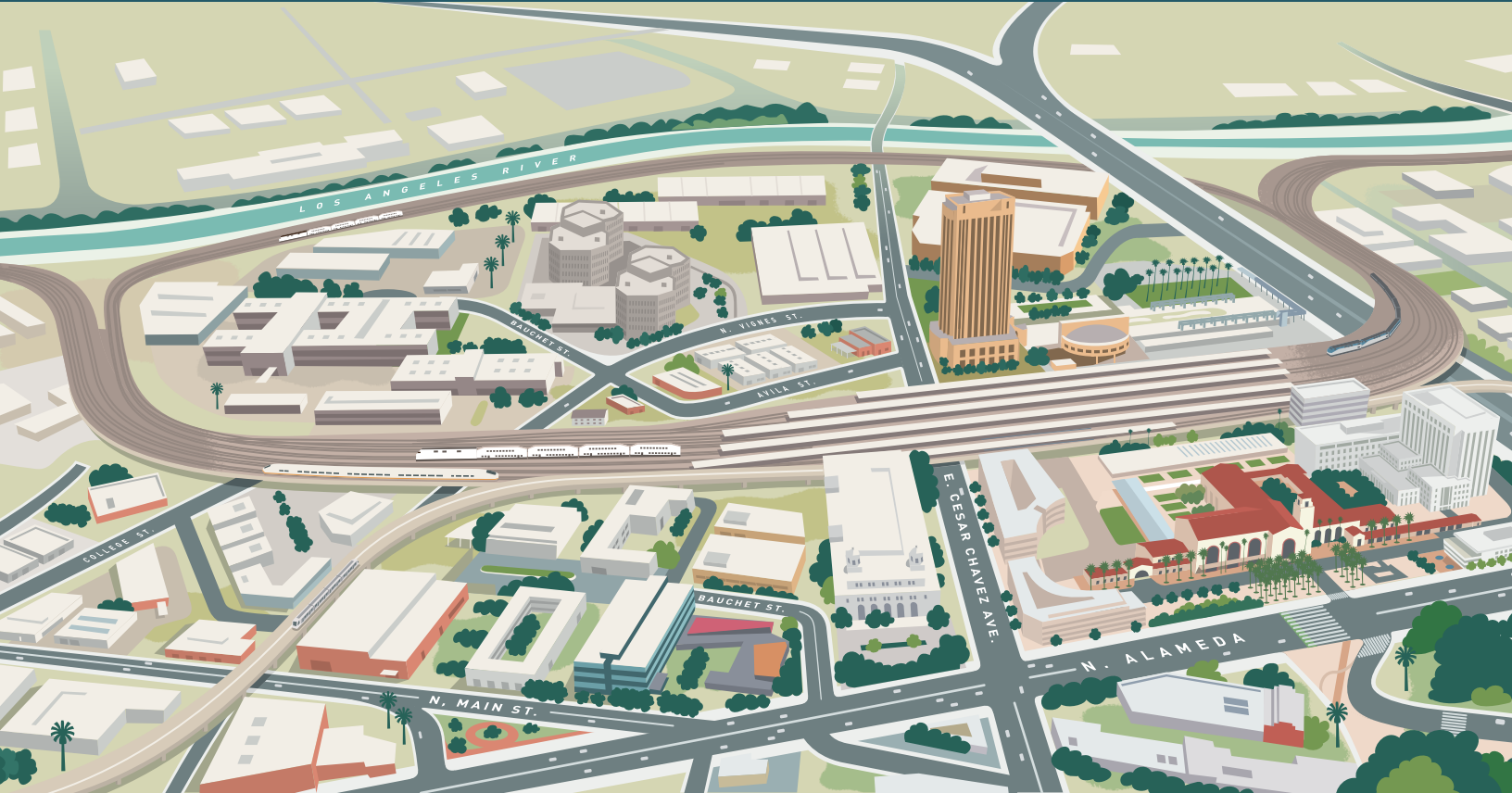


Link Union Station

草案 – 环境影响报告

州信息中心编号 2016051071

2019 年1月



Metro®

草案 – 环境影响报告
州信息中心编号 2016051071
2019 年 1 月

Metro 将其资料翻译成其他语言，以帮助英语能力有限的人。有时候翻译可能会失去一些预定的含义。因此，**Metro** 无法保证翻译文本的准确性。如果有任何问题，英文版始终是 **EIR** 草案的权威版本。

ES.0 执行摘要

ES.1 简介

洛杉矶县大都会交通管理局（Metro）提议“贯通联合车站”（“Link US”或“项目”）项目（“提议项目”），把洛杉矶联合车站（LAUS）从一个“尾端轨道车站”改造成为一个“贯通轨道车站”，建造新的客运大厅，提高车站的效率，并且满足该地区未来的增长和交通需求。

本环境影响报告（EIR）的编制遵循了加州资源管理局和州长的规划与研究办公室（OPR）颁布的《加州环境质量法案》（CEQA）《公共资源法典》（PRC）第 21000 等条以及《CEQA 准则》（第 15000 等节）。这份环境文件旨在讨论与该提议项目相关的潜在环境影响。

ES.2 项目地点与研究领域

LAUS 位于加利福尼亚州州洛杉矶市阿拉米达街 800 号。LAUS 的南面是 US-101 高速公路，西面是阿拉米达街，北面是 Cesar Chavez 大道，东面是 Vignes 街。图 ES-1 描述了 LAUS 的区域位置和四周。

图 ES-2 描述了项目延期区域，其中包括与项目实施可能产生的直接、间接和累积的影响相关的环境研究范围。项目研究区域包括三个主要部分（第 1 部分：咽喉部分，第 2 部分：客人大厅部分，以及第 3 部分：贯通部分）。美国部分的现有状况从北到南摘要如下。

- **第 1 部分：咽喉部分** – 这个部分称为 LAUS 咽喉，包括月台以北的区域，从北边的主街到南边的 Cesar Chavez 大道。在咽喉部分，所有到达和离开的列车穿过五条轨道出入铁路围场，但在靠近 Vignes 街大桥的一个位置例外，这里的轨道减至四条引导轨道。目前，在咽喉使用由多条岔道和双滑动开关组成的特殊轨道工作来引导列车进出适当的指定终端月台规定。
- **第 2 部分：客运大厅部分** – 这个部分位于 Cesar Chavez 大道和 US-101 之间，并且包括 LAUS，铁路围场，花园轨道（尾端规定，私人列车目前在这里存放，在月台北部，靠近现有的金线空中导轨），东门户大楼，行李搬运大楼，地上停车场和通道，售票/候车大厅，以及与下方的铁路围场的匝道和楼梯相连接的行人通道。
- **第 3 部分：贯通部分** – 这该部分位于 LAUS 的南部，从阿拉米达街向东/向西延伸到洛杉矶和西岸，从 Keller 围场向北/向南延伸到 Control Point Olympic。这个部分包括 US-101，商业街/Ducommun 街走廊，Metro 红线和紫线保养围场（20 区铁路围场），BNSF 西岸围场，Keller 围场，洛杉矶和西岸上的主线轨道，以及把主线轨道与 Amtrak 的洛杉矶保养厂相连接的“Amtrak 引导轨道”。贯通部分内的业务主要是与工业和制造业相关的。

项目研究区域拥有密集的道路网络，从主要公路到当地城市街道。项目研究区域内的道路包括 El Monte Busway, US-101, Bolero 路, Leroy 街, Bloom 街, Cesar Chavez 大道, 商业街, Ducommun 街, Jackson 街, East Temple 街, Banning 街, 第一街, 阿拉米达街, Garey 街, Vignes 街, 主街, Aliso 街, Avila 街, Bauchet 街和 Center 街。

ES.3 项目概述

提议项目组成部分从北到南摘要如下，并且在图 ES-3 中进行了描述。

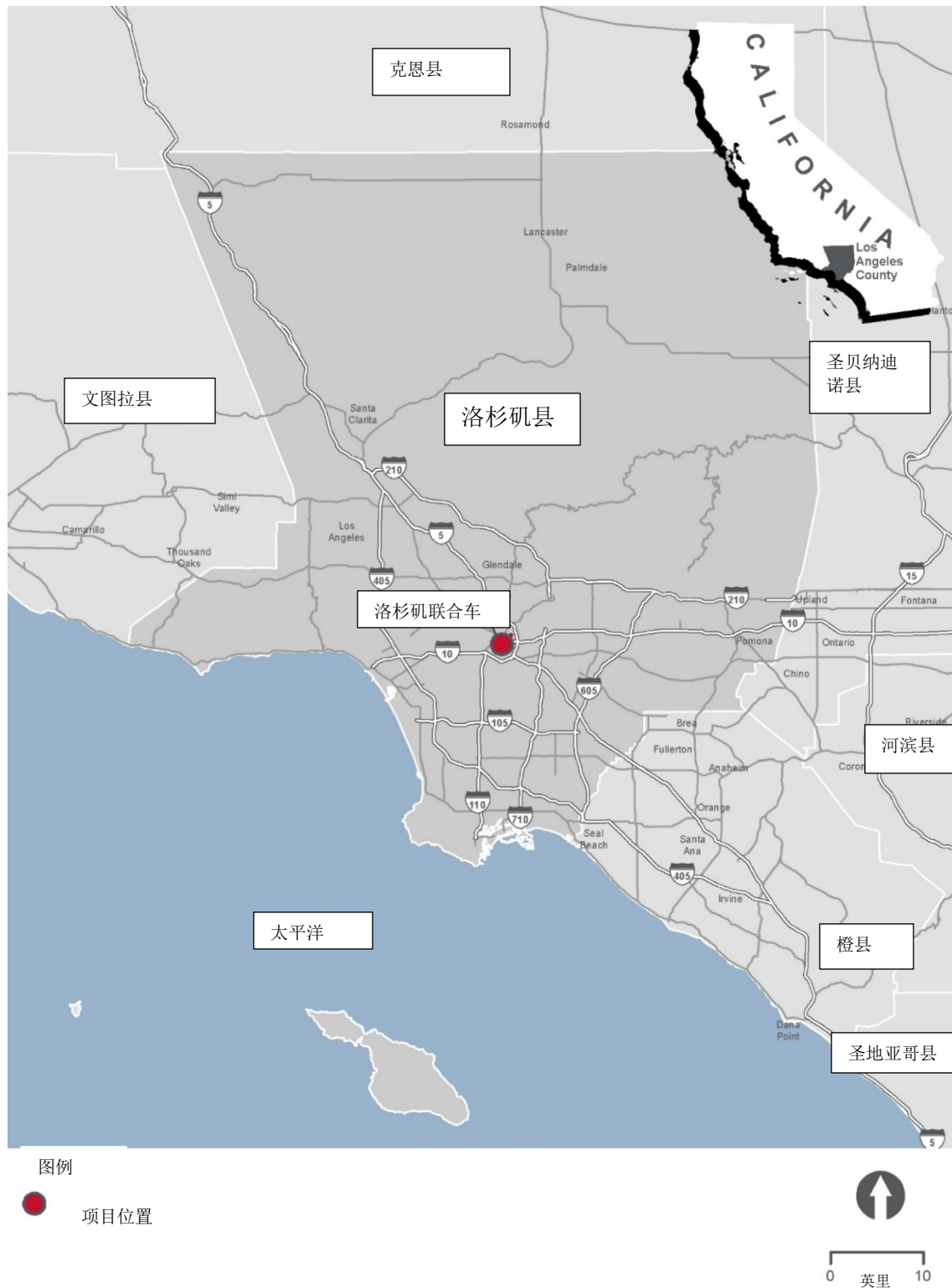
- **咽喉和高架铁路围场** – 提议项目包括项目研究区域第 1 部分（咽喉部分）的路基和结构改造，提高引至铁路围场轨道的高度。提议项目将在咽喉部分添加一条新引导轨道，共计六条引导轨道，以促进区域/城际铁路服务供应商（Metrolink/Amtrak）改善运营，并且在一条共享轨道对齐内适应规划的高速铁路（HSR）系统。区域/城际和 HSR 列车将在咽喉区共享两条西部引导轨道。铁路围场将升高大约 15 英尺。具有个性化檐篷的新客运月台将建造在升高的铁路围场上，基本假设是月台基础设施和相关的垂直流通系统元件（VCE）（楼梯、自动扶梯和电梯）将在以后修改吗，以适应规划的 HSR 系统。位于 Vignes 街和 Cesar Chavez 大道咽喉部分的现有铁路桥梁也将重建。在控制点 Chavez 北部，提议项目还包括在洛杉矶和西岸上主街地面人行横道的安全改善（中线、重新划线、信号，以及行人和车门系统），以便今后洛杉矶市实施安静区域。
- **高于地面的客运大厅和新扩建的通道** – 提议项目包括项目研究区域第 2 部分（客运大厅部分）的高于地面客运大厅和新扩建的通道。高于地面客运大厅和新扩建的通道将包括专用乘客流通空间、候车区、辅助支持功能（屋后用途、行李处理等）、中转服务零售、办公室/商业用途、以及开放空间和露台。新的客运大厅将创造户外以社区为导向的空间的机会，并且在 LAUS 增强《美国残疾人法案》（ADA）无障碍通行。高于地面的客运大厅的升高部分将位于铁路围场的上方，大约在现有地面上方的 90 英尺处，在升高的铁路围场东侧和西侧有新的广场（东广场和西广场）。新扩建的通道将唯一铁路围场下方，以提供额外的乘客履行通道便利和选项。Amtrak 售票和行李托运服务处将位于 LAUS 东西两头的两个位置，将在新扩建的通道内建造新的转盘。高于地面的客运大厅包括西广场上方的遮篷，其高度为 70 英尺，每个月台有长达 25 英尺的单独的遮篷。客运大厅各处还将建筑新的垂直流通元素，以提升整个 LAUS 的乘客流通，同时满足 ADA 和全国消防协会（NFPA）月台出口规章的要求。
- **贯通轨道** – 提议项目包括项目研究区域第 3 部分（贯通部分）LASU 南部的最多 10 条新的贯通轨道（包括一条新的循环轨道）。贯通轨道将有助于 LAUS 的区域/城际列车和 HSR 列车与洛杉矶河西岸的主干线轨道的连接。将在 US-101 上方和 US-101 南面堤防上建造“共同”高架桥/甲板，从 Vignes 街道 Center 街，其宽度足以支持区域/城际铁路贯通服务，并且支持规划的 HSR 系统的未来贯通服务。

执行摘要

提议项目还要求修改 US-101 和当地街道（包括潜在街道关闭和几何修改）；铁路信号；积极列出控制（PTC），以及通信方面的改进；修改金线轻轨月台和轨道；修改洛杉矶河西岸的主干线轨道；修改 Keller 围场和 BNSF 西岸围场（第一街围场）；修改 Amtrak 引导规定；通往铁路的新通道路权（ROW）；额外的 ROW；新的公用事业；公用事业搬迁，更换和放弃；以及新的排水设施/水质改善。

(此页故意留空白)

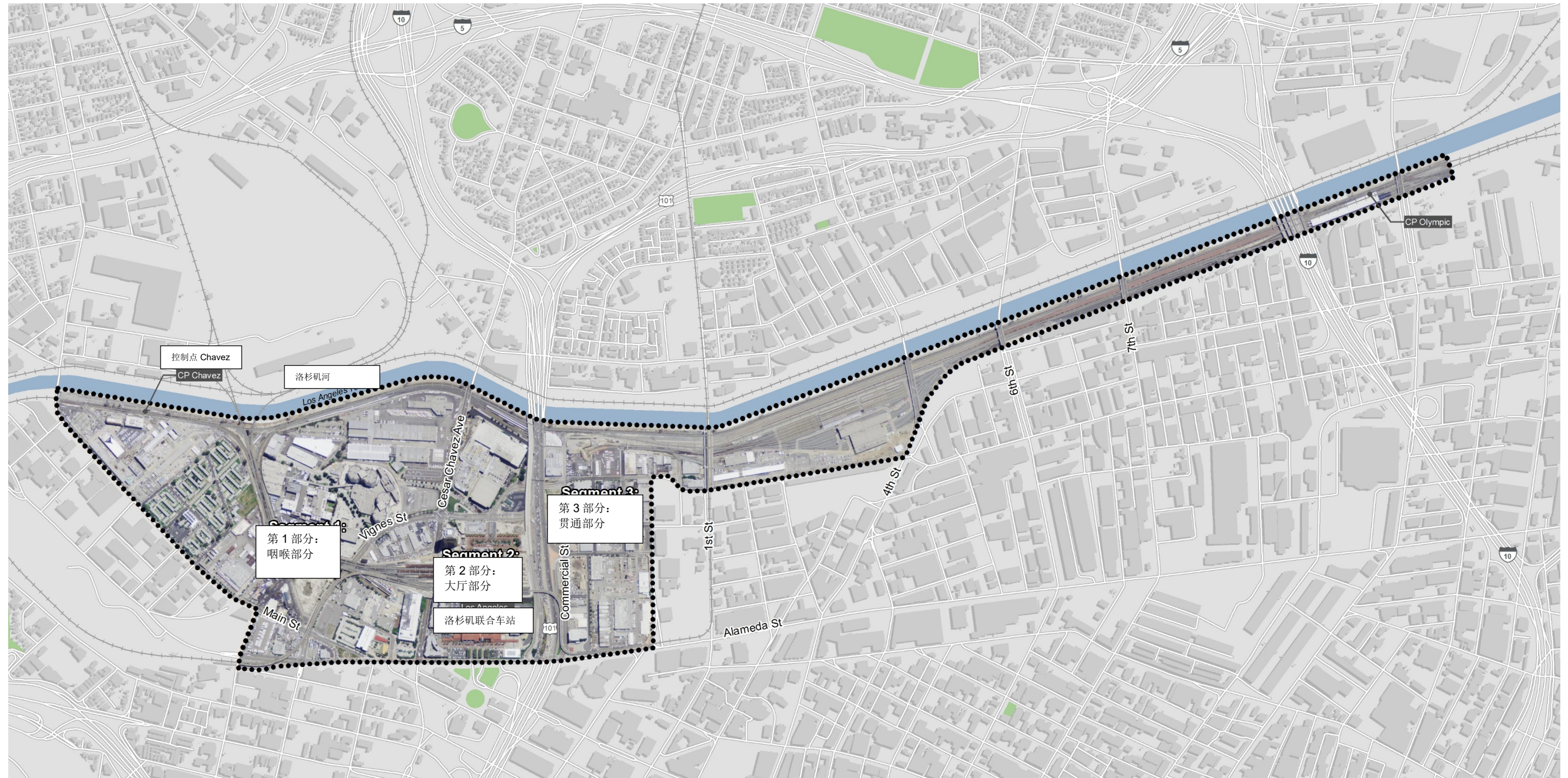
图 ES-1. 项目位置和区域附近



ABURVALL4/202016 G:IGIS_PRODUCTION\PROJECTS\LAMETROTRANS_011829\SCRIP_232098\MAP_DOC\SIMX\DIR\REGIONAL.MXD

(此页故意留空白)

图 ES-2. 项目研究区域

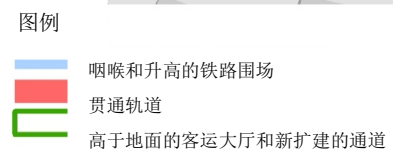


图例
 - - - - - 研究区域
 项目研究区域



(此页故意留空白)

图ES-3. 主要项目组成部分



(此页故意留空白)

ES.4 项目目标

Metro 确定了实施提议项目的下列目标：

- 提供符合《加州铁路计划》（Caltrans 2018）和《南加州优化铁路扩建（SCORE）计划》的贯通服务，减少尾端运营造成的列车运行限制
- 在 LAUS 提供扩建的客运大厅，以提供现代化功能和加强的安全元件，ADA 无障碍通行以及查看便利设施
- 在 LAUS 设计的轨道和月台基础设施需要遵循 2008 年通过的 1A 号加州提案（高速铁路法案）适应规划的 HSR 系统
- 在施工期间保持铁路/运输服务，在可行的最大范围尽量减少对通勤者的干扰
- 尽可能避免和减少对敏感环境资源的影响，包括但不限于历史资源
- 促进区域减少温室气体（GHG）排放和车辆行驶里程（VMT）

ES.5 预期参与的机构

预期在下面开发和建设期间，下列机构将参与：

- 联邦铁路管理局 (FRA)
- 加州高速铁路管理局 (CHSRA)
- 南加州地区铁路管理局 (SCRRA)
- 加州交通局 (Caltrans)
- 联邦运输管理局 (FTA)
- 洛杉矶市政府
- 州古迹保护主任 (SHPO)
- 洛杉矶市政府
- 洛杉矶-圣地亚哥-圣路易斯奥比斯波 (LOSSAN) 铁路走廊管理局
- Amtrak
- 加州环境保护局 (Cal/EPA)
- 加州职业安全与健康司 (Cal/OSHA)
- 美洲原居民文化传承委员会 (NAHC)
- 加州公用事业委员会 (CPUC)
- 加州有毒物质控制局 (DTSC)
- 区域水质控制委员会 (RWQCB)，第 4 区
- 南加州政府协会 (SCAG)

- 南海岸空气质量管理局 (SCAQMD)

ES.6 CEQA 责任和受托机构

本 EIR 中的信息也可能由参与该项目并且根据 CEQA 负有责任的企图机构使用，包括但不限于下列机构：

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRA
- 洛杉矶市政府

CDFW 是一家 CEQA 受托机构（《CEQA 准则》（第 15386[a]款）），如果该项目涉及加州珍稀濒危本土植物、野生动植物区和生态保护区的鱼类和野生动植物，则必须被通知。

ES.7 预期的许可证、酌情行动和机构批准

《CEQA 准则》要求 EIR 确定项目预期的监管批准。这包括牵头机构以外的负责机构名单，这些机构对该项目具有酌情批准权。预期至少有下列机构将在与项目相关的酌情行动和许可流程中使用本 EIR：

- **Metro** – Metro 负责通过事实调查结果，缓解检测和报告计划（MMRP），最重要的考虑因素声明，以及对 EIR 的认证。作为项目业主，Metro 还负责管理项目的建设。
- **Caltrans** – Caltrans 负责为 ROW 内的提议基础设施签发侵占许可证。
- **洛杉矶市政府** – 洛杉矶市政府负责根据《2035 年移动计划》（2015 年洛杉矶市政府）为重新分类道路适当处理项目相关道路修改及/或街道疏散所要求的整体计划修改。洛杉矶市政府也可能要求承包商在施工期间寻求夜间噪音现在的批准或例外。还可能需要批准民用/公共工程改进及/或交通信号定时修改。
- **CHSRA** – CHSRA 负责通过项目限制实施规划的 HSR 系统。贯通洛杉矶联合车站（Link US）EIR 适应规划的 HSR 系统和提议的基础设施，预期将作为现有状况反映在洛杉矶班克至洛杉矶以及洛杉矶至阿纳罕姆部分的环境文件中。

Metro 和各种公共和私人公司之间将达成合作的第三方协议，以实施各种与项目相关的基础设施改进。

ES.8 影响和缓解措施摘要

表 ES-1 概述了项目相关的环境影响、缓解措施以及提议项目相关的缓解之后的重要程度。有关这些主题的详细分析，请参阅本 EIR 的第 3.2 至 3.13 节。请致电 213-922-2524 索取环境影响和提议环境措施的摘要以及该表的完整翻译版本。

ES.9 重大且不可避免的环境影响

《CEQA 准则》第 15216.2(b)节要求 EIR 包括对实施本项目时无法避免的重大环境影响的讨论。本 EIR 第 3.1 至 3.13 节提供了对与项目相关的所有重大环境影响的详细分析；确定了可用的可以避免或降低这些重大影响的可行的缓解措施；并且确定这些缓解措施是否将这些影响减少到低于重大的程度。本 EIR 第 4.0 节，累积影响，确定了在累积分析中考虑的本项目及其相关项目导致的重大累积影响。如果这些章节中的特定影响无法充分降低到低于重大的程度，则将视为重大且不可避免的影响。

提议项目的实施将导致下列方面的重大且不可避免的影响：运输，空气质量，噪音，和文化资源。即使在实施缓解措施之后，下列影响将是重大且不可避免的：

施工（短期）

- 空气质量（施工排放将超过 SCAQMD 的每日标准污染物和局部显著性阈值）
- 噪音（白天和夜晚的施工噪音水平将超过 William Mead 住房和 Mozaic 公园的阈值）

运营（长期）

- 运输（一个交叉路口[2 号交叉路口：Garey 街和商业街] 在 2031 年和 2040 年的项目状况下会超过洛杉矶市交通局 [LADOT] 的准则）
- 文化资源（下列历史资源的重大不利变化：LAUS 和 Vignes 街的立交以及 Friedman 袋子公司 – 纺织部大楼）

如果 Metro 董事会批准具有重大其不可避免影响的该项目，则 Metro 必须根据 CEQA 编制一份重要因素考虑声明。

ES.10 项目替代方案

《CEQA 准则》第 15126.6(a) 节要求 EIR “描述项目或项目地点的一系列合理替代方案，这些方案将切实达成项目的大部分基本目标，但是会避免或自主性减轻项目的任何重大影响，并且评估替代项目的比较优点。” 下面提供本 EIR 评估的替代方案摘要：

- **无项目/无建造替代方案** – 无项目/无替代方案假定不实施该项目。LAUS 不会从一个尾端轨道车站改造成为一个贯通轨道车站，并且 28 英尺宽度的行人通道会继续追作为 LAUS

执行摘要

参加了的主要东西侧连接。由于当前尾端配置的限制，通过, **train movements through LAUS** 的列出运动与现状相同。**LAUS** 的运营能力不会提高，无法满足更广泛的铁路系统的需求，从而进一步限制了 **Metro** 在 **LAUS** 适应预测出行需求的能力。

- **建造替代方案** – 提议方案与建造替代方案的主要区别与 **LAUS** 北面的引导规定和新的客运大厅相关。建造替代方案包括重建咽喉，在现有的铁路 **ROW** 外面建造两条新的引导轨道，从而促进一条专用规定与共计七条引导规定对齐。需要重新配置 **Bolero** 路和 **Leroy** 街。建造替代方案包括一个地面客运大厅。所有其他基础设施元素与提议项目相似。
- **减少历史影响替代方案** – 减少历史影响替代方案的目的是避免或实质性减少对律师资源、考古资源和古生物资源的重大影响。减少历史影响替代方案包括保留现有行人通道，重新使用现有历史蝴蝶棚遮篷结构，保留 **Cesar Chavez** 大道和 **Vignes** 街的立交，并且不修改北主街大桥。

本 EIR 第 5.0 节，替代方案，详细条例了提议项目的替代方案。

ES.11 CEQA 环境优越替代方案

无项目/无建造替代方案会避免提议项目中确定的施工和运营影响。然而，无项目/无建造替代方案不符合项目目标。此外，《CEQA 准则》第 15126.6(e) 节要求，如果环境优越替代方案是“无项目替代方案”，EIR 还应该确定其他替代方案中的一个环境优越替代方案。

与提议项目相比，减少历史影响替代方案会减少对文化资源（历史资源、考古资源和古生物资源）的影响。因此，减少历史影响替代房屋被视为环境优越替代方案。这个替代方案会满足所有项目目标，但是不能在 **LAUS** 提供具有现代功能和提高安全元素、**ADA** 无障碍通行以及乘客便利设施的扩建客运大厅。

ES.12 争议领域

《CEQA 准则》第 15123(b)(2)节要求 EIR 契合点牵头机构已知的争议领域，包括机构和民众提出的问题。

在《准备通告》(NOP) 的公众意见征询期间，收到了关于该项目的各种评论信。在公众意见征询期间收到的关于 NOP 的评论被纳入本 EIR 的附录 A 中。一般而言，**Metro** 已知的潜在争议领域包括文化资源和施工影响（交通，空气质量，噪音和振动，以及水质）。这些问题在编制本 EIR 时被适当纳入考虑，并且在本 EIR 的第 3.2 至 3.13 节的环境影响分析中进行了说明。已知的争议领域简述如下。

- **文化资源** – 项目研究区域内有多种文化资源。这些资源包括但不限于 **LAUS**，美国 (U.S.) 邮局洛杉矶站大楼，**William Mead** 住房，**Mission** 大楼，**Macy** 街学校，**Thomas Barabee** 仓库和储存，**Friedman** 袋子公司—纺织部大楼，以及跨过洛杉矶河的五座大桥。在项目研究区域还发现了部落文化资源和考古遗址，P-001575 考古遗址。

- **施工影响** – 从项目施工的相关问题别确定与以下问题领域相关：
 - **交通** – 道路和路口可能会发生临时改道和车道关闭。可能对加州公路系统产生影响，包括 US-101。
 - **噪音** – 噪音可能超过适用的噪音标准，并且会影响敏感接受者。
 - **空气质量** – 项目施工可能对附近的敏感接受者具有空气质量和健康风险影响。
 - **水质** – 项目施工可能导致雨水溢出并可能对导致受损水体的潜在影响。
 - **有害物质** – 在施工期间，可能遇到受污染的土壤或其他被有害物质污染的介质。

ES.13 决策机构要解决的问题

《CEQA 准则》第 15123(b)(3)节要求对要解决的问题进行讨论，包括选择一个替代方案，是否以及如何缓解重大影响。Metro 但是将决定对土地使用和规划、交通运输、美学、空气质量、噪音、生物资源、水文和水质、地质和土壤、危害和有害物质、公用事业/服务系统以及节能、文化资源，以及公共服务的重大影响是否完全缓解到低于重大程度。此外，董事会将决定是否对于交通运输、空气质量、噪音和文化资源相关的重大且不可避免的重大影响采用重要因素考虑。董事会还将决定项目的任何替代方案是否实质性减少重大影响，同时仍然符合项目的主要目标，并且是否可以批准其中的一个替代方案。

请致电 213-922-2524，索取对环境影响和提议环境措施进行概述的表 ES-1 的完整翻译文本。