



一項關於 710 州內高速公路工程研究的重要申明

2012 年 8 月 29 至 30 日，710 州內高速公路工程研究組將與研究組技術顧問委員會 (TAC) 及相關人員溝通顧問委員會 (SOAC) 的成員會面。會議期間，SR710 研究組會分享 12 種備選工程方案的可行性評估分析及其表現總結。備選方案分析 (AA) 是為起草環境影響報告／環境影響陳述 (EIR/EIS) 作準備，這項工作會在 2012 年秋季啟動。對於備選方案表現的評估是基於 SR710 工程研究的目的和需要，目標，初步工程的構思和針對每種備選方案的初步環境評估。

SR710 研究組將會解釋評估備選方案的具體方法，並分享備選方案的表現評估結果。以此分析為基礎，洛縣城市交通管理局(Metro)的**相關工作人員提議**對以下 5 種備選方案作進一步的具體分析：

- 不建設，即 “No Build” 方案
- 對巴士換乘線路 (BRT) 作 6 處改進 - 洛杉磯至帕薩迪納
- 對輕軌換乘線路 (LRT) 作 4 處改進 - 東洛杉磯至帕薩迪納
- F-7 (高速公路隧道) - 連接現有 SR710 北段和南段終點
- TSM/TDM

根據加州環境質量法案(CEQA)和國家環境政策法(NEPA)，“No Build” 方案和 “low-build” 或 TSM／TDM 備選方案會被寫入環境影響報告／環境影響陳述(EIR/EIS)的草案中。綜合或多種混合的備選方案會被予以更多考慮。

使用 SR710 工程研究的目的和需要，目標及完善的表現測量方法分析得出：F-2, F-5, F-6, H-2 和 H-6 建設備選方案表現評估差和／或對環境傷害大。因此，這些備選方案的進一步評估將不被予以考慮。

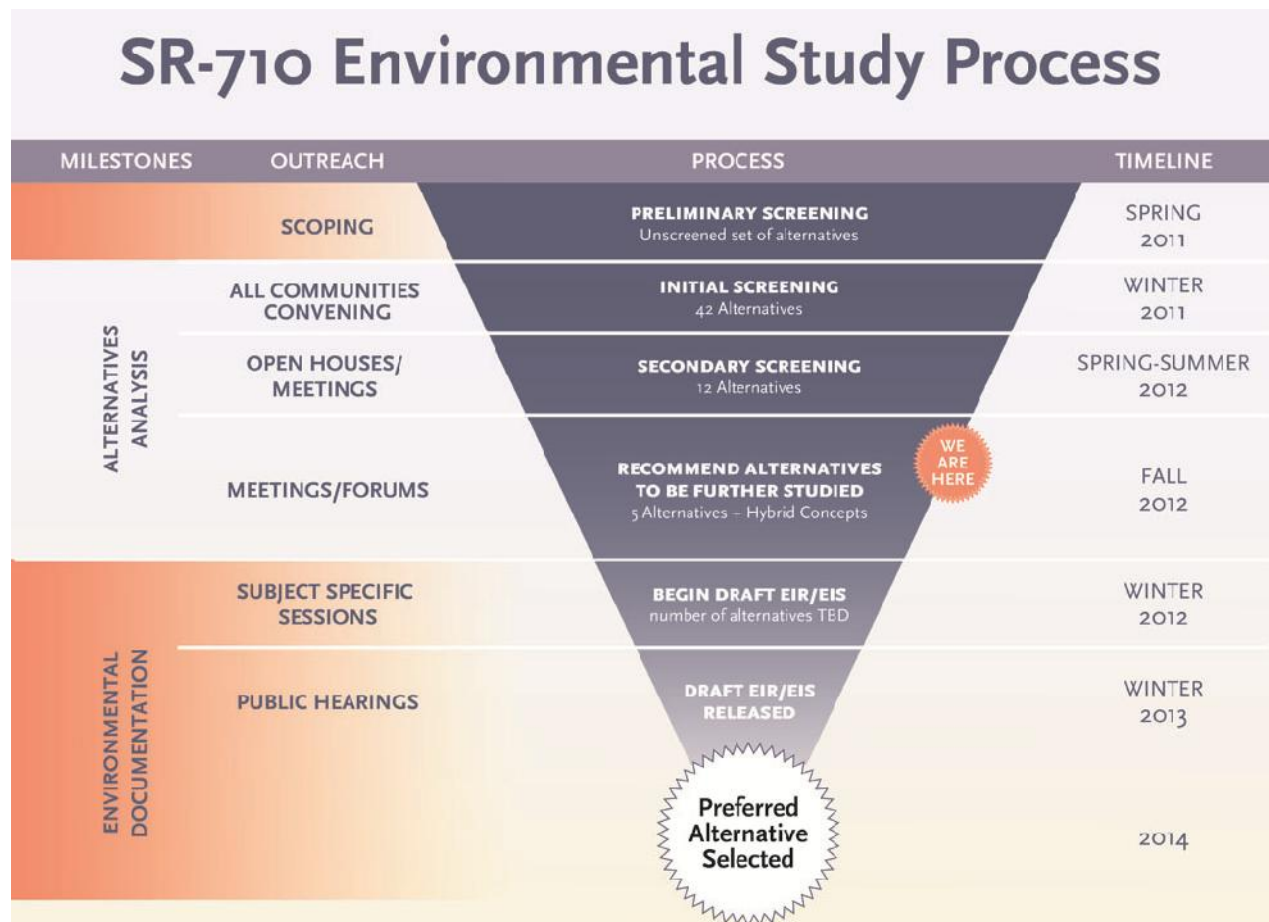
洛縣城市交通管理局(Metro)的**相關工作人員還提議**重新劃定研究區域以適應那些會作進一步研究的建設備選方案。



刪選標準和選擇流程

這項刪選是三步法刪選流程中的最後一步：

- 1) 初步刪選
- 2) 初始刪選
- 3) 二級刪選



SR-710 工程環境研究項目流程

主要階段	推廣方式	流程	時間



備選方案分析	集思廣益	初步刪選 未經刪選的備選方案	2011 年春季
	所有社區會議	初始刪選 42 種備選方案	2011 年冬季
	招待會／會議	二級刪選 12 種備選方案	2012 年春季－夏季
	會議／論壇	提議用於進一步研究的 備選方案 5 種備選方案＋多種混 合理念 我們在這裡	2012 年秋季
環境報告文書起草	主題研討環節	開始起草 EIR／EIS 備選方案數量待定	2012 年冬季
	公聽會	撰寫 EIR／EIS 發佈	2013 年冬季
		選定推薦方案	2014 年

初步刪選流程考慮了超過一百種備選構思，通過公眾構建的過程產生了許多交通模式：高速公路（分級建設，抬高建設，地下建設），高架公路，巴士快速換乘（BRT），輕軌換乘（LRT），通勤鐵路，貨運鐵路，交通系統管理／交通需求管理（TSM/TDM）和先進技術運用。初步刪選的結果提議了將近 42 種備選構思用於下一步執行。

初始刪選的執行基於對每種備選方案的技術評估，使用了一個全面／定性的表現評估矩陣其中包括研究目的和需求，目標和 23 項評估標準。隨後，備選方案的數量降至 12 種。



二級刪選用於評估這 12 種備選構思，評估基於目的和需求，研究目標和超過 40 種的具體表現測量要求。分析結果會在 8 月的會議上與 TAC 和 SOAC 分享。

研究目的和需求

研究目的是有效地滿足區域內及當地南北向的交通需求，研究區域包括聖蓋博谷西區和洛杉磯東區／東北區，具體內容如下：

- 改善現有的區域高速公路和換乘網絡
- 降低當地交通幹道的擁堵
- 滿足區域交通流量
- 最小化汽車資源相關的環境影響

這項研究的**需求**包含四個元素：

- 1) 區域交通系統（南北向流動性）
- 2) 高速公路系統有效性
- 3) 當地街道擁堵
- 4) 換乘系統有效性

研究目標

研究**目標**如下：

- 最小化交通時間
- 提高連接性和流動性
- 減少高速公路系統的擁堵
- 減少當地道路系統的擁堵
- 增加換乘載客量
- 最小化環境和社區影響
- 確保與區域規劃和策略的一致性
- 最大化公共資本投入的有效性