



常見問題解答：關於“備選概念”的常見問題

1. 42 個備選概念是如何減少到 12 個的？

最初的 42 組備選概念是在備選計劃分析階段評估的，備選分析的第一階段即初步篩選階段確定了項目範疇涉及 42 個概念。

為了集中考量更可行的備選概念，我們啟用了另外一輪篩選來精簡備選概念。最初的篩選是基於八個項目目標而製定的，以下有簡述。其中 5 個目標是根據項目需要而製定的，其他 3 個目標是根據環境影響，規劃考慮和成本使用效率來製定的。

- 最小化旅行時間
- 提高連接性和流動性
- 減少高速公路擁堵
- 減少地面交通擁堵
- 提高公共交通客流
- 最小化交通對環境和社區造成的影響
- 確保與區域規劃和戰略的一致性
- 最大限度地提高公共投資的成本收益

共有 23 項性能指標來評估各個備選方案，每個項目目標有 1-6 項評估指標，每個指標都是基於技術評估和定性分析，但同時也參考每個備選方案的現有數據和原理圖，由專業領域技術人員（交通分析，交通系統規劃，公路工程，環境分析等等）進行篩選評估，報告形式類似於消費者報告。

為了找到每個模式中最好的備選方案，在初步篩選階段，每個備選方案都在相同的模式下一一進行對比。通過這一比較機制，我們精選出了 12 組新的備選方案代表最初備選概念的幾大主要模式。

2. 如何處理篩選階段評估結果不盡人意的備選方案？不會再考慮落選的方案了嗎？

可能會有經過篩選的方案和其他方案相結合來幫助實現收益最大化/減少負面影響的情況。但是若方案由於負面影響或評估成績不佳被淘汰，如果沒有大範圍改進的話，不會再考慮落選的備選方案。



3. 關於備選方案 F-7，該隧道長度會是多少？

F-7 方案起始兩端都是地面高速公路，然後將過渡到一個明挖式隧道，再接上鑽挖隧道（地下）。從駕駛者的角度來看，該隧道是從明挖式隧道的入口處開始的。

F-7 方案的總長度為 6.3 英里，細分如下：

- 鑽挖隧道（4.2 英里），從 Valley Blvd 以北延伸到 California Boulevard 北面
- 明挖隧道（0.7 英里），從 Hellman Avenue 以北（北行）和 Green Street 以南（南行）入口處開始
- 地面高速公路段（1.4 英里），起始兩端連接到現有的 SR-710 路段。

因此就工程概念來講，F-7 地下隧道的長度約是 4.9 英里。

4. 改進 12 個備選方案時採用的是什麼標準？

我們對 12 個備選方案進行了更詳細的工程和環境分析，在這一過程中我們修改並完善了備選方案，從 12 個增加到 15 個。新的備選方案包括：快速公交系統（3 個備選），輕軌（4 個備選），公路（4 個備選），高速公路（2 個備選），運輸需求管理/運輸系統管理(TDM/TSM)，和最後的方案不建造。類似於初步篩選階段，評估主要基於 8 個項目目標，包括項目需要和項目影響。但在這一階段評估指標更嚴格全面，每個目標有 1 至 11 項指標，8 個目標共 42 項評估指標，皆從技術層面進行考量（例如 7,022,000 車輛里程，減少 1.26% 溫室氣體排放，或 16,329 個新的交通載客）。最後，評估機制簡化到使用 1（最差）至 7（最好的）的量化評價規模。優化過程中採用成對比較來篩除低效率或負面影響太多的備選方案。最終的結果是一組 5 個備選方案：快速公交系統，輕軌，公路，TSM/TDM，和不建造。

5. 在確定備選方案的過程中，關於方案範圍的意見是如何被採用的？

備選概念的選擇是基於範圍定義會議上收到的反饋和建議，備選概念的範圍和類型直接來自於這種反饋。而具體備選方案的細節則是由研究小組設定的。

6. 對各個方案都進行了成本/效益分析嗎？

研究小組正在為每個方案製定初步成本估算。同任何規劃一樣，估計是基於備選方案的不斷細化。具體的備選方案成本估算會在 2012 年晚秋發布的備選方案分析報告中提及，正式的成本效益分析尚未進行。準確的成本效益分析需要更具體的數據，



但現有的工程數據、交通情況，路權，空氣質量，噪聲數據還不夠全面。這些分析需要全面的建模，完整的分析將在 EIR / EIS 文件中匯報。

7. 技術研究會提供給公眾，並將他們公佈在網站上嗎？

是的，技術研究將提供給公眾參考，環境文件草案公佈時，也會在 Metro 的 SR-710 網站上發布。在環境文件草案製定過程中，也會定期更新，讓利益相關者了解最新發展情況。

8. 雖然 SR-710 和 I-710 是不同的項目，是否有考慮將 I-710（也稱南 710）的拓寬規劃加入到 SR-710（也稱北 710）的研究中？

考慮其他可能對研究區域造成影響的項目也是環境調查報告的一部分，稱為累積影響分析。對 I-710 以南（從港口到 SR 60）整改工程的研究正在進行，屬於另一份環境報告。I-710 走廊項目旨在翻新 I-710 並在長灘的 Ocean Boulevard 和東洛杉磯 SR-60 公路之間增加路道。該項目的環境分析草案有 90 天公眾審閱期，公眾可在 2012 年 6 月 29 日至 9 月 28 日期間登錄至

<http://www.dot.ca.gov/dist07/resources/envdocs/docs/710corridor/> 查閱。I-710 走廊項目南面的交通需求與 SR-710 研究區域不同，它們兩者的用途也不同，這意味著它們在滿足項目需求的基礎上，並不依賴對方項目帶來的預期流動性增長。但也有可能兩個項目之間有些影響是共通的。將會有針對這兩個項目累積影響的研究，相關報告會在 EIR / EIS 草案的 SR-710 項目累積影響分析部分給出（同 EIR / EIS 草案的 I-710 走廊項目）。

9. 為什麼貨運的備選方案沒有列入 SR-710 的研究？

多項研究表明，大多數從港口駛出的貨運車輛經過 SR60 和 I-10 到達 I-5 南面的鐵道和研究區東部的配送中心和倉庫。其他研究也顯示，未來最適合倉庫開發（大面積開放空間且地勢平坦）的地區大部分坐落在內陸帝國區域（Riverside-San Bernardino-Ontario 都市區）。此外，儘管港口提供大量的貨運車流，洛杉磯縣的貨車只有不到 10% 來自港口，貨運車流只佔洛縣不到 10% 的交通流量。根據這些數據，只有不到 1% 的洛縣貨運車流來自港口，而在研究區域這一比重甚至更低。該項目著重在緩解區域和地方擁堵，而貨運這一備選方案只涵蓋了整個交通系統中貨運這一小環節，因此並不滿足要求。



10. 誰將最終決定選擇哪一個方案？

Metro 董事會和加州交通局（Caltrans）會選擇一個最佳方案。