

## 執行摘要

本頁故意留白

## ES.1 背景介紹

這份環境影響報告草案 (EIR) 的目的是分析在奧克蘭國際機場 (OAK 或機場) 實施航站樓現代化改造和開發項目 (擬建專案) 的潛在環境影響。

## ES.2 專案的目標

根據《加州環境品質法》(CEQA)指南第 15124(b)條的規定，奧克蘭港(以下簡稱“航空港”)必須確定與擬建專案相關的目標。作為項目發起人，航空港為實施擬建項目確定了五個專案目標：

- **目標 1**：對現有航站樓設施進行現代化改造，以優化乘客和工作人員的安全保障。
- **目標 2**：提供替代和新的航站樓設施，這些設施的規模必須能夠有效滿足按照行業標準服務水準規定的基於市場的乘客需求，並旨在改善乘客體驗。
- **目標 3**：改進和更換 OAK 現有的非-航站樓設施，以滿足市場需求。
- **目標 4**：提供足夠的飛機登機口、飛機停機坪和航站樓設施，其規模和配置應能滿足機場預測的大型機隊。

## ES.3 擬建項目

擬建專案包括對 1 號和 2 號航站樓進行現代化改造，整合旅客處理功能(如票務、行李辦理、行李領取、安全檢查)，擴建國際抵港設施，建設一座新的航站樓，搬遷現有貨物和輔助設施，及改善航站樓區域的道路、停車場和輔助設施。

擬建項目將包括 37 個項目組成部分，分為六類。**表 ES-1** 確定擬建專案將實施的專案組成部分。

**表 ES-1**  
專案組成部分

組成部分	活動
<b>拆除專案組成部分</b>	
D-1	拆除餐飲大樓及拆除相關停車場
D-2	拆除 Neil Armstrong 地塊 (部分) 的員工停車場
D-3	拆除 1 號航站樓票務和行李提取服務大廳
D-4	拆除辦公大樓和貨倉大廈
D-5	拆卸燃油架和不合格的燃油系統
D-6	拆除遠端和貨機停機位以及現有滑行道
D-7	拆除員工停車場
D-8	拆卸多租戶貨運/支援大樓及拆除相關停車場
D-9	拆除經濟型停車場
D-10	拆除供應大樓及拆除相關停車場
D-11	拆除 OMC 飛機庫及相關建築物，並拆除相關停機坪
D-12	拆除貨倉大廈
D-13	拆除停車場及 Call Lot
D-14	拆除主停機坪 (部分)
<b>客運大樓專案組成</b>	

B-1	建設新航站樓
B-2	對現有 1 號和 2 號航站樓實施現代化改造
<b>飛機場項目組成部分</b>	
A-1	建設新航站樓停機坪
A-2	現有飛機場的改進（靠近新航站樓）
A-3	改善現有機場（毗鄰替代的遠端及貨機停機位）
<b>地勤專案組成部分</b>	
L-1	遷建員工停車場——北部地塊
L-2	遷建員工停車場——高爾夫球場地塊
L-3	擴建員工停車場——Neil Armstrong 地塊
L-4	遷建員工停車場——航站樓進入通道地塊
L-5	擴建員工停車場——航站樓裝貨地塊
L-6	遷建公共停車場——Ron Cowan 地塊
L-7	遷建公共停車場——Maitland 地塊
L-8	擴建航站樓車道邊
L-9	BART 換乘銜接有天棚的行人通道的施工
L-10	返回航站樓連接處的施工
<b>機場配套設施項目組成部分</b>	
S-1	遷建貨運大樓及相關停機坪的施工
S-2	遷建遠程和貨機停機位的施工
S-3	遷建航空公司及機場配套大樓及相關停機坪的施工
S-4	遷建 Belly 貨運大樓和相關停機坪的施工
<b>公用事業項目組成部分</b>	
U-1	擴建中央公用設施廠
U-2	更換燃油架和不合格的燃油系統
U-3	升級燃油系統
U-4	搬遷和升級公用事業系統

## ES.4 替代方案

根據 CEQA 指南第 15126 (d) 條的規定，EIR 必須討論一系列合理的擬建專案的替代方案，該方案可能會可行地達到專案的大部分基本目標，同時避免或減少重大環境影響。航空港考慮了其他可能的項目替代方案，如第 4 章所討論；然而，將擬建專案確定為更環保的替代方案。

## ES.5 環境影響

環境影響分析基於可能因實施擬建專案而發生的變化。所分析的影響是基於 OAK 預計未來的航空活動水準。無論擬建項目是否實施，這些預測中推斷的 OAK 航空活動都會發生。為了給出保守分析，航空港在本 EIR 草案中選擇將擬建項目在 2028 年和 2038 年的航空活動影響與 2019 年 OAK 航空活動水準條件進行比較，從而誇大了擬建項目的實際影響。

表 ES-2 列出了擬建專案的環境後果分析結果。對於每個環境影響類別，該表確定了是否會因擬建專案而產生任何重大影響。隨著緩解措施的實施，將三個影響視為重大且不可避免的。

**表 ES-2**  
環境影響的嚴重程度和緩解措施匯總

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
<b>美學</b>			
3.2.3.1	對風景的嚴重不利影響	施工和運營：不太嚴重	無
3.2.3.2	嚴重破壞景區資源，包括但不限於，州景區公路內的樹木、裸露的岩石和古建築	施工和運營：無影響	無
3.2.3.3	與適用的區域劃分和其他有關治理景區品質的規定相衝突	施工和運營：無影響	無
3.2.3.4	產生一個新的強光或眩光的來源，這種光會對該區域的白天和夜間景觀產生不利影響	施工和運營：不太嚴重	無
<b>空氣品質</b>			
3.3.3.3	與適用的空氣品質計畫發生衝突或妨礙該計畫的實施	施工和運營：不太嚴重	無
3.3.3.3	導致專案區域未達到適用的聯邦或州環境空氣品質標準的任何標準污染物出現累計可觀的淨增長	施工：不太嚴重 運營：潛在的重大且不可避免的	大部分 ROG 和 NO <sub>x</sub> 排放源於飛機運行，航空港無權對此進行監管。航空港在整個航站樓和貨運區提供了電氣基礎設施，供商業和貨運航空公司使用，並將在新航站樓和搬遷的貨運區安裝這些電氣基礎設施。然而，這不會將影響降低至低於顯著水準。
3.3.3.3	使敏感受體暴露于大量污染物濃度中	施工：不太嚴重 運營：潛在的重大且不可避免的	大部分 ROG 和 NO <sub>x</sub> 排放源於飛機運行，航空港無權對此進行監管。航空港在整個航站樓和貨運區提供了電氣基礎設施，供商業和貨運航空公司使用，並將在新航站樓和搬遷的貨運區安裝這些電氣基礎設施。然而，這不會將影響降低至低於顯著水準。
3.3.3.3	局部受一氧化碳影響	施工和運營：不太嚴重	無
3.3.3.3	有毒空氣污染物	施工：不太嚴重 運營：潛在的重大	對機場工作人員的 8 小時非癌症和急性(1 小時)非癌症人類健康危害影響，大部分是由飛機運行造成的，而航空港無權對飛機運行進行管制。□

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
		且不可避免的	航空港在整個航站樓和貨運區提供了電氣基礎設施，供商業和貨運航空公司使用，並將在新航站樓和搬遷的貨運區安裝這些電氣基礎設施。然而，這不會將影響降低至低於顯著水準。
<b>生物資源</b>			
3.4.3.1	對被當地或區域規劃、政策或法規或被 CDFW 或 USFWS 確定為候選、敏感或珍稀物種的任何物種，直接或通過棲息地改變而產生重大不利影響	<p>施工：如果納入緩解措施，則不太嚴重</p> <p>運營：無影響</p>	<p><u>對工人進行環保意識培訓</u>：在開始施工之前，經加州魚類及野生動物部門（CDFW-）和美國魚類和野生動物管理局（USFWS-）批准的生物學家（生物監督員）將為所有工作人員提供培訓課程，以識別該地區可能存在的任何敏感物種、這些物種的基本習性、在工作區域遇到這些物種的方式，以及遇到它們時應遵循怎樣的規程。以後加入工作隊伍的人員在上崗前也應接受同樣的培訓。員工完成培訓計畫後，應簽署一份表格，證明自己參加了該培訓計畫並瞭解所有保護措施。應向每個完成培訓計畫的人員發放一份由航空港編制的小冊子以及員工指南，該小冊子包含擬建項目內可能出現的敏感物種的圖片，確定了經詳細研究的區域內的環保敏感區域（ESA），並對關鍵的避免措施進行了備註。這些表格應應資源機構的要求提供給他們。</p> <p><u>對環保敏感區域（ESA）進行標記</u>：施工開始前，應使用高可見度橙色圍欄、旗子或類似標識清楚地劃定 ESA，從而劃定敏感棲息地。ESA 標記在整個施工過程中應始終保持在原位。如果需要，可在雨季拆除（隨後重新安裝），以防止材料被沖走。應特別注意毗鄰或靠近北部海岸鹽沼或其他受潮汐影響的濕地的 ESA，這些鹽沼或濕地可能為加州裡氏秧雞和鹽沼巢鼠提供潛在的適宜棲息地。最終擬建專案計畫應說明應安裝 ESA 標記的所有位置以及標記的安裝方式。招標包的特別條款將明確說明可接受的標記材料和 ESA 內禁止的施工相關活動、車輛運行、材料和設備儲存以及其他地面干擾活動。當 ESA 可能受到附近施工活動的影響時，在擬建專案的整個施工過程中，ESA 標記應保持良好的維修狀態。</p>

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
			<p><u>珍稀植物物種的施工前調查</u>：在開花期（2月至5月），應根據 CDFW（2018）協定對長嘴鵝進行施工前調查。如果在調查期間發現了珍稀植物，並且根據珍稀植物物種的現狀以及已知種群和個體的數量，認為對該物種的影響是重大的，則應採取下列行動：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 避開珍稀植物。對可能影響珍稀植物的專案組成部分，在可行的情況下，應當調整其施工區域，完全或者部分避免影響珍稀植物物種。</li> <li>● 儘量減少對珍稀植物的干擾。如果完全或部分避免不可行，則應採取緩解措施，以減輕對珍稀植物物種影響的嚴重程度。這些行動可能包括以下一項或多項：1) 施工前收集珍稀植物種子、球莖、其他繁殖體或表層土，用於將來的現場恢復或改善行動；2) 恢復或改善現場珍稀植物的適宜棲息地；或 3) 恢復或改善工地外珍稀植物的適宜棲息地。</li> </ul> <p><u>生物監測</u>：如果在調查過程中發現了珍稀物種的植物，則在所有植被清除過程中，經 CDFW 和 USFWS 批准的生物監督員應到現場，並在發現該種植物的 100 英尺範圍內工作。生物監督員應有權通過與航空港的溝通，讓可能導致未經授權的工作停下來。如果生物監督員行使這一權力，則應在一個工作日內通過電話和電子郵件通知 USFWS 和/或 USFWS。</p> <p><u>僅當敏感的棲息地處於旱季期間才能開展作業</u>：應在旱季期間，在任何河床、河岸、河道和任何相關河岸棲息地開展作業。應對預報的降水進行監測。當預報要出現 0.25 英寸或以上的降水時，應在降水開始前停止在敏感棲息地的作業。在降水開始前不能完成水土流失治理措施的，不得施工。發生任何風暴事件後，應檢查目前正在施工的所有場地以及計畫在風暴事件發生 72 小時內開始施工的所有場地是否存在侵蝕和下沉</p>



EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
			<p>問題，並根據需要採取糾正措施。應查看美國國家氣象局的 72 小時天氣預報，在徑流停止且接下來 24 小時的降水量低於 50% 預報之前，不得重新開始作業。</p> <p><u>建築工地最佳管理規範 (BMP) :</u> 應實施下列工地限制，以避免或儘量減少對敏感生物資源的潛在影響：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●對工地未鋪設路段的施工車輛和航空港車輛實行每小時 15 英里的限速，以減少灰塵和對土壤的過度干擾。</li> <li>●在可行的範圍內，將施工通道、暫存區、儲存區和停車區定位在任何指定的 ESA 之外。進場路線、暫存區和儲存區以及承包商停車場應限制在擬建專案施工所需的最低限度。施工前應當明確標明道路施工路線和邊界。</li> <li>●將食品和食品相關垃圾裝在密封的垃圾箱中，並在每天下班時將其從現場清除。</li> <li>●禁止寵物進入建築工地。</li> <li>●禁止槍支，但經授權的安全人員或地方、州或聯邦執法官員攜帶的槍支除外。</li> </ul> <p><u>按照《防止雨水污染計畫》所確定的雨水 BMP</u></p> <p><u>施工前築巢鳥類調查：</u>如果在 2 月 1 日至 9 月 30 日期間開展施工活動，則應在施工前不超過 3 天在施工區域 500 英尺範圍內進行築巢鳥的施工前調查。如果發現活動鳥巢，則應建立適當的緩衝區，並監測鳥巢是否符合 MBTA 和《漁獵法規》(F.G.C.) 第 3503 條的規定。</p> <p><u>活動鳥巢緩衝區：</u>如果在施工活動中發現活動鳥巢，則應根據太平洋天然氣和電力公司 (2015) 建議的築巢緩衝區，實施適合物種的 ESA 緩衝區，以避免影響雛鳥，直到它們羽化為</p>

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
			<p>止，或通過與 USFWS 和 CDFW 協商確定採取有關符合 MBTA 和 F.G.C.第 3503 條的適當行動。</p> <p><u>西部穴居貓頭鷹施工前調查</u>：施工前調查應在距工地 500 英尺範圍內有可能出現西部穴居貓頭鷹築巢棲息地的地方進行。調查協議應如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 進行四次調查訪問。</li> <li>b) 首次訪問必須在 2 月 15 日至 4 月 15 日之間進行。</li> <li>c) 應至少進行三次後續調查，每次調查至少間隔三周，6 月 15 日之後至少進行一次訪問。</li> <li>d) 在工地要進行的干擾地面活動開始前至少 14 天，再進行一次規避調查。</li> </ul> <p><u>西部穴居貓頭鷹巢規避</u>：如果在施工前調查或生物監測期間發現西部穴居貓頭鷹活動巢穴，將實施以下初步緩衝措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 從 4 月 1 日至 10 月 15 日，在離活動巢穴 660 英尺 (200 米) 的地方建立一個無作業緩衝區。</li> <li>b) 從 10 月 16 日至 3 月 31 日，在離活動巢穴 164 英尺 (50 米) 的地方建立一個無作業緩衝區。</li> <li>c) 在與 CDFW 協調後，可以調整或實施緩衝區和最小化措施 (例如，百葉窗和屏風)。</li> </ul> <p><u>加州裡氏秧雞和加州黑秧雞的施工前調查</u>：如果加州裡氏秧雞和加州黑秧雞適宜的棲息地位於緊鄰施工區域 700 英尺範圍內，並且將在秧雞築巢季節 (2 月 1 日至 8 月 31 日) 開展作業，USFWS 10(a)1(A)許可證持有人將依照 2015 年 USFWS 調查協議對加州裡氏秧雞進行施工前調查，以確定是否存在該物種。如果在施工前調查期間發現正在築巢的加州裡氏秧雞和/或加州黑秧雞，則在秧雞築巢季節期間，不得在已</p>

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
			<p>確認發現築巢 700 英尺範圍內（或經 USFWS 和 CDFW 認可的較短距離內）開展施工活動。如果在 700 英尺的緩衝區內發現秧雞活動，則需要立即與 USFWS 和 CDFW 協商。</p> <p><u>加州裡氏秧雞和加州黑秧雞的監測</u>：在適當的情況下，應對加州裡氏秧雞和加州黑秧雞實施以下監測協議：</p> <p>a) 在鹽沼區 300 英尺範圍內的大型設備運行期間，經 USFWS 和 CDFW 批准的生物監督員將到現場監測是否存在加州裡氏秧雞和加州黑秧雞。</p> <p>b) 在該地點施工期間，生物監督員應在老埃爾哈特路(Old Earhart Road)擬議的北部地塊員工停車區現場，並應定期檢查現場，以核實棲息地保護措施是否仍然有效。</p> <p><u>人工清除植被</u>：承包商應利用非機動設備清除已標記的 ESA 中的鹽角草、鹽草和其他植被。ESA 中的植被清除應遠離作業區，朝著適宜棲息地的毗連區進行，以允許禁區內的任何鹽沼巢鼠被動遷移到鄰近棲息地。</p> <p><u>野生動物隔離圍欄</u>：在野生動物隔離圍欄(WEF)的放置和移除期間，或根據航空港的決定，應安排生物監督員到場。WEF 應在施工前安裝，並安裝在野生動物可能從相鄰或附近 ESA 進入施工區的區域。WEF 位置應在擬建項目的設計階段確定，其中應包括安裝 WEF 的位置、可接受的 WEF 材料以及正確的 WEF 安裝和維護的說明。在施工活動進行期間，在 ESA 附近的整個施工階段，WEF 應保持到位，並應定期檢查是否有被困的動物。在施工活動結束後，或在生物監督員自行決定在該地點的施工結束時，應拆除 WEF。</p>
3.4.3.2	對被當地或區域規劃、政策或法規或被 CDFW 或 USFWS 確定為任何河岸棲息地或其他敏感自然群落產生重大不利影響□	施工：如果納入緩解措施，則不太嚴重	<u>抵消專案對受保護的自然資源的影響</u> ：在影響美國水域/該州水域之前，航空港應按照與 USACE 和 RWQCB 協調確定的適當比例對永久影響進行補償，該比例可包括以下方法中的任何

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
		運營：不太嚴重	一種或幾種的組合：通過在認可的保兌銀行購買信用額度來進行工地以外緩解；工地修復；和/或制定補償計畫，為附近的修復專案或修復工程提供替代資金，以創建、恢復或改善被擬建專案產生不利影響的資源。對受保護自然資源的暫時影響的補償應通過將現場實物生境恢復到干擾前的狀態來實現。 <b>2013年、2014年和2015年</b> ，航空港從位於紅木市的三藩市濕地緩解銀行購買了信用額度。航空港有足夠的信用額度，並打算根據需要使用這些信用額度來抵消擬建項目造成的影響。 對受保護自然資源的暫時影響的補償應通過將現場實物生境恢復到干擾前的狀態來實現。
3.4.3.3	通過直接移除、填埋、阻斷水文或其他手段對州或聯邦保護的濕地（包括但不限於沼澤、泉池、海岸等）造成重大不利影響	施工：如果納入緩解措施，則不太嚴重 運營：不太嚴重	與之前對被當地或區域規劃、政策或法規或被 CDFW 或 USFWS 確定為候選、敏感或珍稀物種的任何物種，無論直接還是通過棲息地改變而產生重大不利影響所採取的緩解措施相同。
3.4.3.4	嚴重干擾任何本地居民或洄游魚類或野生動物物種的活動，或干擾已建立的本地居民或洄游野生動物走廊，或妨礙使用本地野生動物保育地點	施工：不太嚴重 運營：無影響	無
3.4.3.5	與任何保護生物資源的地方政策或條例相衝突，如樹木保護政策或條例	施工和運營：無影響	無
3.4.3.6	與採納的棲息地保護計畫、自然社區保護計畫或其他獲批的地方、區域或州棲息地保護計畫的規定相衝突	施工和運營：無影響	無
<b>文化和部落資源</b>			
3.5.3.1	導致第 15064.5 條中所規定的 <b>歷史資源</b> 的重要性發生重大不利變化	施工和運營：潛在的重大且不可避免的	<u>美國歷史建築調查 (HABS) 報告</u> ： <b>1 號航站樓的 HABS 報告將由航空港在拆除前編制。1 號航站樓的 HABS 報告將重點關注 M101 和 M102，作為受擬建專案影響的重要特徵，該報告將提交給國會圖書館和/或相應的</b>

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
			<p>當地資源庫，供公眾查閱。該報告將按照國家公園管理局制定的現行 HABS 標準編寫。攝影圖片將以詳述的格式完成，如果不提交給國會圖書館，而是提交給當地的保護實體，如地標保護諮詢委員會(LPAB)或奧克蘭公共圖書館的奧克蘭歷史中心，則可以通過高解析度數文書處理技術來完成。這項緩解措施的目標是提供公眾訪問，以便一個保護實體(除了航空港外)將通過其公共網站線上提供 HABS 報告的數位版副本(以及報告附帶的照片和其他媒體)。新建 1 號航站樓中的解說展品：將編制與受擬建項目影響的資源的重要主題相稱的公眾解說材料。緩解措施將提出計畫，其中包括在擬建項目施工階段期間和之後實施的公共和學術解說類型。解說產品將包括宣傳冊、標牌和展板，以及其他相應的解說媒介。解說將概述機場的歷史和意義，重點是 1 號航站樓以及安裝解說展品或進行解說的位置。示例可以包括但不限於歷史悠久的 1 號航站樓的照片以及照片的簡要描述，重新使用從 1 號航站樓 (M101) 移除的物理材料，並解釋將材料置於背景中的建築師和設計主題(例如，混凝土扇形屋頂的部分可以在功能上或藝術上納入新設計)，以及使用智慧手機/相機技術將 1 號航站樓內的舊視圖與當前視圖並置的數字媒體。將對作為任何解說展品的一部分而開發的材料進行數位化，並以電子格式提供給相應的資源庫(LPAB、奧克蘭公共圖書館的奧克蘭歷史中心等)，以供策展，如果認為必要和適當，還將在日後進行擴建。</p>
3.5.3.2	根據第 15064.5 條規定，對考古資源的重要性造成重大不利改變	施工和運營：如果納入緩解措施，則不太嚴重	<p><b>考古監控：</b>與高爾夫球場地塊施工相關的所有工地準備(路面和植被清除)和地下地面干擾活動(如平整、挖溝)，將由一名有資質的考古監督員在一位符合內政部史前考古學專業資格標準的考古學家以及一名被加利福尼亞州美洲原住民遺產委員會認定對擬建專案所在地區感興趣的美洲原住民監督員的指導下進行監測。</p>

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
			<p>無意中發現文物：如果在施工期間發現文物，則在有資質的考古學家評估該發現的性質和意義之前，直接發現區域內及其周圍的所有挖土活動都將停止。無意中發現文物需要遵循奧克蘭港發現未知歷史或考古資源應急回應計畫中的協議，其中規定，如果在疏浚和挖掘過程中發現文化資源，作業組和設備操作員都必須遵守以下規程。當發現非孤立的發現物時，適用以下措施：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.在發現物地點和 50 碼範圍內的疏浚和挖掘作業或任何其他活動都必須停止。</li> <li>2.作業組成員應立即通知專案施工經理和航空港專案環保協調員。</li> <li>3.如果專案施工經理不在，應直接聯繫航空港專案環保協調員和/或航空港文化資源專家。</li> <li>4.作業可以轉移到其他專案區域，以避免浪費作業時間。然而，只有在對情況進行適當檢查和評估，並且航空港已發出可以恢復作業的通知後，才應在疑似地區恢復作業。</li> </ol> <p>如果在發現文物時有任何疑問或困惑，或者如果找不到航空港代表，承包商主管和作業組應暫停作業，直到通知相應人員並闡明情況。</p> <p>如果發現的資源被認為可能有資格列入 CRHR，則必須根據 CEQA 指南第 15064.5 條中規定的規程進行處理。如果遇到重要資源且無法避免，則將通過挖掘進行資料恢復。如果文物來源於美洲原住民，航空港將與美洲原住民監督員協商，並制定和實施資料恢復計畫。</p> <p>如果發現人類遺骸，根據《健康和安法》第 7050.5 條規定，必須停止在附近任何疑似覆蓋遺骸的區域進行進一步干擾和活動，並必須聯繫縣驗屍官。根據 PRC 第 5097.98 條規定，如果遺骸被認為是美洲原住民，驗屍官必須通知 NAHC，然後 NAHC 必須通知最有可能的後代。</p>
3.5.3.3	導致部落文化資源的重要性發生重大不利變	施工和運營：如果	與“根據第 15064.5 條規定，對考古資源的重要性造成重大不

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
	<p>化，《公共資源法》§21074 將部落文化資源定義為根據景觀、聖地或對加利福尼亞美洲原住民部落具有文化價值的實物的大小和範圍在地理上定義的遺址、特色、場所、文化景觀，即：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●根據 PRC 第 5020.1 (k) 條的規定，在 CRHR 或當地歷史資源登記冊中列出或有資格列出</li> <li>●根據 PRC 第 5024.1 條第 (c) 款規定的標準，由牽頭機構自行決定並有實質性證據支持的重要資源。在應用 PRC 第 5024.1 條第 (c) 款中規定的標準時，牽頭機構應考慮該資源對加利福尼亞美洲原住民部落的重要性</li> </ul>	納入緩解措施，則不太嚴重	<p>利變化”所確定的緩解措施相同</p> <p>無意中發現部落資源：如果在施工過程中發現任何部落文化資源，工程將暫停，並啟動航空港發現未知歷史或考古資源的應急回應計畫，其中包括作業組的報告流程和規程。</p>
<b>地質與土壤</b>			
-	直接或間接造成潛在的重大不利影響，包括財產損失、人身傷害或死亡的風險，涉及：	-	-
3.6.3.1	已知地震斷層的斷裂，如州地質學家為該地區發佈的 <b>最新 Alquist Priolo 地震斷層區劃圖</b> 所示，或基於已知斷層的其他實質性證據。參閱 CGS 特別出版物 42	施工和運營：不太嚴重	無
3.6.3.2	強地震引起地面震動	施工和運營：不太嚴重	無
3.6.3.3	地震相關的地面破壞，包括液化	施工和運營：不太嚴重	無
3.6.3.4	山體滑坡	施工和運營：無影響	無
3.6.3.5	導致大量土壤侵蝕或表層土壤流失	施工和運營：不太嚴重	無

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
3.6.3.6	位於不穩定的地質單元或土壤上，或由於該項目原因而變得不穩定，並可能導致工地內或工地外滑坡、橫向蔓延、下沉、液化或坍塌	施工和運營：不太嚴重	無
3.6.3.7	位於《統一建築規範》（1994）表 18-1-B 中定義的膨脹土壤上，對生命或財產造成重大風險	施工和運營：不太嚴重	無
<b>溫室氣體排放</b>			
3.7.3.2	直接或間接產生可能對環境產生重大影響的 GHG 排放（可與州 CEQA 指南第 15064.4 (b) (1) - (2) 款相比較）	施工：不太嚴重 運營：潛在重大且不可避免	類似於空氣品質。擬建項目的大部分 GHG 排放增加將來自市場需求和相關飛機排放，航空港無權減少與飛機運行相關的空氣污染物排放。
3.7.3.3	與為減少 GHG 排放而採納的適用計畫、政策或法規相衝突（與州 CEQA 指南第 15064.4 (b) (3) 條相同）	施工和運營：不太嚴重	無
<b>危險和有害物質</b>			
3.8.3.1	通過日常運輸、使用或處置有害物質對公眾或環境造成重大危害	施工和運營：不太嚴重	無
3.8.3.2	通過合理可預見的干擾和事故情況，包括有害物質可能釋放到環境中，對公眾或環境造成重大危害	施工和運營：不太嚴重	無
3.8.3.3	在現有或擬建學校四分之一英里範圍內排放危險排放物或處理危險或極度危險的材料、物質或廢物	施工和運營：無影響	無
3.8.3.4	位於根據《政府法典》第 65962.5 條編制的危險品存儲場所清單中所列的場所，因此會對公眾或環境造成重大危害	施工和運營：無影響	無
3.8.3.5	對於位於機場土地利用規劃範圍內的專案，或者如果該規劃未被採用，則位於公共機場	施工和運營：不太嚴重	無



EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
	或公共使用機場兩英里以內的專案，是否會對居住或工作在專案區域的人員造成安全隱患或噪音過大		
3.8.3.6	妨礙已被採納的應急回應計畫或緊急疏散計畫的實施或產生實際干擾	施工和運營：不太嚴重	無
<b>水文和水質</b>			
3.9.3.2	違反任何水質標準或廢物排放要求，或以其他方式嚴重降低地表水或地下水品質	施工和運營：不太嚴重	無
3.9.3.3	大幅減少地下水供應或嚴重干擾地下水補給，使該專案可能阻礙流域地下水的可持續管理	施工和運營：不太嚴重	無
3.9.3.4	大幅改變工地或區域的現有排水模式，包括通過改變溪流或河流的路線，或通過增加不透水表面，將：	-	-
-	造成工地內外嚴重侵蝕或淤積	施工和運營：不太嚴重	無
-	大幅增加地表徑流的速率或數量，從而導致工地內或工地外的洪水氾濫	施工和運營：不太嚴重	無
-	產生或促成超過現有或規劃雨水排放系統容量的徑流水，或提供大量額外的污染徑流來源	施工和運營：不太嚴重	無
-	阻礙或改變洪水的方向	施工和運營：不太嚴重	無
3.9.3.5	在洪水災害、海嘯或地震區，因工程淹沒而導致污染物釋放的風險	施工和運營：不太嚴重	無
3.9.3.6	與水質控制計畫或可持續地下水管理計畫發生衝突或阻礙其實施	施工和運營：無影響	無
<b>土地利用與規劃</b>			
3.10.3.1	將已建立的社區進行物理劃分	施工和運營：無影響	無

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
		響	
3.10.3.2	由於與為避免或減輕環境影響而採納的任何土地利用規劃、政策或法規相衝突，而造成重大環境影響	施工和運營：無影響	無
<b>噪音</b>			
3.11.3.1	按照在任何噪音敏感用途的物業分界線處測量，由工地施工活動發出的噪音，超出在噪音敏感用途處外部環境噪音水準 5dBA 或以上	施工：如果納入緩解措施，則不太嚴重	<p><u>施工噪音監測</u>：在距離積極進行施工作業最近的易受噪音影響的地方，持續監測施工噪音實際施工方法可能不像本分析中目前假設的那樣具有干擾性，但如果任何測量結果表明擬建項目施工超過了城市的建築噪音閾值，則將採用包括但不限於以下所述的措施來確保不超過重要閾值。</p> <p><u>施工進度安排</u>：噪音最大的工地施工活動的時間和/或順序應盡可能避開一天或一周中的噪音敏感時間（週一至週五晚上 7:00 至上午 7:00；週末和節假日晚上 8:00 至上午 9:00）。</p> <p><u>施工設備</u>：有靈活使用位置的固定源設備（例如發電機和壓縮機）應放置在離噪音敏感的土地用途實際距離最大的地方。在可行的情況下，當此類技術/設備可商業化時，應使用“靜音設計”空氣壓縮機和其他配有消音裝置的施工設備。</p>
3.11.3.2	飛機噪音大幅增加	運營：不太嚴重	無
3.11.3.3	擬建項目相關交通產生的噪音，會導致在噪音敏感土地使用處的環境噪音水準增加 5 dBA CNEL 或以上	施工和運營：不太嚴重	無
3.11.3.3	按照在任何噪音敏感用途的物業分界線處測量，由工地外的施工交通所發出的噪音，超出在噪音敏感用途處外部環境噪音水準 5dBA 或以上	施工和運營：不太嚴重	無
3.11.3.4	地面傳播振動的大幅增加，導致建築結構損	施工：不太嚴重	無

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
	壞或人類煩惱		
3.11.3.5	使在機場土地利用規劃 (ALUP) 區域內居住或工作的人員暴露在過度高的噪音水準下	施工和運營：不太嚴重	無
<b>公共服務</b>			
-	為維持下列任何公共服務可接受的服務比率、回應時間或其他表現目標，因提供新的或經過物理改造的政府設施而造成實際重大不利影響，需要新建或經物理改造的政府設施，而建造這些設施可能會對環境造成重大影響：□	-	-
3.12.3.1	消防	施工和運營：不太嚴重	無
3.12.3.2	治安保護	施工和運營：不太嚴重	無
3.12.3.3	學校	施工和運營：無影響	無
3.12.3.4	公園	施工和運營：無影響	無
3.12.3.5	其他公共設施	施工和運營：不太嚴重	無
<b>交通</b>			
3.13.4.1	與交通系統的規劃、計畫、條例或政策相衝突，包括交通、道路、自行車和行人步行設施	施工和運營：如果納入緩解措施，則不太嚴重	維護行人和自行車通道：擬建專案將在施工期間維護行人和自行車通道，並確保在專案竣工後，在 Ron Cowan Parkway 與擬建項目之間建立行人和自行車連接通道，以取代因拆除部分 John Glenn Drive 而失去的連接通道。
3.13.4.2	與 CEQA 指南第 15064.3 天氣 (b) 款 (VMT) 相衝突或不一致	施工和運營：不太嚴重	無
3.13.4.3	由於幾何設計特徵 (例如急轉彎或危險交叉)	施工和運營：不太嚴重	無

EIR 草案 章節	影響	嚴重程度	緩解措施
	口) 或不相容的用途 (例如農機設備), 大大增加了危險	嚴重	
3.13.4.4	導致應急通道不足	施工和運營: 不太嚴重	無
<b>能源、公用事業和服務系統</b>			
3.14.3.1	在專案建設或運營過程中, 由於能源資源的浪費、低效或不必要的消耗, 導致潛在的重大環境影響	施工和運營: 不太嚴重	無
3.14.3.2	與州或地方可再生能源或能源效率規劃相衝突	施工: 不太嚴重 運營: 無影響	無
3.14.3.4	要求或導致搬遷或建設新的或擴建供水、廢水處理或雨水排放、電力、天然氣或電信設施, 其建設或搬遷可能會對環境造成重大影響	施工和運營: 不太嚴重	無
3.14.3.5	在正常、乾旱和多個乾旱年份, 有足夠的水供應來服務於專案和可合理預見的未來發展	施工和運營: 不太嚴重	無
3.14.3.6	結果是為專案提供服務或可能為專案提供服務的廢水處理供應商確定, 除了供應商的現有承諾外, 其有足夠的能力滿足項目的預計需求	施工和運營: 不太嚴重	無
3.14.3.7	產生超過州或地方標準的固體廢物, 或超出了除供應商現有承諾外, 服務專案預計需求的能力	施工和運營: 不太嚴重	無
3.14.3.8	遵守聯邦、州和地方有關固體廢物的管理和減少法規	施工和運營: 無影響	無