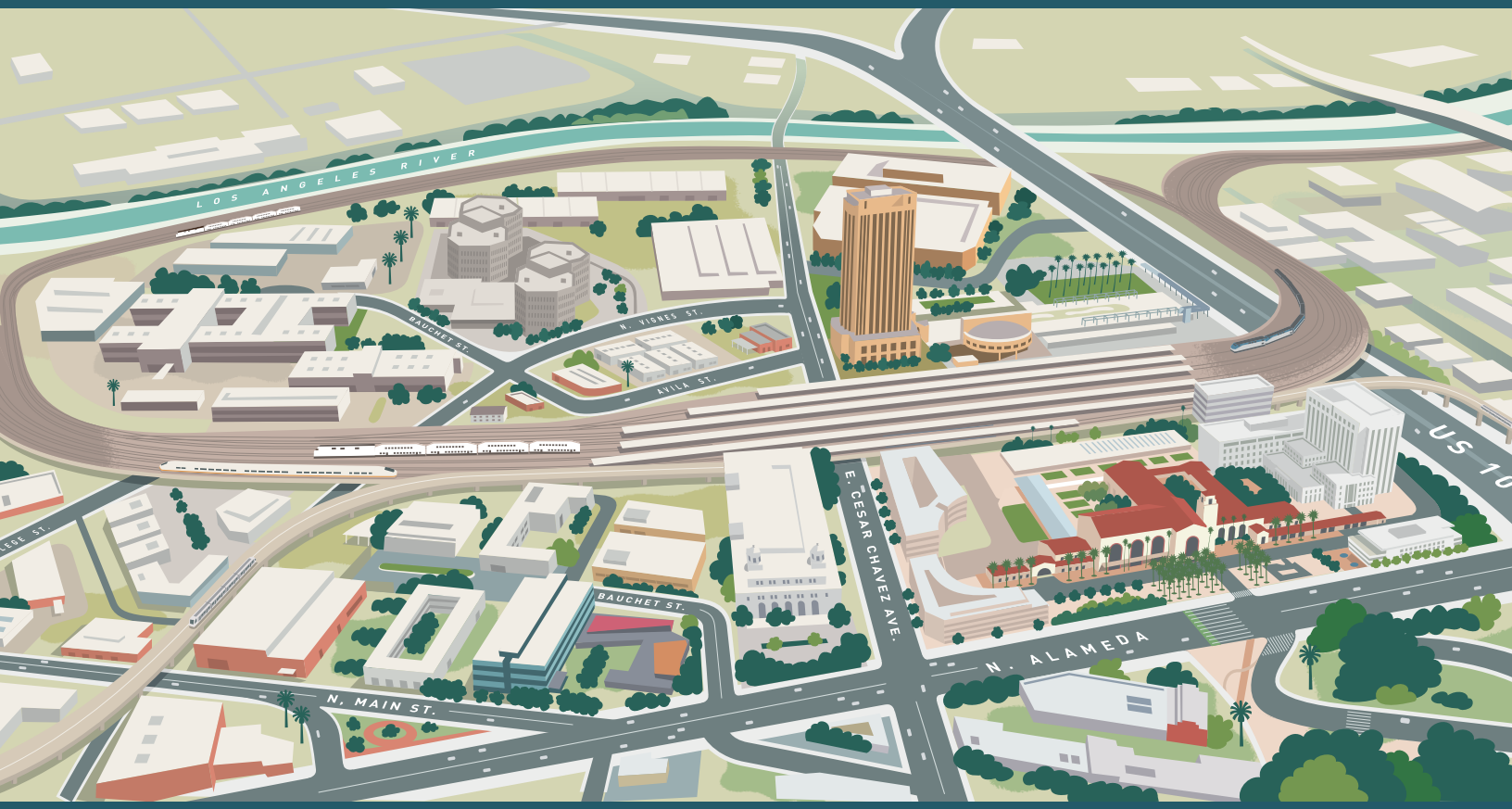
Los Angeles County
Metropolitan Transportation Authority

Link Union Station

BẢN THẢO – Báo Cáo Tác Động Môi Trường
Số Bù Trừ Tiểu Bang (Clearinghouse): 2016051071
Tháng Giêng, 2019



Metro

BẢN THẢO – Báo Cáo Tác Động Môi Trường
Số Bù Trừ Tiểu Bang (Clearinghouse): 2016051071
Tháng Giêng, 2019

Metro dịch tài liệu sang nhiều ngôn ngữ khác để giúp những người biết Anh ngữ hạn chế. Đôi khi bản dịch có thể mất ý nghĩa mong muốn. Do đó, Metro không thể bảo đảm chính xác văn bản dịch. Nếu quý vị có bất cứ thắc mắc nào thì bản tiếng Anh luôn là bản chính thức của Bản Thảo EIR.

ES.0 Tóm Lược Điều Hành

ES.1 Lời Giới Thiệu

Cơ Quan Chuyên Chở Thành Phố Quận Los Angeles (Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority) (Metro) đang đề nghị dự án Link Union Station (gọi tắt là Link US hay dự án) (dự án đề nghị) chuyển đổi Los Angeles Union Station (LAUS) từ một "trạm đầu cuối" thành "trạm xuyên suốt" với phòng chờ hành khách mới sẽ cải tiến mức hữu hiệu của trạm và thích nghi nhu cầu phát triển và đi lại trong khu vực trong tương lai.

Báo cáo tác động môi trường (Environmental impact report, hay EIR) này đã được lập ra phù hợp với Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California (California Environmental Quality Act, hay CEQA), Đạo Luật Tài Nguyên Công Cộng (Public Resources Code, hay PRC) Đoạn 21000 và tiếp theo và Hướng Dẫn CEQA (Đoạn 15000 và tiếp theo), do Cơ Quan Tài Nguyên California và Văn Phòng Hoạch Định và Nghiên Cứu (Office of Planning and Research, hay OPR) của Thống Đốc ban hành. Mục đích của tài liệu môi trường này là để khai trình các tác động môi trường khả dĩ liên quan đến dự án đề nghị.

ES.2 Địa Điểm Dự Án và Khu Vực Nghiên Cứu

LAUS tọa lạc tại 800 Alameda Street tại Thành Phố Los Angeles, California. Phía nam của LAUS tiếp giáp với US-101, phía tây là Alameda Street, Cesar Chavez Avenue về phía bắc, và Vignes Street về phía đông. Hình ES-1 mô tả địa điểm khu vực và vùng lân cận của LAUS.

Hình ES-2 mô tả khu vực nghiên cứu dự án, bao gồm phạm vi nghiên cứu môi trường liên quan đến tác động trực tiếp, gián tiếp và tích lũy khả dĩ khi thực hiện dự án. Khu vực nghiên cứu dự án bao gồm ba đoạn chánh (Đoạn 1: Đoạn Sát Nhập (Ngõ vào), Đoạn 2: Đoạn Phòng Chờ, và Đoạn 3: Đoạn Xuyên Suốt). Tình trạng hiện tại trong mỗi đoạn được tóm lược từ bắc sang nam dưới đây.

- **Đoạn 1: Đoạn sát nhập** – Đoạn này còn gọi là sát nhập LAUS, bao gồm phía bắc của thềm sân ga, từ Main Street ở phía bắc đến Cesar Chavez Avenue ở phía nam. Tại đoạn sát nhập, tất cả xe lửa đến và đi ngang năm đường chánh để vào và ra sân ga, ngoại trừ một địa điểm gần Vignes Street Bridge, tại đây số đường ray giảm xuống còn bốn đường ray chánh. Hiện tại, công trình đường ray đặc biệt bao gồm nhiều đường tránh và rẻ thả kép được dùng tại nơi sát nhập để dẫn xe lửa ra vào đường ray sân ga được chỉ định thích hợp.
- **Đoạn 2: Đoạn Phòng Chờ** – Đoạn này nằm giữa Cesar Chavez Avenue và US-101 và bao gồm LAUS, sân ga, Garden Tracks (đường ray đầu cuối, nơi xe lửa tư hiện đang được cất giữ và gần đường dẫn Gold Line trên cao hiện tại), tòa nhà East Portal, tòa nhà giao nhận hành lý với các khu vực đậu xe trên mặt đất và đường ra vào, sảnh bán vé/chờ, và lối đi cho khách bộ hành với những đường dốc kết nối và cầu thang phía dưới sân ga.
- **Đoạn 3: Đoạn Xuyên Suốt** – Đoạn này nằm ở phía nam của LAUS và kéo dài đông/tây từ Alameda Street đến bở tây của Sông Los Angeles và bắc/nam từ Keller Yard đến Control Point Olympic. Đoạn này bao gồm US-101, hành lang Commercial

Street/Ducommun Street, Sân Bảo Dưỡng Metro Red và Purple Lines (Sân Ga Phân Đoạn 20), Sân Bờ Tây BNSF, Keller Yard, đường ray chánh trên bờ tây của Sông Los Angeles, từ Keller Yard đến Control Point Olympic, và "Đường Ray Chánh Amtrak" kết nối những đường ray chánh với Cơ Sở Bảo Dưỡng Los Angeles của Amtrak. Các doanh nghiệp trong đoạn xuyên suốt chánh yếu thuộc ngành kỹ nghệ và sản xuất.

Khu vực nghiên cứu dự án có hệ thống đường phố dày đặc từ những xa lộ chánh cho đến những con đường trong thành phố địa phương. Những đường phố trong khu vực nghiên cứu dự án bao gồm 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, và Center Street.

ES.3 Tổng Quát về Dự Án

Các thành phần dự án đề nghị được tóm lược từ bắc sang nam dưới đây và được mô tả trong Hình ES-3.

- **Sát Nhập và Sân Ga Nâng Cao** – Dự án đề nghị bao gồm các cải tiến mặt bằng và cấu trúc trong Đoạn 1 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn sát nhập) để tăng độ cao của đường ray dẫn đến sân ga. Dự án đề nghị bao gồm thêm một đường ray chánh mới vào đoạn sát nhập để có tổng cộng sáu đường chánh thuận lợi cho hoạt động tăng cường của những nơi cung cấp dịch vụ hỏa xa khu vực/liên thành phố (Metrolink/Amtrak) và thích nghi hệ thống Hỏa Xa Cao Tốc (High-Speed Rail, hay HSR) dùng đường ray chung. Các xe lửa khu vực/liên thành phố và HSR sẽ dùng chung hai đường ray chánh phía tây trong đoạn sát nhập. Sân ga sẽ được nâng cao khoảng 15 ft. Thềm ga hành khách mới có mái che riêng sẽ được xây cất trên sân ga nâng cao, giả định rằng cơ sở hạ tầng thềm ga và các yếu tố lưu thông thẳng đứng liên quan (vertical circulation elements, hay VCE) (cầu thang, thang máy, và thang cuốn) sẽ được sửa đổi sau này để thích nghi hệ thống HSR dự định. Các cầu đường sắt hiện tại trong đoạn sát nhập tại Vignes Street và Cesar Chavez Avenue cũng sẽ được xây cất lại. Phía bắc Control Point Chavez, dự án đề nghị cũng bao gồm các cải tiến an toàn tại ngã tư cắt ngang Main Street trên bờ tây của Sông Los Angeles (điểm giữa, đường kẻ sọc, tín hiệu, và hệ thống cổng cho khách bộ hành và xe cộ), thuận lợi cho Thành Phố Los Angeles đổi nơi đây thành khu vực yên tĩnh.
- **Phòng Chờ Hành Khách Trên Mặt Đất với Lối Đi Mới Mở Rộng** – Dự án đề nghị bao gồm phòng chờ hành khách trên mặt đất với lối đi mới mở rộng tại Đoạn 2 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn phòng chờ). Phòng chờ hành khách trên mặt đất với lối đi mới mở rộng sẽ có khoảng trống dành cho hành khách đi lại, khu vực chờ, các hoạt động hỗ trợ phụ thuộc (sử dụng phía sau, giao nhận hành lý, v.v…), bán lẻ phục vụ khách trung chuyển, sử dụng văn phòng/thương mại, và không gian trống và sân hiên. Phòng chờ hành khách mới sẽ có khoảng trống ngoài trời, cho cộng đồng sử dụng và tăng khả năng ra vào theo Đạo Luật Người Mỹ Tàn Tật (Americans with Disabilities Act, hay ADA) tại LAUS. Phần nâng cao của phòng chờ hành khách trên mặt đất sẽ nằm trên

sân ga, cao khoảng 90 ft so với mặt bằng hiện tại với các trung tâm mua sắm ở phía đông và phía tây của sân ga nâng cao (Trung Tâm Phía Đông và Phía Tây). Lối đi mới mở rộng sẽ ở phía dưới sân ga để mang thêm tiện lợi và nhiều lựa chọn cho hành khách. Dịch vụ bán vé và gửi hành lý của Amtrak sẽ tọa lạc tại hai địa điểm ở phía đông và phía tây của LAUS, và có băng chuyền trên lối đi mới mở rộng. Phòng chờ hành khách trên mặt đất bao gồm mái che trên Trung Tâm Mua Sắm Phía Tây (West Plaza) cao đến 70 ft, với các mái che riêng trải dài đến 25 ft trên mỗi thềm ga. Các yếu tố lưu thông thẳng đứng cũng sẽ được xây cất trong phòng chờ để giúp hành khách di chuyển khắp LAUS mà vẫn đáp ứng các đòi hỏi của đạo luật ra vào thềm ga của ADA và Hiệp Hội Phòng Chống Hỏa Hoạn Quốc Gia (National Fire Protection Association, hay NFPA).

- **Đường Ray Xuyên Suốt** – Dự án đề nghị bao gồm đến 10 đường ray xuyên suốt mới (gồm đường vòng mới) ở phía nam của LAUS tại Đoạn 3 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn xuyên suốt). Đường ray xuyên suốt sẽ thuận lợi để kết nối các xe lửa khu vực/liên thành phố và xe lửa HSR từ LAUS đến các đường ray chánh trên bờ tây của Sông Los Angeles. Một cầu cạn/sàn "chung" sẽ được bắt qua US-101 và đường đắp cao ở phía nam của US-101, từ Vignes Street đến Center Street, đủ rộng để hỗ trợ dịch vụ xe lửa xuyên suốt khu vực/liên thành phố, và dịch vụ xuyên suốt trong tương lai cho hệ thống HSR dự định.

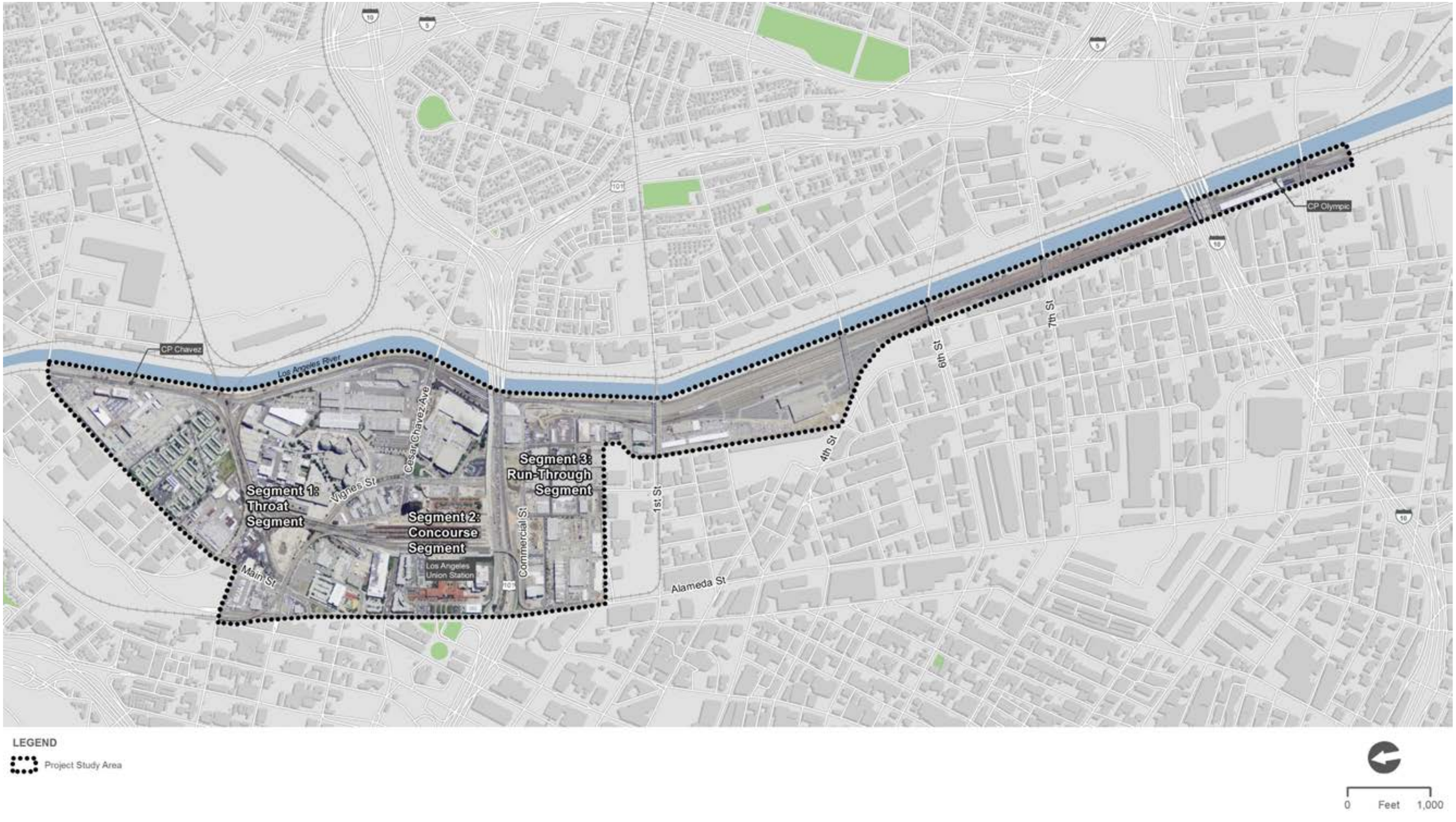
Dự án đề nghị cũng đòi hỏi sửa đổi US-101 và các đường phố địa phương (bao gồm đóng đường và sửa đổi địa hình); tín hiệu xe lửa, kiểm soát xe lửa chủ động (positive train control, hay PTC), và những cải tiến liên quan đến thông tin liên lạc; các sửa đổi thềm ga và đường ray hạng nhẹ Gold Line; sửa đổi các đường ray chánh trên bờ tây của Sông Los Angeles; sửa đổi Keller Yard và BNSF West Bank Yard (First Street Yard); sửa đổi đường ray chánh Amtrak; đường ra vào mới vào dải đất địa dịch (right-of-way, hay ROW) hỏa xa; ROW thêm; các tiện ích mới; dời đi, thay thế, và bỏ tiện ích; và cải tiến các sơ sở thoát nước mới/phẩm chất nước.

(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Hình ES-1. Địa Điểm Dự Án và Vùng Lân Cận

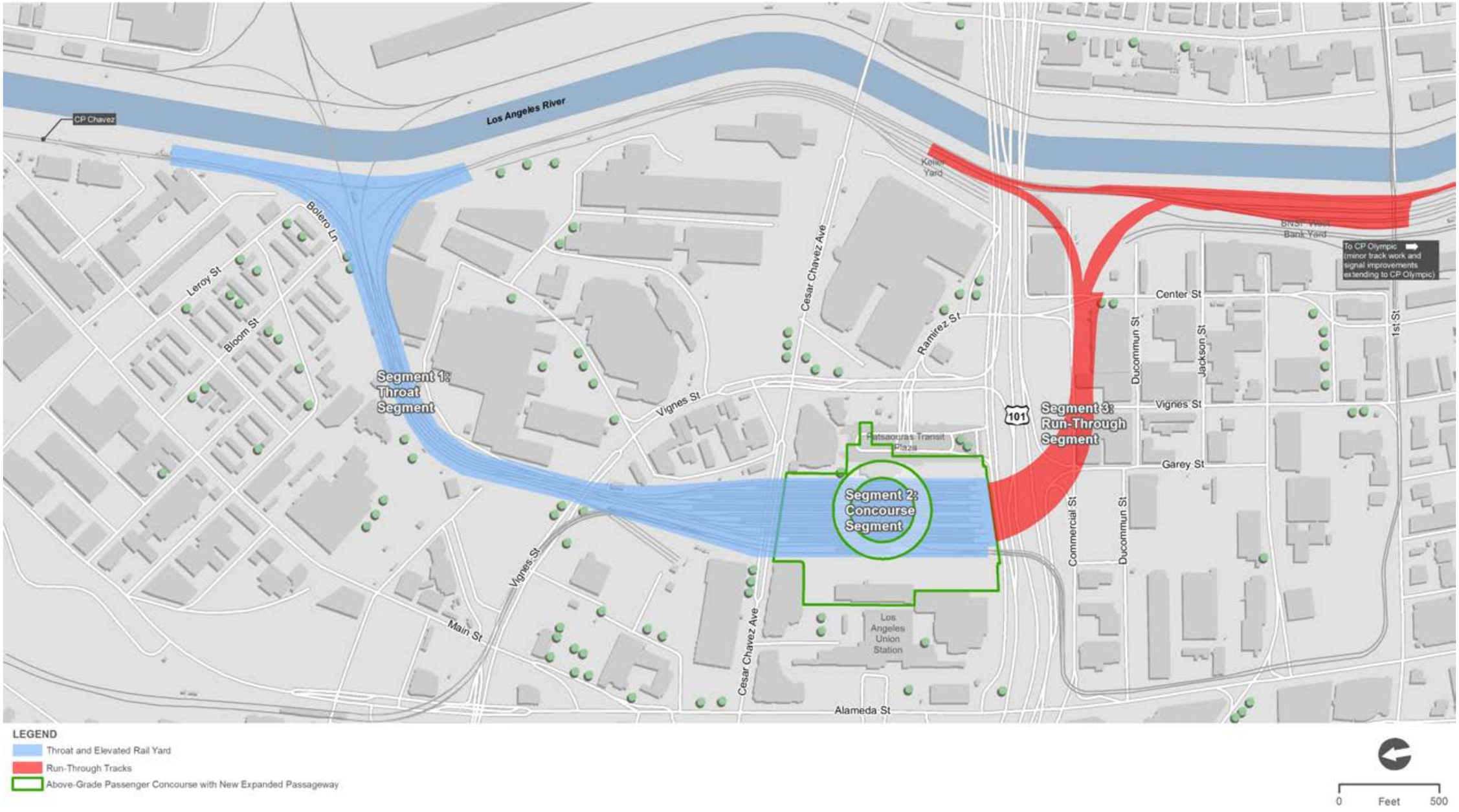
(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Hình ES-2. Khu Vực Nghiên Cứu Dự Án



(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Hình ES-3. Các Thành Phần Chánh của Dự Án



(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

ES.4 Mục Tiêu Dự Án

Metro có các mục tiêu sau đây để thực hiện dự án đề nghị:

- Giảm ứ động xe lửa do hoạt động đầu cuối bằng cách cung cấp dịch vụ xuyên suốt phù hợp với *Chương Trình Hỏa Xa Tiểu Bang California* (Caltrans 2018) và Chương Trình Mở Rộng Hỏa Xa Tối Ưu Nam California (Southern California Optimized Rail Expansion, hay SCORE)
- Cung cấp phòng chờ hành khách mở rộng tại LAUS có chức năng hiện đại với các yếu tố an toàn tăng cường, khả năng ra vào phù hợp với ADA, và các tiện nghi cho hành khách
- Thiết kế đường ray và cơ sở hạ tầng thềm ga tại LAUS cần thiết để thuận lợi cho hệ thống HSR dự định phù hợp với Dự Luật 1A California (Đạo Luật Hỏa Xa Cao Tốc), thông qua năm 2008
- Duy trì dịch vụ hỏa xa/trung chuyển và giảm thiểu tình trạng trì trệ cho hành khách trong lúc xây cất trong phạm vi khả thi tối đa
- Tránh và giảm tác động đến tài nguyên môi trường nhạy cảm trong phạm vi khả thi tối đa, bao gồm nhưng không giới hạn các thắng cảnh lịch sử
- Góp phần giảm khí thải nhà kính (greenhouse gas, hay GHG) và số dặm xe chạy (vehicle miles traveled, hay VMT)

ES.5 Cơ Quan Tham Gia Dự Kiến

Những cơ quan sau đây dự kiến sẽ tham gia trong quá trình phát triển dự án và xây cất:

- Ủy Ban Hỏa Xa Liên Bang (Federal Railroad Administration, hay FRA)
- Cơ Quan Hỏa Xa Cao Tốc California (California High-Speed Rail Authority, hay CHSRA)
- Cơ Quan Hỏa Xa Khu Vực Nam California (Southern California Regional Rail Authority, hay SCRRA)
- Ban Chuyên Chở California (California Department of Transportation, hay Caltrans)
- Ủy Ban Trung Chuyển Liên Bang (Federal Transit Administration, hay FTA)
- Thành Phố Los Angeles
- Văn Phòng Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang (State Historic Preservation Officer, hay SHPO)
- Thành Phố Los Angeles
- Cơ Quan Hành Lang Hỏa Xa Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN)
- Amtrak
- Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường California (California Environmental Protection Agency, hay Cal/EPA)
- Phân Ban An Toàn và Sức Khỏe Nghề Nghiệp California (California Division of Occupational Safety and Health, hay Cal/OSHA)

- Ủy Ban Di Sản Người Mỹ Bản Xứ (Native American Heritage Commission, hay NAHC)
- Ủy Ban Tiện Ích Công Cộng California (California Public Utilities Commission, hay CPUC)
- Ban Kiểm Soát Độc Chất California (California Department of Toxic Substances Control, hay DTSC)
- Ban Kiểm Soát Phẩm Chất Nước Khu Vực (Regional Water Quality Control Board, hay RWQCB), Khu Vực 4
- Hiệp Hội Chánh Phủ Nam California (Southern California Association of Governments, hay SCAG)
- Khu Quản Lý Phẩm Chất Không Khí Duyên Hải Phía Nam (South Coast Air Quality Management District, hay SCAQMD)

ES.6 Các Cơ Quan Chịu Trách Nhiệm và Quản Trị CEQA

Thông tin trong EIR này cũng có thể được các cơ quan khác tham gia vào dự án chịu trách nhiệm theo CEQA sử dụng, bao gồm nhưng không giới thiệu, sau đây:

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRA
- Thành Phố Los Angeles

CDFW là cơ quan quản trị CEQA (Đoạn 15386[a] trong Chỉ Dẫn CEQA) và phải được thông báo nếu dự án liên quan đến cá và đời sống hoang dã của những loại cây tự nhiên quý hiếm và có nguy cơ tuyệt chủng trong tiểu bang, những khu vực có động vật hoang dã, và khu bảo tồn sinh thái.

ES.7 Giấy Phép Dự Kiến, Thẩm Quyền Hành Động, và Phê Chuẩn của Cơ Quan

Chỉ Dẫn CEQA đòi hỏi EIR phải có những phê chuẩn điều quy cho dự án. Điều này bao gồm danh sách các cơ quan chịu trách nhiệm ngoài cơ quan đứng đầu, có thẩm quyền phê chuẩn dự án. Các cơ quan sau đây được cho là sử dụng EIR này cho những thẩm quyền hành động liên quan đến dự án và tiến trình cấp phép:

- **Metro** – Metro chịu trách nhiệm thông qua các phát hiện thông tin, một chương trình theo dõi và báo cáo giảm nhẹ (mitigation monitoring and reporting program, hay MMRP), và báo cáo cứu xét quan trọng, cùng với trách nhiệm xác nhận EIR. Metro, với tư cách là chủ dự án, cũng sẽ chịu trách nhiệm quản lý việc xây cất của dự án.
- **Caltrans** – Caltrans chịu trách nhiệm cấp giấy phép địa dịch cho cơ sở hạ tầng đề nghị trong Caltrans ROW.
- **Thành Phố Angeles** – Thành Phố Los Angeles chịu trách nhiệm thực hiện bất cứ sửa đổi hoạch định chung nào cần thiết để sửa đường liên quan đến dự án và/hoặc ra khỏi

đường phố để xếp loại lại đường phù hợp trong *Hoạch Định Đi Lại 2035* (Thành Phố Los Angeles 2015). Thành Phố Los Angeles cũng có thể đòi hỏi nhà thầu xin phê chuẩn hay ngoại lệ về hạn chế tiếng ồn ban đêm trong lúc xây cất. Có thể cần phê chuẩn cho cải tiến công trình dân dụng/công cộng và/hoặc chỉnh sửa định giờ của tín hiệu giao thông.

- **CHSRA** – CHSRA chịu trách nhiệm thực hiện hệ thống HSR dự định suốt giới hạn dự án. Link US EIR sẽ thích nghi hệ thống HSR dự định và cơ sở hạ tầng đề nghị và dự kiến được phản ánh như là tình trạng hiện tại trong tài liệu môi trường lập cho các Đoạn từ Burbank đến Los Angeles và Los Angeles to Anaheim.

Lập thỏa thuận hợp tác đệ tam nhân giữa Metro và các cơ sở công cộng và tư nhân để thực hiện các cải tiến cơ sở hạ tầng khác nhau liên quan đến dự án.

ES.8 Tóm Lược Các Tác Động và Biện Pháp Giảm Nhẹ

Bảng ES-1 tóm lược các tác động môi trường liên quan đến dự án, biện pháp giảm nhẹ và mức độ đáng kể sau khi giảm nhẹ liên quan đến dự án đề nghị. Xem phân tích chi tiết về những đề tài này trong Đoạn 3.2 đến Đoạn 3.13 của EIR này. Xin gọi số 213-922-2524 để lấy bản dịch đầy đủ về bảng tóm lược tác động môi trường và các biện pháp giảm nhẹ đề nghị.

ES.9 Các Tác Động Môi Trường Đáng Kể và Không Thể Tránh Khỏi

Đoạn 15216.2(b) trong Chỉ Dẫn CEQA đòi hỏi EIR phải bao gồm bàn thảo về bất cứ tác động môi trường đáng kể nào không thể tránh được nếu thực hiện dự án. Các Đoạn 3.2 đến 3.13 trong EIR này có phân tích chi tiết về tất cả các tác động môi trường đáng kể liên quan đến dự án; xác định các biện pháp giảm nhẹ khả thi, khi có sẵn, có thể tránh hay giảm những tác động này; và cho biết các biện pháp giảm nhẹ này có giảm được những tác động xuống mức ít đáng kể hay không. Đoạn 4.0, Tác Động Tích Lũy của EIR sẽ đưa ra các tác động tích lũy đáng kể do tác động kết hợp của dự án và những dự án liên quan trong phân tích tích lũy. Nếu không thể giảm tác động cụ thể nào trong những đoạn này xuống mức đáng kể hơn thì sẽ được xem là tác động đáng kể và không thể tránh được.

Thực hiện dự án đề nghị dẫn đến những tác động đáng kể và không thể tránh được trong những lãnh vực sau đây: giao thông, phẩm chất không khí, tiếng ồn, và tài nguyên văn hóa. Những tác động sau đây sẽ đáng kể và không thể tránh được ngay cả sau khi thực hiện biện pháp giảm nhẹ:

Xây Cất (Ngắn Hạn)

- Phẩm chất không khí (khí thải xây cất sẽ vượt quá ngưỡng ô nhiễm tiêu chuẩn hàng ngày và ngưỡng đáng kể địa phương của SCAQMD)
- Tiếng ồn (mức ồn khi xây cất ban ngày và ban đêm sẽ vượt quá ngưỡng tại William Mead Homes và Mozaic Apartments)

Hoạt Động (Dài Hạn)

- Chuyên chở (chậm trễ tăng cao tại giao điểm [Giao Điểm #2: Garey Street và Commercial Street] vào các năm 2031 và 2040 với tình trạng dự án sẽ vượt quá chỉ dẫn của Ban Chuyên Chở Thành Phố Los Angeles (City of Los Angeles Department of Transportation, hay LADOT])
- Các tài nguyên văn hóa (thay đổi bất lợi về mức đáng kể của thắng cảnh lịch sử sau đây: LAUS và Vignes Street Undercrossing và Friedman Bag Company – Tòa Nhà Phân Ban Dệt May)

Nếu Hội Đồng Metro chấp thuận dự án với những tác động đáng kể và không thể tránh được thì theo CEQA, Metro cần phải chuẩn bị cho biết các cứu xét quan trọng.

ES.10 Các Lựa Chọn Khác cho Dự Án

Đoạn 15126.6(a) của Chỉ Dẫn CEQA đòi hỏi EIR phải "mô tả các lựa chọn khác hợp lý cho dự án, hay cho địa điểm của dự án, đạt được phần lớn các mục tiêu căn bản của dự án, nhưng sẽ tránh hay giảm nhẹ bất cứ tác động đáng kể nào của dự án, và đánh giá các phẩm chất thay thế so sánh." Dưới đây là tóm lược các lựa chọn khác được đánh giá trong EIR này:

- **Lựa Chọn Khác là Không Dự Án/Không Xây Cất** – Lựa chọn khác là không dự án/không xây cất, giả định là không thực hiện dự án. LAUS sẽ không được chuyển từ đường ray đầu cuối thành trạm đường ray xuyên suốt và lối đi cho khách bộ hành rộng 28 feet sẽ tiếp tục là nơi chuyển từ đông sang tây cho hành khách tại LAUS. Do ứ động cấu trúc đầu cuối hiện tại, xe lửa chạy qua LAUS được xem là tương tự với tình trạng hiện tại. Khả năng hoạt động tại LAUS sẽ không được tăng cường để đáp ứng yêu cầu của một hệ thống đường ray rộng hơn, theo đó làm giảm khả năng thích nghi nhu cầu đi lại dự báo của Metro tại LAUS.
- **Lựa Chọn Xây Cất** – Khác biệt chánh yếu giữa dự án đề nghị và lựa chọn xây cất liên quan đến đường ray chánh ở phía bắc của LAUS và phòng chờ hành khách mới. Lựa chọn xây cất bao gồm tái xây cất nơi sát nhập với hai đường ray chánh mới ở bên ngoài ROW hỏa xa hiện tại, theo đó tạo điều kiện để liên kết đường ray với tổng cộng bảy đường ray chánh. Cần phải sửa lại Bolero Lane và Leroy Street. Lựa chọn xây cất bao gồm một phòng chờ hành khách. Tất cả các yếu tố cơ sở hạ tầng khác tương tự như dự án đề nghị.
- **Lựa chọn Chọn Giảm Nhẹ Tác Động đến Thắng Cảnh Lịch Sử** – Mục đích của lựa chọn giảm tác động đến thắng cảnh lịch sử là tránh hay giảm tác động đáng kể lên những gì lịch sử, như về khảo cổ và cổ sinh vật. Lựa chọn giảm tác động lịch sử bao gồm bảo tồn lối đi cho khách bộ hành hiện tại, dùng lại cấu trúc mái che cánh bướm hiện tại, bảo tồn Đường Vượt Ngầm Cesar Chavez Avenue và Vignes Street, và không sửa đổi gì đối với Cầu North Main Street.

Xem bàn thảo chi tiết về các lựa chọn thay thế đối với dự án đề nghị trong Đoạn 5.0, Các Lựa Chọn Thay Thế, của EIR này.

ES.11 Lựa Chọn Thay Thế Tốt cho Môi Trường của CEQA

Lựa chọn không dự án/không xây cất sẽ tránh tác động về xây cất và hoạt động cho dự án đề nghị. Tuy nhiên, lựa chọn không dự án/không xây cất không đáp ứng được mục tiêu của dự án. Ngoài ra, Chỉ Dẫn của CEQA, Đoạn 15126.6(e) đòi hỏi rằng, nếu lựa chọn tốt cho môi trường là "lựa chọn không dự án," thì EIR cũng sẽ xác định lựa chọn thay thế tốt cho môi trường trong số những lựa chọn thay thế khác.

So với dự án đề nghị, lựa chọn giảm tác động lịch sử sẽ giảm tác động lên tài nguyên văn hóa (tài nguyên lịch sử, tài nguyên khảo cổ và tài nguyên cổ sinh vật). Do đó, lựa chọn giảm tác động lịch sử được xem là lựa chọn tốt cho môi trường. Lựa chọn này đáp ứng tất cả mục tiêu của dự án, với ngoại lệ là cung cấp phòng chờ hành khách mở rộng tại LAUS hoạt động hiện đại với các yếu tố an toàn tăng cường, khả năng ra vào theo ADA, và các tiện nghi cho hành khách.

ES.12 Lãnh Vực Tranh Luận

Đoạn 15123(b)(2) của Chỉ Dẫn CEQA đòi hỏi EIR phải xác định các lãnh vực tranh luận đã biết cho cơ quan đứng đầu, bao gồm những vấn đề do các cơ quan và công chúng đưa ra.

Trong thời gian lấy ý kiến công chúng cho Thông Báo Chuẩn Bị (Notice of Preparation, hay NOP), rất nhiều thư góp ý khác nhau về dự án được gởi đến. Xem các ý kiến đệ nộp trong NOP trong quá trình duyệt xét công cộng và thời gian lấy ý kiến trong Phụ Lục A của EIR này. Nói chung, các lãnh vực tranh luận khả dĩ đã biết đối với Metro bao gồm các tác động đến tài nguyên văn hóa và xây cất (giao thông, phẩm chất không khí, tiếng ồn và rung động, và phẩm chất nước). Những vấn đề này được cứu xét trong quá trình chuẩn bị EIR này, khi thích hợp, và được đề cập trong phân tích tác động môi trường trình bày trong Đoạn 3.2 đến 3.13 của EIR này. Các lãnh vực tranh luận được tóm lược ngắn gọn dưới đây.

- ***Tài Nguyên Văn Hóa*** – Nhiều tài nguyên văn hóa nằm trong khu vực nghiên cứu dự án. Những tài nguyên này bao gồm nhưng không giới hạn LAUS, Bưu Điện Hoa Kỳ (United States (U.S.) Post Office), Los Angeles Terminal Annex, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company—Textile Division Building, và năm cầu đường bắt ngang Sông Los Angeles. Tài nguyên văn hóa bộ lạc và địa điểm khảo cổ, Địa Điểm Khảo Cổ P-001575, cũng được ghi trong khu vực nghiên cứu dự án.
- ***Tác Động Xây Cất*** – Mối lo ngại liên quan đến xây cất dự án liên quan đến những lãnh vực sau đây:
    - *Giao thông* – Đường phố và các giao điểm có thể phải đi vòng và bị đóng làn tạm thời. Có thể tác động đến hệ thống xa lộ tiểu bang, bao gồm US-101.
    - *Tiếng ồn* – Tiếng ồn có thể vượt quá tiêu chuẩn tiếng ồn hiện dụng và ảnh hưởng đến những gì nhạy cảm.
    - *Phẩm chất không khí* – Xây cất dự án có thể tác động đến phẩm chất không khí và gây nguy cơ sức khỏe cho những gì nhạy cảm gần đó.
    - *Phẩm chất nước* – Xây cất dự án có thể dẫn đến việc chảy nước mưa và tác động khả dĩ đến các sông rạch đang suy yếu.

- *Vật Liệu Nguy Hại* – Có khả năng gặp phải đất bị ô nhiễm hay nơi khác bị ô nhiễm bởi chất liệu độc hại trong quá trình xây cất.

ES.13 Những Vấn Đề cần được Cơ Quan Lấy Quyết Định Giải Quyết

Đoạn 15123(b)(3) của Chỉ Dẫn CEQA đòi hỏi phải bàn thảo các vấn đề cần được giải quyết, bao gồm lựa chọn cách thay thế và cách giảm tác động đáng kể. Hội Đồng Metro sẽ quyết định xem tác động đáng kể liên quan đến sử dụng và hoạch định đất, chuyên chở và giao thông, thẩm mỹ, phẩm chất không khí, tiếng ồn, tài nguyên sinh thái, phẩm chất thủy lợi, địa chất và đất, mối nguy hại và vật liệu độc hại, hệ thống tiện ích/dịch vụ và bảo tồn năng lượng, tài nguyên văn hóa, và dịch vụ công cộng có được giảm nhẹ xuống dưới mức đáng kể hay không. Ngoài ra, Hội Đồng sẽ quyết định có nên thông qua các cứu xét quan trọng cho tác động đáng kể và không thể tránh liên quan đến chuyên chở và giao thông, phẩm chất không khí, tiếng ồn, và tài nguyên văn hóa. Hội Đồng cũng sẽ quyết định xem có lựa chọn dự án nào giảm được tác động tác kể mà vẫn đáp ứng mục tiêu chánh của dự án và xem có thể chấp thuận một trong những lựa chọn thay thế này `hay không.

Xin gọi số 213-922-2524 để lấy bản dịch đầy đủ cho Bảng ES-1 tóm lược tác động môi trường và các biện pháp giảm nhẹ đề nghị.