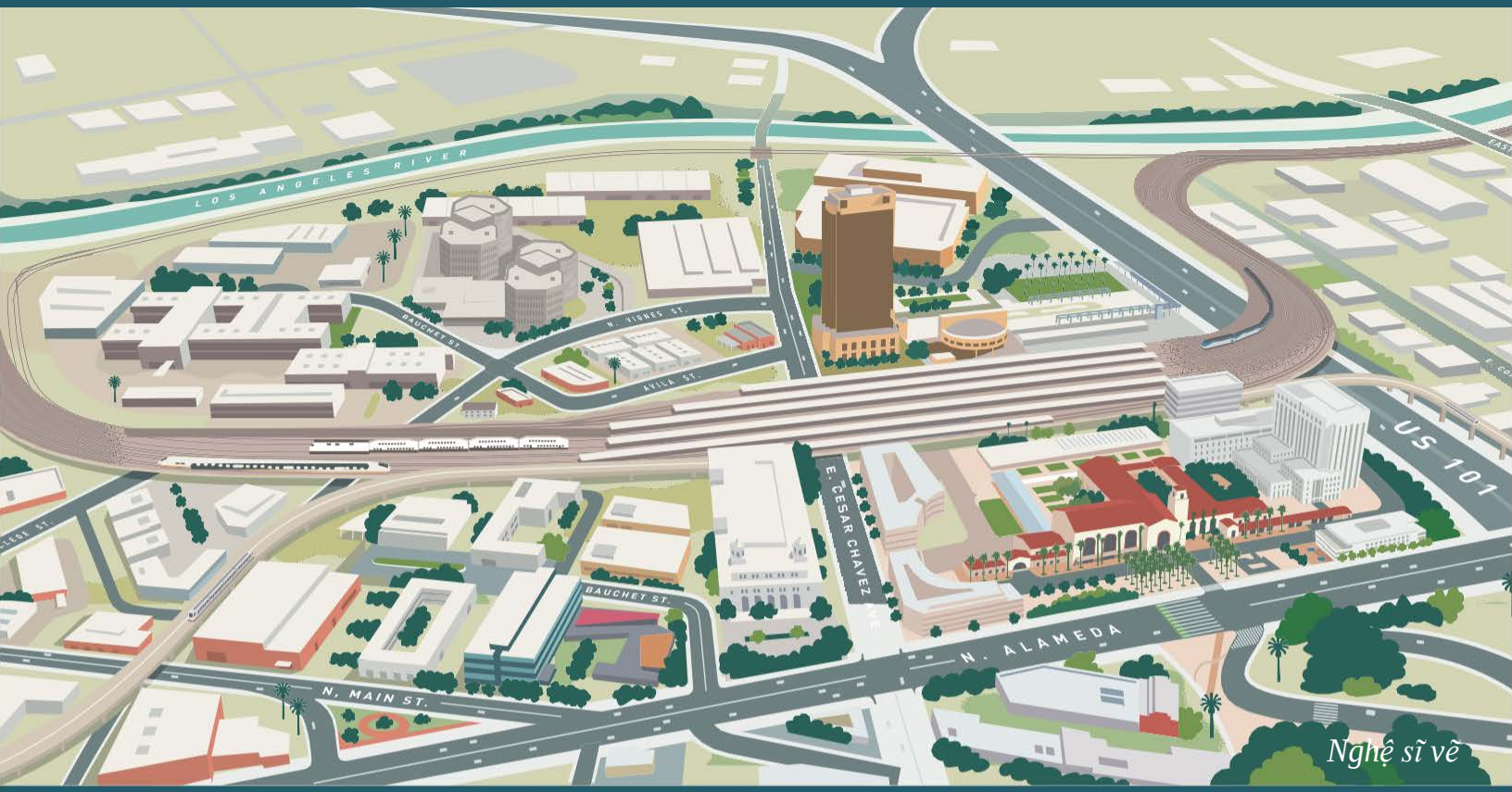
Link Union Station

Tờ Trình Tổng Hợp Sau Cùng về Tác Động Môi Trường/ Văn Bản Quyết Định

Tóm Lược Điều Hành

Tháng Giêng, 2026



Nghệ sĩ vẽ

Duyệt qua môi trường, cố vấn, và những biện pháp khác theo đòi hỏi của luật môi trường liên bang hiện dụng cho dự án này đang hay đã được tiểu bang California thực hiện theo 23 U.S.C. 327 và Bản Ghi Nhớ Thỏa Thuận ngày 23 tháng Bảy, 2019, được gia hạn vào ngày 22 tháng Bảy, 2022 và được Cơ Quan Đường Sắt Liên Bang (Federal Railroad Administration) và tiểu bang California thực thi.

Metro

CALIFORNIA High-Speed Rail Authority

(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Lời nói đầu

Mục đích của tài liệu môi trường này, lập theo Đạo Luật Chánh Sách Môi Trường Quốc Gia (National Environmental Policy Act, hay NEPA) là cho biết thông tin về một dự án đề nghị cho những người lấy quyết định và công chúng. Mặc dù khoa học và phân tích hỗ trợ Tờ Trình Sau Cùng về Tác Động Môi Trường (gọi là EIS Sau Cùng) này rất phức tạp, nhưng tài liệu này dành cho công chúng. EIS Sau Cùng của Dự Án Trạm Link Union (gọi là Link US) được lập theo Đoạn 508 của Đạo Luật Phục Hồi (Rehabilitation Act) năm 1973, đã được sửa đổi và Hướng Dẫn Xem Nội Dung Trang Mạng (Web), theo đòi hỏi của Đoạn 11546.7, Bộ Luật Chánh Phủ California.

Tập I của EIS Sau Cùng này được chia thành 11 chương và Tóm Lược Điều Hành này. Tập II của EIS Sau Cùng này gồm 20 phụ lục kỹ thuật, gồm cả các chương trình kỹ thuật liên quan, Tập III gồm các ý kiến đã nhận về Dự Thảo EIS/Báo Cáo Bổ Sung về Tác Động Môi Trường (EIR) cũng như phản hồi cho những ý kiến này và Tập IV là Văn Bản Quyết Định. Tóm Lược Điều Hành này cung cấp thông tin tổng quát toàn diện về tất cả các chương quan trọng trong EIS Sau Cùng, bao gồm tác động môi trường khả dĩ đối với từng chủ đề tài nguyên môi trường (xem Bảng ES-1 đến Bảng ES-3).

Điều gì đã thay đổi?

Kể từ khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR vào ngày 9 tháng Tám, 2024, CHSRA và Metro đã biết những thay đổi về thiết kế trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế (Build Alternative Design Option), được xem xét trong EIS Sau Cùng, cập nhật chi phí vốn ước tính trong EIS Sau Cùng, thực hiện sửa đổi nhỏ và làm rõ thêm phân tích tác động dựa trên ý kiến đã nhận và những thay đổi gần đây trong luật, điều chỉnh các biện pháp giảm nhẹ và thêm các Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng (Offsetting Mitigation Measures, hay OMM) mới. Những sửa đổi trong Tập I và II của EIS Sau Cùng là kết quả của những thay đổi này, mô tả bằng một đường thẳng đứng thay đổi theo dõi ở bên trái của văn bản đã được sửa đổi.

Vào ngày 23 tháng Mười, 2025, Metro, với tư cách là cơ quan chủ trì CEQA cho Dự Án, đã chứng nhận SEIR Sau Cùng và thông qua Kết Quả Tìm Vấn Đề (Findings of Fact) của CEQA, Tờ Trình Xem Xét Các Yếu Tố Quan Trọng (Statement of Overriding Considerations) và Chương Trình Báo Cáo và Theo Dõi Giảm Nhẹ Sửa Đổi (Revised Mitigation Monitoring and Reporting Program). Do Metro đã chứng nhận SEIR nên báo cáo này không có trong EIS Sau Cùng này.

Các bước kế tiếp trong tiến trình môi trường là gì?

CHSRA và Metro, với tư cách là cơ quan đồng chủ trì NEPA, ban hành một tài liệu duy nhất, bao gồm Tờ Trình Sau Cùng về Tổng Hợp Tác Động Môi Trường và Văn Bản Quyết Định (EIS/ROD Tổng Hợp Sau Cùng). ROD mô tả Dự Án và các lựa chọn thay thế được xem xét, mô tả biện pháp thay thế đã chọn và cho biết rõ biện pháp thay thế ưu tiên hơn cho môi trường (gọi là Biện Pháp Thay Thế Ưu Tiên); cho biết các phát hiện và quyết định về môi trường liên quan đến Đạo Luật Các Loài Bị Đe Dọa, Đoạn 106 của NHPA và Đoạn 4 (f) của Đạo Luật USDOT năm 1966; công bố có tuân hành về phẩm chất không khí của FRA theo Đạo Luật Không Khí Sạch;; và cho biết bất kỳ biện pháp giảm nhẹ cần thiết nào.

ES.0 Tóm Lược Điều Hành

Kể từ khi công bố Dự Thảo EIS/SEIR cho Dự Án Link US, đã có những thay đổi sau đây đối với Tóm Lược Điều Hành này:

- Đã thêm đoạn lời nói đầu để giới thiệu EIS Sau Cùng, tóm lược những thay đổi kể từ khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR và đưa ra các bước tiếp theo trong tiến trình môi trường.
- Đã thêm Đoạn ES.3 để mô tả Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng, Metro đã đề nghị sửa đổi thiết kế với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế (Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế) bao gồm các thay đổi về thiết kế, tinh gọn và cắt giảm đề cập trong EIS Sau Cùng. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế được lập dựa trên thông tin mới từ ý kiến công chúng đã nhận trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng liên quan đến bảo tồn lịch sử (Tập 3, EIS Sau Cùng, Ý kiến: IND 3-1, IND 5-1, IND 58-2, IND 63, IND 94-1, IND 112-1 và IND 117-3), ý kiến từ Viên Chức Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang (State Historic Preservation Officer, hay SHPO) và các bên cố vấn là một phần của tiến trình trong Đoạn 106 liên quan đến bảo tồn lịch sử của Trạm Los Angeles Union (LAUS), và thông tin mới từ tiến trình thiết kế kỹ thuật là cơ hội để giảm kích thước cơ sở hạ tầng đề nghị, tránh và giảm mức độ và cường độ của tác động môi trường so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, đồng thời giảm phí tổn nhưng vẫn cho Metro có thể đáp ứng tất cả quy định về mục đích và nhu cầu.
- Đã thêm Đoạn ES.4 và Bảng ES-0 để tóm lược các sửa đổi và cập nhật khác khi biên tập giữa Dự Thảo EIS/SEIR và EIS Sau Cùng, dựa trên ý kiến đã nhận trong thời gian lấy ý kiến công chúng, các hoạt động điều phối của những người quan tâm và cơ quan cũng như các thay đổi điều luật khác kể từ khi công bố Dự Thảo EIS/SEIR.
- Đoạn ES.3, Vị Trí Dự Án và Khu Vực Nghiên Cứu, đã được đánh số lại Đoạn ES.5 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.4, Lớp Phủ Thích Nghi cho Thiết Kế Đường Sắt Cao Tốc (High Speed Rail Design Accommodation Overlay), đã được đánh số lại thành Đoạn ES.6 trong EIS Sau Cùng, dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.6, Lớp Phủ Thích Nghi cho Thiết Kế Đường Sắt Cao Tốc, trong EIS Sau Cùng, được điều chỉnh để làm rõ thêm định nghĩa “HSR accommodation” (“thích nghi cho HSR”) trong phạm vi dự án Link US.
- Đoạn ES.5, Điều Kiện Hiện Tại (Existing Conditions) ở Trạm Los Angeles Union, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.7 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.6, Lựa Chọn Thay Thế và Thiết Kế của Dự Án (Project Alternatives and Design Options) - Tổng Quát Tóm Lược, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.9 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.7, Mục Đích và Nhu Cầu của Dự Án (Project Purpose and Need), đã được đánh số lại thành Đoạn ES.8 trong EIS Sau Cùng.

- Đoạn ES.8, Sự Tham Gia của Cơ Quan Dự Kiến, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.10 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.9, Giấy Phép Dự Kiến, Hành Động Tùy Ý và Phê Duyệt của Cơ Quan, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.11 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.10, Tóm Lược Tác Động và Biện Pháp Giảm Nhẹ, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.12 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.11, Tác Động Ngoại Ý Không Thể Tránh Khỏi, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.13 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.11.2, Báo Cáo Bổ Sung về Tác Động Môi Trường theo Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California, đã bị xóa vì EIS Sau Cùng này không còn SEIR.
- Đoạn ES.12, Tóm Lược Lợi Ích Dự Án, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.14 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào đã nói đến ở trên.
- Đoạn ES.13, Lãnh Vực Còn Tranh Cãi, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.15 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.14, Lưu Hành và Duyệt Xét Công Chúng, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.16 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói đến ở trên.
- Đoạn ES.15, Xác Định Biện Pháp Thay Thế Ưu Tiên, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.17 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói trên.
- Đoạn ES.16, Quyết Định của Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.18 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói trên.
- Đoạn ES.17, Quyết Định của Cơ Quan Đường Sắt Liên Bang, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.19 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói trên.
- Đoạn ES.18, Quyết Định về Công Lý Môi Trường, đã bị xóa trong EIS Sau Cùng.
- Đoạn ES.19, Đoạn 4(f)/6(f) Quyết Định, đã được đánh số lại thành Đoạn ES.20 trong EIS Sau Cùng dựa trên các đoạn thêm vào nói trên.
- Đoạn ES.9.4, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, đã được thêm vào EIS Sau Cùng để làm rõ sự khác biệt giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.
- Đoạn ES.10.3 Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard - Quyết Định CEQA đã bị xóa vì EIS Sau Cùng này chỉ là một tài liệu của NEPA.
- Đoạn ES.12.3, Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng Đáp Ứng Ý Kiến của Cộng Đồng, đã được thêm vào EIS Sau Cùng, để tóm lược biện pháp phụ trội cần thiết khi thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và cải tiến đường sắt Malabar Yard và cách lập ra các biện pháp này với sự tham gia của Cơ Quan Gia Cư Thành Phố Los Angeles (Housing Authority of the City of Los Angeles, hay HACLA) và Thành Phố Vernon sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.

- Đoạn ES.16 (trước đây là Đoạn ES.14 trong Dự Thảo EIS/SEIR) đã được cập nhật để cho biết thông tin về thông tin cho và duyệt xét từ công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR. Một tiểu đoạn mới, ES.16.1, tóm lược các ý kiến đã nhận trong thời gian lấy ý kiến công chúng. Ngoài ra, Đoạn ES.16.2 đã được thêm vào, mô tả các hoạt động tham gia của những người quan tâm đã thực hiện sau khi kết thúc thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
- Đoạn ES.17 (trước đây là Đoạn ES.15 trong Dự Thảo EIS/SEIR) đã được cập nhật, cho biết Biện Pháp Thay Thế Ưu Tiên là Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, bao gồm Lựa Chọn 1 và 2 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa (Rail Yard) và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.
- Đoạn ES.18 (trước đây là ES.16 trong Dự Thảo EIS/SEIR) đã được sửa, xác nhận CHSRA sẽ xem xét ban hành EIS Sau Cùng hoặc EIS Kết Hợp Sau Cùng/Văn Bản Quyết Định. Đoạn ES.18 cũng bổ sung văn bản để giới thiệu Bảng ES-3, So Sánh Tác Động Tiềm Năng của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.
- Bảng ES-2, tóm lược các quyết định của CEQA cho các hoàn cảnh đã thay đổi trong Dự Thảo EIS/SEIR, đã bị xóa bỏ vì EIS Sau Cùng này không còn trong SEIR nữa.
- Bảng ES-3 của Dự Thảo EIS/SEIR đã được đánh số lại thành Bảng ES-2 trong EIS Sau Cùng dựa trên bảng đã bị xóa nói trên.
- Bảng ES-4, tóm lược phân tích CEQA về các cải tiến đường sắt Malabar Yard trong Dự Thảo EIS/SEIR, đã bị xóa vì EIS Sau Cùng này chỉ là một tài liệu của NEPA.
- Bảng ES-1 và ES-2 (trước đây là Bảng ES-3 trong Dự Thảo EIS/SER) đã được cập nhật, bao gồm xác định về tác động của NEPA cho Xây Cất, Hoạt Động và Gián Tiếp cho mục đích thông tin. Đã thực hiện sửa đổi nhỏ các phân tích tác động và cập nhật khác khi biên tập trong các bảng này dựa trên điều chỉnh khác cho tài liệu EIS/SEIR giữa Dự Thảo EIS/SEIR và EIS Sau Cùng, được mô tả dưới đây:
    - Bảng ES-1, Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế
        - Sử Dụng và Quy Hoạch Đất – Đã sửa đổi nhỏ trong văn bản Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-1 để thêm Khu Học Chánh Thống Nhất Los Angeles (Los Angeles Unified School District, hay LAUSD) làm bên điều phối. Đã sửa đổi nhỏ trong văn bản Biện Pháp Giảm Nhẹ AES-1 để thêm văn bản HACLA yêu cầu liên quan đến bảo trì các bức tường cách âm tại William Mead Homes và Care First Village.
        - Chuyên Chở – Đã thêm tóm lược các tác động có lợi cho chuyên chở công cộng vào hoạt động và phân tích gián tiếp cho Chủ Đề 3.3-D phù hợp với Dự Thảo EIS/SEIR Đoạn 3.3, Chuyên Chở. Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3 theo hai Kiến Nghị của Hội Đồng được Hội Đồng Metro thông qua trong buổi họp ngày 23 tháng Mười, 2025. Những kiến nghị này đòi hỏi tăng cường phối hợp giữa thành phố Vernon, Metro, CHSRA và BNSF.
        - Phẩm Chất Hình Ảnh và Thẩm Mỹ - Đã sửa đổi nhỏ văn bản phân tích hoạt động trong Bảng ES-1 để ghi lại tác động có lợi tại Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6 cho Chủ Đề 3.4-A phù hợp với Dự Thảo EIS/SEIR Đoạn 3.4, Phẩm Chất Hình Ảnh và

Thẩm Mỹ. Đã sửa đổi nhỏ văn bản Biện Pháp Giảm Nhẹ AES-2 và AES-3.

- Bảng ES-2, Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard
  - Sử Dụng và Quy Hoạch Đất – Đã sửa đổi nhỏ văn bản Biện Pháp Giảm Nhẹ Malabar Yard TR-1 để thêm LAUSD làm bên điều phối và xóa thành phố Vernon khỏi là bên chịu trách nhiệm.
  - Chuyên Chở – Đã sửa đổi nhỏ trong văn bản phân tích tác động cho Chủ Đề 3.3-B để xóa xác nhận làm hai bộ vòm cổng riêng biệt trên Đại Lộ Seville Avenue vì có thể thêm nguy hiểm khả dĩ cho an toàn đường bộ. Đặc điểm này của dự án này đã bị xóa khỏi các cải tiến đường sắt Malabar Yard sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
  - Chuyên Chở - Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ Malabar Yard TR-6 để xóa bỏ tham chiếu đến EIS Sau Cùng.
  - Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu – Làm rõ các kết luận về tác động gián tiếp cho Chủ Đề 3.5-A và 3.5-B để xác nhận tác động gián tiếp có lợi do giảm giao thông đường sắt ở Phân Khu Cảng (phía tây của thành phố Vernon).
  - Tiếng Ồn và Rung Động - Làm rõ kết luận về tác động gián tiếp cho Chủ Đề 3.6-A và 3.6-B để xác nhận tác động gián tiếp có lợi do giảm giao thông đường sắt ở Phân Khu Cảng (phía tây của thành phố Vernon).
  - Tài Nguyên Sinh Học và Vùng Đất Ngập Nước – Đã chỉnh sửa phân tích tác động cho Chủ Đề 3.7-B và Biện Pháp Giảm Nhẹ Malabar Yard BIO-2 để trích dẫn Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Quy Định, Chương 12.24, Cây trên Đường).
- Sửa đổi nhiều lần để xác nhận phân tích cộng đồng đã được thực hiện.
- Sửa đổi Chú Thích 1, cho biết hoạt động mới nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.

ES.1 Giới Thiệu

Cơ Quan Chuyên Chở Đô Thị Quận Los Angeles (gọi là Metro), là chủ sở hữu của Los Angeles Union Station (gọi là LAUS), đề nghị Dự Án Link Union Station (gọi là Link US) (Dự án hoặc hành động đề nghị) để giải quyết những hạn chế khả năng tại LAUS.

ES.2 Cơ Quan Chủ Trì NEPA

Tại thời điểm xác định phạm vi Dự Án (tháng Năm, 2016), Cơ Quan Đường Sắt Liên Bang (Federal Railroad Administration, hay FRA; vẫn là cơ quan chủ trì của Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia [National Environmental Policy Act, hay NEPA]) và Metro, với tư cách là cơ quan chủ trì CEQA và nơi bảo trợ Dự Án, dự định cùng chuẩn bị tờ trình tác động môi trường (environmental impact statement, hay EIS)/báo cáo tác động môi trường (environmental impact report, hay EIR) cho Dự Án theo Bộ Luật Quy Định California (California Code of Regulations, hay CCR), Tựa Đề 14, Phân Đoạn 6, Chương 3 (Hướng Dẫn Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California [California Environmental Quality Act, hay CEQA]); Đoạn 15222 ("Soạn Thảo Các Tài Liệu Chung"); và 40 Bộ Luật Quy Định Liên Bang (Code of Federal Regulations, hay CFR).

Đoạn 1506.2 và 1506.4 (2016)[1] (thẩm quyền kết hợp các tài liệu môi trường liên bang và tiểu bang). FRA đã công bố Thông Báo Ý Định (Notice of Intent, hay NOI) cho Dự Án trong *Sổ Liên Bang* (Federal Register, hay FR) vào ngày 31 tháng Năm, 2016.

Vào tháng Mười Một, 2017, Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California (California High-Speed Rail Authority, hay CHSRA), hợp tác với Cơ Quan Chuyên Chở Tiểu Bang California (California State Transportation Agency, hay CalSTA), nộp bản dự thảo đơn xin lên FRA để đảm nhận trách nhiệm duyệt xét môi trường liên bang theo NEPA và các luật môi trường liên bang khác (Nhiệm Vụ NEPA). Vào ngày 2 tháng Năm, 2018, FRA công bố đơn xin sau cùng cho nhiệm vụ NEPA và dự thảo bản ghi nhớ thỏa thuận (memorandum of understanding, hay MOU) trong *Sổ Liên Bang*. Thời gian 30 ngày lấy ý kiến công chúng kết thúc vào ngày 1 tháng Sáu, 2018. Theo Bản Ghi Nhớ sau cùng ngày 23 tháng Bảy, 2019 giữa FRA và tiểu bang California, Metro là nơi bảo trợ dự án và cơ quan chủ trì chung theo NEPA. Bản Ghi Nhớ được phê duyệt theo 23 Bộ Luật Hoa Kỳ (United States Code, hay USC), Đoạn 327 thông qua Chương Trình Phân Phát Dự Án Chuyên Chở Đường Bộ, còn được gọi là Nhiệm Vụ NEPA. Bản Ghi Nhớ được giao cho tiểu bang California, thông qua CHSRA, phần lớn các trách nhiệm theo NEPA và các luật môi trường liên bang khác cho các dự án cần hỗ trợ thiết kế, xây cất và điều hành hệ thống đường sắt cao tốc (high-speed rail, hay HSR) theo hoạch định. Bản Ghi Nhớ cũng giao các dự án kết nối trực tiếp tới các nhà ga cho hệ thống HSR đã hoạch định, bao gồm dự án. Bản Ghi Nhớ sau cùng ngày 23 tháng Bảy, 2019, giữa FRA và Tiểu Bang California, đã được gia hạn vào ngày 22 tháng Bảy, 2024.

Vào tháng Mười, 2018, Metro, cơ quan chủ trì CEQA cho dự án, đã quyết định lập EIR riêng cho dự án theo CEQA. Metro chứng nhận EIR sau cùng vào ngày 27 tháng Sáu, 2019 (Trung Tâm Tiền Trả Tiểu Bang số 2016051071) và vào ngày 28 tháng Mười, 2021, Metro phê duyệt Phụ Lục CEQA số 1 cho EIR Sau Cùng. EIS Sau Cùng này kết hợp bằng cách tham chiếu EIR Sau Cùng và Phụ Lục Số 1 CEQA đã được chứng nhận trước đó với EIR Sau Cùng cho Dự Án Trạm Link Union. Có thể tải xuống EIR Sau Cùng đầy đủ, phụ lục kỹ thuật và Phụ Lục Số 1 CEQA của EIR Sau Cùng cho Dự Án Trạm Link Union từ:

https://www.dropbox.com/scl/fo/q51hz0past461qn8pk0eb/ABJAsL7gEl2u_VNcXf1hMtU/Reports/CEQA/Final%20EIR?dl=0&rlkey=hqfq2hbh6t5ki1vh74bwqlazr&subfolder_nav_tracking=1

Vào tháng Mười, 2019, CHSRA và Metro bắt đầu soạn thảo Dự Thảo EIS riêng cho dự án. Vào tháng Chín, 2020, để đáp ứng nhu cầu tiềm năng cải tiến đường sắt tại Malabar Yard ở thành phố Vernon, CHSRA đã ban hành NOI Sửa Đổi để bắt đầu xác định thêm phạm vi và thu hút thêm ý kiến đóng góp của công chúng và cơ quan để lập dự thảo EIS cho dự án. Vào tháng Mười Hai, 2022, Metro quyết định lập EIR Bổ Sung (Supplemental EIR, hay SEIR) cho CEQA để cho những người lấy quyết định, cơ quan công cộng và công chúng nói chung biết về những điều thêm vào hoặc thay đổi nhỏ (gọi là do thay đổi hoàn cảnh) kể từ khi chứng nhận EIR Sau Cùng vào ngày 27 tháng Sáu, 2019, rồi phê duyệt Phụ Lục số 1

[1] Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường (Council on Environmental Quality, hay CEQ) đã rút lại 40 quy định trong Bộ Quy Định Liên Bang (Code of Federal Regulations, hay CFR) Phần 1500-1508 khỏi Sổ Liên Bang (Federal Register). Quy Định Tạm Thời Cuối Cùng của CEQ Bãi Bỏ Các Quy Định của CEQ, 90 Sổ Liên Bang 10610 (25 tháng Hai, 2025). Tuy nhiên, Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California (California High-Speed Rail Authority, hay CHSRA) đang dựa vào các quy định đã có vào ngày Thông Báo Ý Định (Notice of Intent, hay NOI) ban đầu, ngày 31 tháng Năm, 2016. Do đó, tất cả các trích dẫn cho các quy định CEQ trong tài liệu môi trường này liên quan đến các quy định 1978 và tu chính 1986, 51 *Sổ Liên Bang* (FR) 15618 (25 tháng Tư, 1986).

của CEQA và thông qua Chương Trình Báo Cáo và Theo Dõi Giảm Nhẹ Sửa Đổi (Revised Mitigation Monitoring and Reporting Program, hay MMRP) vào ngày 28 tháng Mười, 2021.

Vào tháng Tư, 2023, CHSRA và Metro đồng ý lập EIS/SEIR chung.

- EIS ghi lại các điều kiện căn bản mô tả môi trường bị ảnh hưởng, hoàn cảnh điều hành pháp lý để thực hiện dự án, bàn thảo hoàn cảnh và mức tác động môi trường khả dĩ và đề ra các biện pháp giảm mức tác động bất lợi khả dĩ. NEPA EIS cũng nêu rõ các biện pháp CHSRA và Metro đã thực hiện để chứng minh tuân hành luật và quy định môi trường hiện dụng của liên bang, tiểu bang và địa phương, bao gồm nhưng không giới hạn Đoạn 106 Đạo Luật Bảo Tồn Lịch Sử Quốc Gia (National Historic Preservation Act, hay NHPA); Đạo Luật Nước Sạch (Clean Water Act, hay CWA); Đạo Luật Không Khí Sạch Liên Bang (Federal Clean Air Act, hay FCAA); Đoạn 4(F) của Đạo Luật Bộ Chuyên Chở 1966; Đạo Luật Các Loài Bị Đe Dọa; Lệnh Hành Pháp (Executive Order, hay EO) 11990, Bảo Vệ Vùng Đất Ngập Nước; EO 11988 và Lệnh 5650.2 của Bộ Chuyên Chở Hoa Kỳ (United States Department of Transportation, hay USDOT) về Quản Lý và Bảo Vệ Vùng Ngập Lũ;và các lệnh/bộ luật hiện dụng của quận và thành phố Los Angeles và thành phố Vernon.
- Theo Hướng Dẫn CEQA Đoạn 15163(b), SEIR có thông tin cần thiết để EIR trước đó phù hợp với dự án, như đã được sửa đổi. Do tính chất của hoàn cảnh thay đổi, bao gồm nhưng không giới hạn những thay đổi liên quan đến Dự Án Được Đề Nghị Sửa Đổi và điều chỉnh tinh gọn sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng (còn được gọi là Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế NEPA, được cứu xét trong EIS Sau Cùng), SEIR chỉ bao gồm đánh giá các chủ đề môi trường áp dụng cho điều kiện thay đổi (Hướng Dẫn CEQA Đoạn 15163[a][2]). SEIR là một chương riêng trong Dự Thảo EIS/SEIR và đã được gởi đến các cơ quan và công chúng dưới dạng tài liệu chung.

ES.3 Tóm Lược Điều Chỉnh Thiết Kế Đề Nghị (Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)

Dự Thảo EIS/SEIR đã được phân phối và cung cấp trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng, từ ngày 21 tháng Sáu, 2024 đến ngày 9 tháng Tám, 2024, theo Hướng Dẫn CEQA Đoạn 15105 và Bộ 40 Quy Định Liên Bang NEPA (CFR) 1502.19. Sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng, Metro đã đề nghị sửa đổi thiết kế với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế (Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế) bao gồm các thay đổi về thiết kế, tinh gọn và cắt giảm đề cập trong EIS Sau Cùng.

Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế được lập ra dựa trên thông tin mới từ các ý kiến công chúng đã nhận trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng, liên quan đến bảo tồn lịch sử (EIS Sau Cùng, Tập III, Ý Kiến: IND 3-1, IND 5-1, IND 58-2, IND 63, IND 94-1, IND 112-1, và IND 117-3), ý kiến từ SHPO và các bên cố vấn trong tiến trình Đoạn 106 liên quan đến bảo tồn lịch sử LAUS, và thông tin mới từ tiến trình thiết kế kỹ thuật, tạo điều kiện giảm kích thước của cơ sở hạ tầng đề nghị, tránh và giảm mức độ và cường độ của tác động môi trường so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, và giảm phí tổn theo cách vẫn cho Metro đáp ứng tất cả quy định về mục đích và nhu cầu.

Những điều chỉnh thiết kế này trong Lựa chọn Thiết kế Xây Cất Thay Thế đủ điều kiện là thay đổi nhỏ của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế vì những thay đổi này giảm kích thước cơ sở hạ tầng đề nghị, tránh và giảm mức độ và cường độ của tác động môi trường liên quan đến Dự Án, và sẽ không thay đổi đáng kể tác động môi trường chung của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế đã biết trước đây. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế có thể được người lấy quyết định phê duyệt sau khi cứu xét và xem xét nội dung trong Chương 9, EIS Sau Cùng và phần còn lại của EIS Sau Cùng.

Các điều chỉnh thiết kế liên quan đến Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế được tóm lược như sau đây:

- ***Giữ lại Cầu Vignes Street hiện có và không thay thế*** **-** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không đòi hỏi thay thế Cầu Vignes Street vì để nối đường sắt chạy xuyên qua cầu với tổng cộng 8 đường sắt chạy xuyên qua, đòi hỏi phải giảm độ cao của bãi xe lửa. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế giữ khoảng trống cho một đường sắt chánh thứ sáu trong tương lai ở khu vực sáp nhập đường sắt. Cùng với loại bỏ Garden Tracks, các đoạn sáp nhập đường sắt dựa vào Cầu Vignes Street sẽ được tạo cấu trúc để có chỗ trống cho một đường sắt dẫn mới trên cây cầu hiện có. Phía nam của Cầu Vignes Street, các đường sắt dẫn đến cực tây qua khu vực sáp nhập đường sắt sẽ được nâng lên để tiếp nối vào các sân ga cao và Đường Sắt liên quan từ 3 đến 10 tại LAUS Rail Yard.
- ***Ít sân ga nâng cao hơn và giảm phạm vi bãi xe lửa trên cao*** **-** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ gồm một bãi xe lửa trên cao; tuy nhiên, chỉ có bốn sân ga sẽ được nâng cao từ 9 đến 12 bộ so với mức hiện tại, thay vì sáu sân ga được nâng cao 15 bộ như đề nghị trước đó. Sân ga 2 đến 5 và tám đường sắt gần sân ga tương ứng (Đường Sắt 3 đến 10) sẽ được nâng cao theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Phạm vi giảm của bãi xe lửa trên cao vẫn sẽ có chỗ cho cầu cạn đường sắt chạy xuyên qua kết nối để đáp ứng đòi hỏi về khoảng trống thẳng đứng (vertical clearance) cho El Monte Busway và US-101 (khoảng trống thẳng đứng tối thiểu là 16.5 bộ theo tiêu chuẩn Caltrans). Việc phân chia sân ga và đường sắt cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được sửa đổi vì Sân Ga 2 và 5 sẽ được phân cho SCRRA và Amtrak cho các chuyến xe khu vực/liên thành phố và Sân Ga 3 và 4 (Đường Sắt 5 đến 8) sẽ được phân chia cho CHSRA, cho các chuyến xe CHSRA HSR - Sân Ga 3 và 4 sẽ được xây cất để đáp ứng đòi hỏi mức cao để bước lên xe. Sân Ga 6 và 7 sẽ vẫn ở cấp hiện có với các đường sắt cụt và sẽ tiếp tục được phân cho các chuyến xe lửa đường dài SCRRA và Amtrak.
- Giảm phạm vi của bãi xe lửa trên cao trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng giảm chiều dài đòi hỏi cho bãi xe lửa trên cao. Như đã bàn thảo ở trên, đường sắt chánh qua khu vực sáp nhập đường sắt sẽ bắt đầu ở phía nam của Cầu Vignes Street, do đó vẫn có thể giữ nguyên Cầu Vignes Street.

- ***Xây lại một phần Cầu Cesar Chavez Avenue*** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ gồm xây lại một phần cây cầu đường sắt hiện có bắc qua Đại lộ Cesar Chavez Avenue, thay vì xây lại toàn bộ như đề nghị trước đây. Do bãi xe lửa sẽ chỉ được nâng lên một phần, chỉ cần xây lại phần phía tây của cây cầu hỗ trợ bốn sân ga mới.
- ***Giảm mức cải tiến liên quan đến sảnh chờ*** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ gồm giảm một số phạm vi cải tiến liên quan đến sảnh chờ, như tóm lược bên dưới đây.
  - *Loại bỏ West Plaza và Mái Che West Plaza – West Plaza, cũng như điều chỉnh hoạt động thu nhận hành lý và dịch vụ bán vé trong tòa nhà Amtrak, sẽ bị xóa khỏi Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Không cần điều chỉnh khu xếp hàng bên ngoài hoặc khu vực đậu xe bên ngoài tòa nhà Amtrak.*
  - *Giảm chiều rộng của lối đi mở rộng* – Trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, chiều rộng của lối đi mở rộng sẽ là 100 bộ thay vì 140 bộ, như đề nghị trước đây.
  - *Giảm diện tích mái che và thay đổi loại* – Do đã loại bỏ West Plaza nên sẽ không cần mái che phủ cho khu vực này nữa. Trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, các mái che riêng biệt sẽ được nới rộng cho đến 25 bộ bên trên 4 sân ga mới. Không khả thi để thực hiện Lựa Chọn 2 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa (Mái Che Lớn (Grand Canopy) bên trên Bãi Xe Lửa) cùng với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế vì sẽ phải nâng cao tất cả các sân ga để hỗ trợ Mái Che Lớn. Hơn nữa, cũng đã loại bỏ cách kết nối Mái Che Lớn với Mái Che West Plaza khỏi Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.
- ***Bớt đường sắt chạy xuyên qua trên cầu cạn đơn trên không từ LAUS đến Bờ Tây Sông Los Angeles*** - Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm 10 đường sắt chạy xuyên qua cho xe khu vực/liên thành phố và xe HSR và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ có 8 đường sắt chạy xuyên qua cho xe khu vực/liên thành phố và xe HSR. Cầu cạn đơn trên không, trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, sẽ hỗ trợ các đường sắt chạy xuyên qua, thay vì kết hợp cầu cạn và giữ lại bờ kè như đề nghị trước đây. Cầu cạn đơn trên không sẽ kéo dài từ LAUS, qua US-101, phía bắc Commercial Street, qua Center Street rồi qua đường sắt dẫn Amtrak hạ thấp trước khi chuyển sang đoạn đắp bờ kè giữ lại tại Burlington Northern Santa Fe (BNSF) West Bank Yard. Với bớt đường sắt chạy xuyên qua, chiều rộng tương ứng của phần cầu cạn trên US-101 đã giảm đáng kể từ 205 bộ như đề nghị trước đây xuống 75 bộ như đề nghị hiện tại.
- Phía nam của các sân ga trên cao tại LAUS, có 8 đường sắt chạy xuyên qua sẽ hợp thành 4 đường sắt chạy xuyên qua trên phần cầu cạn kéo dài qua US-101. Các đường sắt chạy xuyên qua sẽ hợp thành 2 đường chạy xuyên qua trên phần cầu cạn phía tây Center Street.

- Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng sẽ có chỗ cho 4 đường sắt chạy xuyên qua cho xe lửa HSR của CHSRA hoạt động hai chiều đi về theo hướng bắc/nam tại LAUS. Tương tự, 4 đường sắt chạy xuyên qua cho các chuyến xe lửa khu vực/liên thành phố sẽ phù hợp với hoạt động hai chiều đi về theo hướng bắc/nam.

Như đã bàn thảo chi tiết trong Đoạn 9.9, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm hoạt động liên quan đến xây cất so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Giảm phạm vi và quy mô cơ sở hạ tầng liên quan đến các thành phần sau đây:

1. Giữ lại Cầu Vignes Street hiện có và không thay thế (xây lại môt phần cây cầu),
2. Bớt sân ga nâng cao với lối đi hẹp hơn bên dưới bãi xe lửa LAUS được nâng lên một phần,
3. Xây lại một phần Cầu Cesar Chavez Avenue (chỉ phần nới rộng phía tây),
4. Giảm mức cải tiến liên quan đến sảnh chờ và
5. Bớt đường sắt chạy xuyên qua trên một cầu cạn trên không, hẹp hơn, từ LAUS đến Bờ Tây của Sông Los Angeles (bớt 2 đường sắt chạy xuyên qua).

Bảng 9-14 trong Chương 9 của EIS Sau Cùng có bản tóm lược về xác định tác động NEPA cho từng lãnh vực chủ đề môi trường cho Giải Pháp Xây Cất Thay Thế, cũng như xác định tác động NEPA cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Trong Bảng 9-14, Chương 9 của EIS Sau Cùng, đánh giá so sánh cho thấy mức độ và cường độ tác động của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế đều giảm.

ES.4 Tóm Lược Thay Đổi Giữa Dự Thảo EIS/SEIR và EIS Sau Cùng

Giai đoạn lấy ý kiến công chúng cho Dự Án Link US bắt đầu vào ngày 21 tháng Sáu, 2024 và kết thúc vào ngày 9 tháng Tám, 2024. Tổng cộng đã nhận 140 thẻ thuyết trình, thẻ ý kiến, điện thư hoặc ý kiến trực tuyến và thư từ 7 cơ quan, 9 tổ chức và 123 cá nhân. Cũng đã nhận ý kiến bằng lời tại buổi Điều Trần Công Khai và qua điện thư, thư thông thường, mẫu ý kiến trực tuyến, thẻ ý kiến bằng văn bản và đường dây nóng của Dự Án. Metro đã mô tả và phản hồi 479 ý kiến cụ thể. CHSRA và Metro đã duyệt xét tất cả ý kiến đã nhận và tiếp tục tham khảo ý kiến của các cơ quan quản lý, tổ chức và công chúng để giải quyết nhiều quan tâm và ý kiến khác nhau được nêu ra.

Từ những ý kiến và tham vấn này, Dự Thảo tài liệu EIS/SEIR đã được sửa đổi và cập nhật, bao gồm điều chỉnsh tinh gọn biện pháp giảm nhẹ đề nghị. Các sửa đổi trong Tập I và Tập II của EIS Sau Cùng được tóm lược trong Bảng ES-0. Cập nhật nhỏ khác về biên tập và ngữ pháp cũng có trong tài liệu EIS Sau Cùng, ngoài những thay đổi ghi trong Bảng ES-0.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Tập I, EIS Sau Cùng	
Tóm Lược Điều Hành	
ES.0, Trang ES-iii đến ES-v	Tất cả thay đổi với Tóm Lược Điều Hành được bàn thảo ở trên trong ES.0.
Chương 2.0, Lựa Chọn Thay Thế và Thiết Kế Được Xem Xét	
Đoạn 2.1, Trang 2-1	Thêm văn bản để làm rõ khác biệt giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.
Đoạn 2.1, Trang 2-1 và 2-2	Đã thêm văn bản mô tả lý do Metro đề nghị điều chỉnh thiết kế cho giải pháp thay thế căn chỉnh đường sắt sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng.
Đoạn 2.1.1, Trang 2-2	Đã thêm văn bản mô tả lý do Tiêu Chí Kiểm Tra Thay Thế Căn Chỉnh Đường Sắt (Track Alignment Alternative Screening Criteria) 1 được điều chỉnh từ đạt/không đạt (Có hoặc Không) thành không còn đạt/không đạt.
Đoạn 2.1.4, Trang 2-21	Thêm văn bản để chỉ rõ Thay Thế Căn Chỉnh Đường Sắt 14 và Khái Niệm Sảnh Chờ 6 được khuyến cáo đánh giá chi tiết trong EIS.
Đoạn 2.1.5, Trang 2-21 đến 2-24	Thêm đoạn mới mô tả Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế liên quan đến lựa chọn thay thế căn chỉnh đường sắt khác được xem xét.
Đoạn 2.2, Trang 2-24	Sửa đổi văn bản để thêm khoảng cách đường thẳng từ Main Street đến First Street.
Đoạn 2.3, Trang 2-27	Sửa đổi để bỏ văn bản "là một phần của Xây Cất Đầy Đủ theo Điều Kiện HSR" rồi bao gồm trong Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ (Full Build-Out Condition), vì vậy nó phản ánh phân tích chính xác hơn.[2]Ngoài ra, thêm câu vào lưu ý về ranh giới xây cất của Dự Án Link US cũng phù hợp với chỗ trống cần thiết để lắp hệ thống dây điện trên cao (overhead catenary system, hay OCS) và cải tiến tiện ích khác liên quan đến HSR.

[2] Trong EIS Sau Cùng, đã bỏ đi từ "tương lai" để mô tả hoạt động HSR vì hoạt động HSR sẽ bắt đầu trong khoảng thời gian được phân tích trong EIS Sau Cùng.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 2.4, Trang 2-28	Sửa đổi để xóa nhiều tham chiếu đến bản xây cất đầy đủ với điều kiện HSR.
Đoạn 2.4, Trang 2-28	Sửa đổi trong hộp chú thích Cơ Sở Hạ Tầng Đường Sắt Chung.
Đoạn 2.4, Trang 2-28 đến 2-30	Sửa đổi để làm rõ cách xem xét điều kiện tạm thời và điều kiện xây cất đầy đủ và thêm văn bản để tham khảo Đoạn 2.3.
Đoạn 2.4.1, Trang 2-28	Sửa đổi tiểu đoạn và tiêu đề để làm rõ Điều Kiện Tạm Thời còn được gọi là Giai Đoạn A.
Đoạn 2.4.1, Trang 2-29	Thêm văn bản để cho biết rõ các đường sắt sẽ tiếp tục qua First Street.
Đoạn 2.4.2, Trang 2-30	Sửa đổi tiểu đoạn của tiêu đề và đoạn văn để làm rõ Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ còn được gọi là Giai đoạn B.
Đoạn 2.4.2, Trang 2-30	Sửa đổi văn bản của gạch đầu dòng cuối cùng để mô tả cách đường sắt chạy xuyên qua sẽ hợp nhất thành tối thiểu bốn đường sắt trên cầu cạn US-101 và sẽ hợp nhất một lần nữa với hai đường sắt chạy xuyên qua First Street.
Đoạn 2.4.2, Trang 2-31, Hình 2-2	Sửa đổi hình để cập nhật chú giải, bỏ văn bản nói đến Xây Cất Đầy Đủ với Điều Kiện HSR.
Đoạn 2.4.2, Trang 2-33 và 2-35, Hình 2-3 và Hình 2-4	Sửa đổi hình để mô tả chính xác số lượng đường sắt chạy xuyên qua trong Điều Kiện Tạm Thời hoặc Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ.
Đoạn 2.6, Trang 2-38	Sửa đổi văn bản chú thích để cho thấy các hoạt động gần đây nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.
Đoạn 2.6.2, Trang 2-41	Sửa đổi văn bản để làm rõ Dự Án Đường Sông LA của Metro được cấp quỹ theo cách nào và khi nào Dự Án Chuyên Chở Nhanh Trên Không Los Angeles của Metro được cấp quỹ.
Đoạn 2.6.2, Trang 2-41 đến 2-43	Sửa đổi văn bản để cập nhật Trạng Thái Dự Án cho các Dự Án Khác Được Hoạch Định và cải tiến cơ sở hạ tầng.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-53 và 2-55, Hình 2-7	Sửa đổi Bản đồ 2/5 và Bản đồ 3/5 để cập nhật chú giải và xóa văn bản nói đến đến Xây Cất Đầy Đủ với Điều Kiện HSR.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-61	Sửa đổi văn bản nói đến sự uyển chuyển của cấu tạo đường sắt cháng để phù hợp với Chương 9.0 cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 2.7.1, Trang 2-61	Sửa đổi văn bản để làm rõ các xe lửa HSR sẽ dùng chung hai đường sắt tương thích.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-61 đến 2-73	Sửa văn bản để xóa nhiều tham chiếu đến bản xây cất đầy đủ với điều kiện HSR, gồm cả trong tựa đề hình cho Hình 2-8 và Hình 2-10.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-67, Bảng 2-5	Sửa đổi bảng để xóa tham chiếu đến bản Xây Cất Đầy Đủ theo điều kiện HSR.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-73	Sửa văn bản để nhất quán với Chương 9.0, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế bên dưới tiểu đoạn Đường Sắt Chạy Xuyên Qua.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-74, Hình 2-15	Sửa Hình để xóa Xây Cất Đầy Đủ với Điều kiện HSR và thêm "với Xe Lửa HSR mô tả”.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-80	Sửa văn bản để xóa tham chiếu đến Xây Cất Đầy Đủ theo điều kiện HSR.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-83, Hình 2-22	Sửa Hình 2-22 để xóa văn bản khỏi hình minh họa.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-84	Thêm FRA là cơ quan phê duyệt.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-84	Cập nhật văn bản để xóa bỏ các cải tiến an toàn đề nghị cho North Main Street, loại bỏ dải phân cách sau khi nhận ý kiến trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-85	Thêm văn bản xác nhận sự phối hợp hơn nữa với nhân viên Metro để bao gồm Dự Luật HLA (Đường Phố LA lành mạnh) trong *Chương Trình Chuyên Chở (Mobility Plan) đến năm 2035 của thành phố Los Angeles*.
Đoạn 2.7.1, Trang 2-87, Hình 2-23	Sửa Hình 2-23, "Cải Tiến An Toàn Đồng Mức (At-Grade) Cho Người Đi Bộ tại Giao Lộ Công Cộng North Main Strreet", để phù hợp với điều chỉnh thiết kế cải tiến an toàn đề nghị theo ý kiến đã nhận từ công chúng.
Đoạn 2.8, Trang 2-90 và 2-91	Thêm đoạn mới gồm tóm lược Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, tham khảo đến Chương 9.0 của EIS Sau Cùng này, mô tả chi tiết các điều chỉnh/giảm liên quan đến Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 2.9, Trang 2-91	Xóa mô tả Dự Án Đề Nghị Điều Chỉnh của CEQA để người đọc xem SEIR Sau Cùng được Hội Đồng Giám Đốc Metro chứng nhận vào ngày 23 tháng Mười, 2025.
Đoạn 2.10, Trang 2-91, Bảng 2-6	Sửa đổi Bảng 2-6 để thêm một khu đất (APN: 5409-013-915) vào danh sách các lô đất không thuộc sở hữu của Metro có thể bị ảnh hưởng, có thể phải mua lại nơi này (một phần) để thực hiện Cải Tiến An Toàn North Main Street.
Đoạn 2.10, Trang 2-93, Hình 2-25	Sửa đổi Hình 2-25, "Các Lô Đất Không Thuộc Sở Hữu Metro Có Thể Bị Ảnh Hưởng", để thêm lô đất (APN: 5409-013-915).
Đoạn 2.11, Trang 2-95	Sửa đổi ước tính chi phí Dự Án và thêm vào chú thích những điều đã được báo cáo trong Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 3.1, Giới Thiệu Phân Tích NEPA	
Đoạn 3.1, Trang 3.1-1	Sửa đổi văn bản chú thích để cho thấy các hoạt động gần đây nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.
Đoạn 3.1.2, Trang 3.1-5	Thêm văn bản để làm rõ ranh giới xây cất của Dự Án Link US đủ lớn và bao gồm cơ sở hạ tầng đường sắt chung và yếu tố cơ sở hạ tầng bổ sung theo đòi hỏi của CHSRA để hoạt động hệ thống HSR.
Đoạn 3.1.4, Trang 3.1-10	Sửa danh sách gạch đầu dòng để xóa "Xây Cất Đầy Đủ theo Điều Kiện HSR:" rồi chuyển phần còn lại của danh sách gạch đầu dòng đến phần gạch đầu dòng trước đó.
Đoạn 3.1.6, Trang 3.1-20	Sửa văn bản để loại bỏ nhiều tham chiếu đến "xây dựng đầy đủ theo điều kiện HSR”.
Đoạn 3.1.8, Trang 3.1-22	Thêm Đoạn mới để xác nhận EIS kết hợp bằng cách tham chiếu EIR Sau Cùng được chứng nhận trước đó cho Dự Án (Tờ Giải Trình của Tiểu Bang số 2016051071) và Phụ Lục CEQA Số 1 cho EIR Sau Cùng.
Đoạn 3.2, Hoạch Định và Sử Dụng Đất	
Đoạn 3.2, Trang 3.2-1	Sửa đổi văn bản chú thích để cho thấy các hoạt động gần đây nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.
Đoạn 3.2, Trang 3.2-28 và 3.2-29, Chủ Đề 3.2-D	Thêm văn bản để xác nhận mâu thuẫn với ba mục tiêu và một chánh sách của Hoạch Định Chuyên Chở California 2040.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.3, Chuyên Chở	
Đoạn 3.3.4, Trang 3.3-27	Sửa văn bản để cho biết BNSF West Bank Yard có thể chứa một đoàn xe lửa dài tới 8,000 bộ.
Đoạn 3.3.5, Trang 3.3-64, Chủ Đề 3.3-E	Thêm văn bản để xác nhận Phân Khu San Bernardino đang bị đông xe.
Đoạn 3.3.5, Trang 3.3-64, Chủ Đề 3.3-E	Sửa văn bản để xóa "xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR".
Đoạn 3.3.6, Trang 3.3-69, Chủ Đề 3.3-E	Thêm văn bản để làm rõ thời gian thực hiện các cải tiến Đường Sắt Malabar Yard, đã được Metro, CHSRA, thành phố Vernon và BNSF đồng thuận.
Đoạn 3.3.6, Trang 3.3-70	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-1 để thêm Khu Học Chánh Thống Nhất Los Angeles làm bên điều phối.
Đoạn 3.3.6, Trang 3.3-71	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3 phù hợp với hai Kiến Nghị của Hội Đồng được Hội Đồng Metro phê duyệt trong buổi họp ngày 23 tháng Mười, 2025.
Đoạn 3.3.7, Trang 3.3-76, Bảng 3.3-17	Thêm văn bản để sửa Tóm Lược Tác Động của NEPA và xác nhận Biện Pháp Giảm Nhẹ LU-1 áp dụng cho Chủ Đề 3.3-D: Phương tiện công cộng, xe đạp hoặc cơ sở cho khách bộ hành.
Đoạn 3.3.7, Trang 3.3-77 và 3.3-78, Bảng 3.3-17	Sửa đổi tựa đề Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3 để loại bỏ giảm nhẹ bù đắp cho BNSF.
Đoạn 3.4, Phẩm Chất Hình Ảnh và Thẩm Mỹ	
Đoạn 3.4.6, Trang 3.4-73 và 3.4-74	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ AES-1 để thêm quy định liên quan đến bảo trì tường cách âm.
Đoạn 3.4.7, Trang 3.4-77, Bảng 3.4-11	Thêm văn bản để sửa Tóm Lược Tác Động của NEPA và xác nhận tác động có lợi cho Chủ Đề 3.4-A: Đặc Điểm hoặc Phẩm Chất Hình Ảnh.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.5, Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu	
Đoạn 3.5.2, Trang 3.5-1	Thêm văn bản để xác nhận đã hoàn tất phân tích Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu trước khi ban hành EO và các hướng dẫn điều quy gần đây của liên bang năm 2025.
Đoạn 3.5.2, Trang 3.5-2	Sửa đổi Chú Thích 1 để lưu ý rằng CEQ sau đó đã rút lại hướng dẫn năm 2023.
Đoạn 3.5.2, Trang 3.5-2 đến 3.5-3, Bảng 3.5-1	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong Bảng 3.5-1.
Đoạn 3.5.2, Trang 3.5-4 và 3.5-5, Bảng 3.5-1	Sửa đổi Bảng 3.5-1 để mô tả những điều sau đây: • EO 14154 Phát Uy Năng Lượng Mỹ (Unleashing American Energy) (2025), quy tắc sau cùng tạm thời, công bố vào ngày 25 tháng Hai, 2025 và có hiệu lực từ ngày 11 tháng Tư, 2025, hủy bỏ các quy định CEQ. • Rút lại Hướng Dẫn NEPA về Xem Xét Phát Thải GHG và Biến Đổi Khí Hậu, 90 Sổ Liên Bang 22,472 (28 tháng Năm, 2025). • Jeffrey Bossert Clark, Jr., Thừa Hành Quản Lý Văn Phòng Thông Tin và Điều Quy (Office of Information and Regulatory Affairs), Thành Viên Các Viên Chức Chánh Sách Điều Quy tại các Ban và Cơ Quan, và Giám Đốc Quản Lý và Điều Hành của Ủy Ban và Hội Đồng (5 tháng Năm, 2025), những người thực hiện Đoạn 6 của EO 14154. Đoạn này hướng dẫn lập quy tắc và cũng đòi hỏi các cơ quan, khi phê duyệt giấy phép phải "có phân tích khí nhà kính tối thiểu và xem xét cần thiết để cơ quan tuân theo các đòi hỏi luật định." • Dự Luật Hạ Viện (Assembly Bill) 617
Đoạn 3.5.2, Trang 3.5-10, Bảng 3.5-2	Thêm văn bản để xác nhận tiêu chuẩn quốc gia $PM_{2.5}$ hàng năm đã thay đổi vào tháng Năm, 2024.
Đoạn 3.5.3, Trang 3.5-14	Sửa đổi văn bản để giới thiệu người đọc xem phương pháp đánh giá nguy cơ sức khỏe cập nhật trong SEIR Sau Cùng được Hội Đồng Giám Đốc Metro chứng nhận vào ngày 23 tháng Mười, 2025.
Đoạn 3.5.5, Trang 3.5-27, Chủ Đề 3.5-A	Sửa đổi văn bản để giới thiệu người đọc xem đánh giá nguy cơ sức khỏe cập nhật trong SEIR Sau Cùng được Hội Đồng Giám Đốc Metro chứng nhận vào ngày 23 tháng Mười, 2025 và Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng, thay vì giới thiệu người đọc xem Phụ Lục H của EIR Sau Cùng.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.5.5, Trang 3.5-31, Chủ Đề 3.5-A	Sửa văn bản để xóa "đến năm 2026".
Đoạn 3.5.5, Trang 3.5-34, Chủ Đề 3.5-A	Sửa đổi văn bản để giới thiệu người đọc xem đánh giá nguy cơ sức khỏe cập nhật trong SEIR Sau Cùng được Hội Đồng Giám Đốc Metro chứng nhận vào ngày 23 tháng Mười, 2025.
Đoạn 3.6, Tiếng Ồn và Độ Rung	
Đoạn 3.6	Sửa đổi tất cả tham chiếu Bản Ghi Nhớ Quy Hoạch Đường Sắt Link US đến Phụ Lục C thay vì Phụ Lục B và sửa đổi tất cả tham chiếu Đánh Giá Tác Động Giao Thông (Traffic Impact Assessment) đến Phụ Lục E thay vì Phụ Lục D.
Đoạn 3.6.3, Trang 3.6-4	Thêm văn bản để lưu ý tiếng ồn và độ rung có thể tăng do hoạt động HSR không có trong phân tích tác động của Dự Án hoặc xác định đánh giá tác động tổng quát cho Dự Án.
Đoạn 3.6.3, Trang 3.6-5	Thêm văn bản để làm rõ đánh giá tiếng ồn từ hoạt động dựa trên Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn 1 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa – Mái che riêng lẻ bên trên bãi xe lửa.
Đoạn 3.6.6, Trang 3.6-78	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-1 để thêm quy định về thời gian xây cất tường cách âm.
Đoạn 3.6.7, Trang 3.6-87, Bảng 3.6-16	Thêm văn bản để xác nhận Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-2 áp dụng cho Chủ Đề 3.6-B: Độ rung và độ ồn trên mặt đất.
3.7 Tài Nguyên Sinh Học và Vùng Đất Ngập Nước	
Đoạn 3.7.6, Trang 3.18-17 và Trang 3.17-18	Sửa Đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ BIO-1 và BIO-2 để thêm "Metro và/hoặc."
Đoạn 3.10, Chất Thải và Chất Liệu Nguy Hiểm	
Đoạn 3.10.4, Trang 3.10-25	Sửa đổi văn bản để mô tả thêm đường sắt tại Keller Yard, thêm vào "cụ thể là đường sắt SCRRA West Bank MT-3, MT-4 và Amtrak Roundhouse Lead. Biện Pháp Xây Cất Thay Thế không bao gồm điều chỉnh các đường sắt đậu xe lửa tại Keller Yard."

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.10.6, Trang 3.10-43	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ HAZ-3 để bỏ rồi thêm từ "trước".
Đoạn 3.12, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật	
Đoạn 3.12.4, Trang 3.12-81	Sửa đổi hai chỗ, từ "yếu tố góp phần chánh yếu" thành "đặc điểm cho đặc tính".
Đoạn 3.12.4, Trang 3.12-93	Sửa đổi văn bản từ "đặc điểm góp phần" thành "đặc điểm cho đặc tính".
Đoạn 3.12.5, Trang 3.12-108	Sửa đổi văn bản để xóa "dự thảo" và thay bằng "sau cùng".
Đoạn 3.13, Tác Động Kinh Tế và Tài Chánh	
Đoạn 3.13.3, Trang 3.13-4	Sửa đổi ước tính chi phí Giai Đoạn A (Điều Kiện Tạm Thời) thành $1.93 tỷ.
Đoạn 3.13.3, Trang 3.13-4	Thêm Chú Thích 2 để làm rõ ước tính chi phí đã đưa vào Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 3.13.5, Trang 3.13-8, Bảng 3.13-3	Sửa đổi Bảng và văn bản giải thích để cập nhật tóm lược chi phí vốn cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.
Đoạn 3.13.5, Trang 3.13-9, Bảng 3.13-4	Sửa đổi Bảng và văn bản giải thích để cập nhật các tác động trực tiếp (chi tiêu vốn), gián tiếp (chi tiêu cho chuỗi cung ứng), trả thêm (chi tiêu của nhân viên) và tổng cộng tác động.
Đoạn 3.13.5, Trang 3.13-10, Chủ Đề 3.13-A	Sửa đổi văn bản để xóa "xây cất đầy đủ với" rồi thêm "bắt đầu hoạt động".
Đoạn 3.13.7, Trang 3.13-18	Sửa đổi văn bản để cập nhật chi phí vốn cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.14, An Toàn và An Ninh	
Đoạn 3.14.5, Trang 3.14-24, Chủ Đề 3.14-A	Xóa câu nói đến xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR.
Đoạn 3.15, Ảnh Hưởng đến Kinh Tế Xã Hội và Cộng Đồng	
Đoạn 3.15	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Đoạn và xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 3.15.3, Trang 3.15-11	Sửa đổi văn bản chú thích để cho thấy các hoạt động gần đây nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.
Đoạn 3.15.4, Trang 3.15-17, Hình 3.15-2	Sửa đổi Hình 3.15-2 để thêm Hiroshima Kenji-Kai của SoCal (#50) và Hiệp Hội Truyền Giáo Tin Lành Nhật Bản (Japanese Evangelical Missionary Society) (#51).
Đoạn 3.15.5, Trang 3.15-40	Sửa đổi ước tính chi phí Giai Đoạn A (Điều Kiện Tạm Thời) thành $1.93 tỷ và cập nhật văn bản giải thích, mô tả tác động kinh tế ngắn hạn liên quan đến số năm-việc làm (job-years)có thêm (33,526 năm-việc làm).
Đoạn 3.15.7, Trang 3.15-49, Bảng 3.15-17	Thêm văn bản vào Bảng 3.15-17 để sửa Tóm Lược Tác Động NEPA và xác nhận các tác động có lợi cho Chủ Đề 3.15-D: Dời chỗ kinh doanh và nền kinh tế
Đoạn 3.15.7, Trang 3.15-51 đến 3.15-73, Bảng 3.15-18	Sửa đổi Bảng 3.15-18 như sau đây: • Quy Hoạch và Sử Dụng Đất - Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ Malabar Yard TR-1 để thêm Khu Học Chánh Thống Nhất Los Angeles làm bên điều phối và xóa thành phố Vernon khỏi là bên chịu trách nhiệm. • Chuyên Chở– Sửa đổi phân tích tác động cho Chủ Đề 3.3-B để xóa xác nhận hai bộ vòm cổng riêng biệt trên Seville có thể thêm nguy hiểm cho an toàn. Xóa đặc điểm này của dự án khỏi các cải tiến đường sắt Malabar Yard sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng. • Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu – Sửa đổi kết luận về tác động gián tiếp cho Chủ Đề 3.5-A và 3.5-B để xác nhận tác động gián tiếp có lợi từ giảm lưu lượng xe lửa đi trên Phân Khu Cảng. • Tiếng Ồn và Độ Rung – Sửa đổi kết luận về tác động gián tiếp cho Chủ Đề 3.6-A và 3.6-B để xác nhận tác động gián tiếp có lợi từ giảm lưu lượng xe lửa đi trên Phân Khu Cảng.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
	• Tài Nguyên Sinh Học và Vùng Đất Ngập Nước – Sửa đổi phân tích tác động cho Chủ Đề 3.7-B và Biện Pháp Giảm Nhẹ Malabar Yard BIO-2 để trích dẫn Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Quy Định, Chương 12.24, Cây trên Đường).
Đoạn 3.15.7, Trang 3.15-49, Bảng 3.15-17	Sửa đổi tựa đề Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3 để loại bỏ giảm nhẹ bù đắp cho BNSF.
Đoạn 3.16, Tác Động Tích Lũy	
Đoạn 3.16	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Đoạn và xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 3.16, Trang 3.16-1	Sửa đổi văn bản chú thích để cho thấy các hoạt động gần đây nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-9, Bảng 3.16-2	Xóa văn bản sau đây, "FRA và CHSRA sẽ duyệt xét môi trường cho toàn bộ dự án cho hệ thống HSR đã hoạch định, bao gồm phân tích môi trường xây cất và hoạt động cho toàn bộ hệ thống HSR đã hoạch định, bao gồm cơ sở hạ tầng liên quan trong khu vực nghiên cứu Dự Án Link US."
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-14, Bảng 3.16-2	Sửa đổi Bảng 3.16-2 để xác nhận EIR Chương Trình Sau Cùng được chứng nhận cho Thay Đổi Khu Vực Phía Tây Vernon và Tu Chính Chương Trình (Plan Amendment).
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-39	Xóa văn bản cho biết tiếng ồn và độ rung hoạt động của HSR đã được giải quyết trong phân tích tác động trực tiếp.
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-46	Sửa đổi văn bản nói đến Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon.
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-83	Thêm Khu Nghệ Thuật và Khu Kỹ Nghệ Phía Nam vào danh sách gạch đầu dòng các cộng đồng.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Chương 4.0, Phân Tích Cộng Đồng	
Chương 4.0	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Chương và xác nhận đã thực hiện phân tích cộng đồng cho Dự án.
Đoạn 4.2, Trang 4-4 và 4-5	Thêm Lệnh Hành Pháp 14148, 14154, 14173, và 14224 vào quy định khung công việc.
Đoạn 4.3.6, Trang 4-9	Thêm văn bản mô tả đánh giá để xác định tác động bất lợi và không cân xứng với các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp và cộng đồng không phải dân tộc thiểu số.
Đoạn 4.4, Trang 4-10	Sửa đổi văn bản để mô tả cách đã và sẽ tiếp tục các hoạt động tiếp ngoại với cộng đồng bị ảnh hưởng trong tiến trình lấy quyết định của Metro và CHSRA.
Đoạn 4.4.2, Trang 4-12	Thêm văn bản để mô tả tiếp ngoại trong các cộng đồng chánh yếu gồm dân tộc thiểu số, chánh yếu không phải dân tộc thiểu số đến các cộng đồng chánh yếu có lợi tức thấp và chánh yếu không phải người có lợi tức thấp.
Đoạn 4.4.2, Trang 4-14 đến 4-16, Bảng 4-1	Tổ chức các buổi họp cập nhật trong năm 2024 và 2025 với những người quan tâm và nhóm cộng đồng.
Đoạn 4.4.2, Trang 4-17 đến 4-25, Bảng 4-2	Thêm văn bản trong Bảng 4-2 cho biết ý kiến mới từ người quan tâm đã nhận trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 4.5.1, Trang 4-28	Thêm văn bản mô tả Khu Vực Thống Kê (Census Tract) 2060.51 ở phía nam LAUS.
Đoạn 4.5.3, Trang 4-30	Thêm văn bản mô tả duyệt bản đồ CalEnviroScreen 4.0.
Đoạn 4.5.3, Trang 4-31 và 4-33, Hình 4-1 và 4-2	Sửa đổi thuật ngữ phân tích cộng đồng trong các Hình 4-1 và 4-2.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 4.6.1, Trang 4-58	Thêm văn bản để thêm các cộng đồng văn hóa và tôn giáo từ Little Tokyo.
Đoạn 4.6.1, Trang 4-59	Thêm văn bản để giải thích rằng cộng đồng không phải dân tộc thiểu số trong Khu Nghệ Thuật hoặc Khu Kỹ Nghệ Phía Nam sẽ không phải chịu tác động do ở gần.
Đoạn 4.6.1, Trang 4-65	Sửa đổi văn bản liên quan đến Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-1 để chỉ rõ thời gian xây cất tường chắn/tường cách âm đề nghị trước bất kỳ hoạt động xây cất nào, bao gồm cả phá dỡ.
Đoạn 4.6.2, Trang 4-76	Thêm văn bản cho Đoạn 4.6.2, Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng (Offsetting Mitigation Measures).
Đoạn 4.6.2, Trang 4-78 đến 4-79	Thêm văn bản để mô tả OMM được xem là lợi ích của Dự Án, có thể cân bằng tác động bất lợi bàn thảo trong Đoạn 4.6.1, Chủ Đề Đánh Giá.
Đoạn 4.7, Trang 4-80	Thêm văn bản cho Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng AQ-4: Theo Dõi Phẩm Chất Không Khí Trong Khi Xây Cất tại William Mead Homes.
Đoạn 4.8, Trang 4-81 đến 4-83	Thêm văn bản để mô tả đánh giá kết luận xác định tác động bất lợi và không cân xứng với nhóm dân tộc thiểu số và/hoặc lợi tức thấp.
Đoạn 4.8, Trang 4-83	Thêm văn bản để tham chiếu đến Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng AQ-4.
Chương 5.0, Đoạn 4(f) Đánh Giá	
Đoạn 5.1, Trang 5-2	Điều chỉnh văn bản để thêm ngày gia hạn Bản Nghi Nhớ Thỏa Thuận (Memorandum of Agreement) mới nhất.
Đoạn 5.1.2, Trang 5-6 đến 5-7	Thêm văn bản để mô tả Đoạn 4(f) cố vấn với SHPO và Dịch Vụ Công Viên Quốc Gia của Bộ Nội Vụ Hoa Kỳ (U.S. Department of Interior).

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 5.4, Trang 5-12 và 5-13	Sửa văn bản để cho thấy tiếp tục cố vấn về tác động bất lợi đối với các khu lịch sử và lập ra các biện pháp để giải quyết tác động bất lợi này theo Đoạn 106 PA.
Đoạn 5.6.2, Trang 5-27, 5-29 đến 5-33, Bảng 5-4	Xóa văn bản sau đây khỏi bảng: “sơ bộ”, “Phân tích sơ bộ cho thấy” và “Quyết định sử dụng sẽ được hoàn tất trong EIS/SEIR Sau Cùng”.
Đoạn 5.6.3, Trang 5-27, 5-34 đến 5-46, Bảng 5-5	Xóa văn bản sau đây khỏi bảng: “sơ bộ", "Phân tích sơ bộ cho thấy" và "Quyết định sử dụng sẽ được hoàn tất trong EIS/SEIR Sau Cùng”.
Đoạn 5.6.3, Trang 5-47 đến 5-48, Bảng 5-6	Sửa đổi văn bản trong bảng để cập nhật Đoạn 4(f) quyết định sử dụng.
Đoạn 5.9, Trang 5-77, Bảng 5-7	Sửa đổi văn bản trong hàng iv. của bảng để cho biết SHPO đã có cơ hội để phản hồi về Biện Pháp Tránh Thay Thế Phía Bắc (Northern Avoidance Alternative); tuy nhiên, không nhận phản hồi nào. Phản hồi từ SHPO liên quan đến Biện Pháp Xây Cất Thay Thế đã được xem xét trong phân tích nguy hiểm chung ít nhất.
Đoạn 5.9, Trang 5-78, Bảng 5-7	Sửa văn bản trong hàng vi. của bảng để thêm “có thể tránh được bằng Biện Pháp Xây Cất Thay Thế”.
Đoạn 5.9, Trang 5-79	Thêm văn bản phác thảo cách Biện Pháp Xây Cất Thay Thế gây ra ít tác hại chung nhất.
Đoạn 5.10, Trang 5-79	Sửa đổi đoạn văn kết luận.
Chương 6.0, Xem Xét Yếu Tố NEPA Khác	
Chương 6.0, Trang 6-1	Sửa đổi văn bản chú thích để cho thấy các hoạt động gần đây nhất của Hội Đồng Phẩm Chất Môi Trường.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Chương 8.0, Tiếp Ngoại Công Chúng và Cơ Quan	
Chương 8.0	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Chương và xác nhận đã thực hiện phân tích cộng đồng cho Dự án.
Đoạn 8.1, Trang 8-1 đến 8-3	Sửa đổi và thêm văn bản để bao gồm sự tham gia của người quan tâm tại Vernon trước và sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 8.2, Trang 8-4	Xóa văn bản sau đây, "để đáp ứng, cũng như vượt, đòi hỏi pháp lý trong Thông Tư FCA C 4702.1B, liên quan đến trách nhiệm đối với người không thông thạo Anh ngữ và Thông Tư FTA C 4703.1B, liên quan đến kết hợp các nguyên tắc EJ vào tiến trình lấy quyết định chuyên chở."
Đoạn 8.2.1, Trang 8-10 và 8-11	Thêm văn bản để tham khảo chéo Đoạn 8.1, liệt kê các buổi họp của người chủ khu đất tư nhân.
Đoạn 8.2.1, Trang 8-16 và 8-17, Bảng 8-2	Sửa đổi và thêm văn bản trong Bảng 8-2 để bao gồm sự tham gia của người liên quan sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạns 8.6 và 8.7, Trang 8-24 và 8-25	Sửa đổi văn bản liên quan đến phân phối và ý kiến trong Dự Thảo EIS/SEIR yêu cầu dùng dạng thì quá khứ.
Chương 9.0, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế	
Chương 9.0	Đã thêm Chương 9.0 Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế mô tả chi tiết điều chỉnh thiết kế đề nghị cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, bao gồm thay đổi thiết kế, điều chỉnh tinh gọn và giảm trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Đưa vào chương mới cho biết bằng chứng đáng kể rằng lập EIS Bổ Sung là điều không bắt buộc dựa trên mức và cường độ tác động giảm do thực hiện Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Chương 10.0, Danh Sách Người Lập	
Chương 10	Cập nhật danh sách chính xác những người lập tài liệu tích cực.
Chương 11.0, Tham Khảo	
Trang 11-7	Sửa đổi văn bản để thay thế đường nối đã cũ liên quan đến nguồn từ Ban Quy Hoạch Thành Phố Los Angeles.
Trang 11-10	Sửa đổi văn bản để thay thế đường nối đã cũ liên quan đến các nguồn từ Văn Phòng Thống Kê Dân Số Hoa Kỳ (U.S. Census Bureau).
Tập II, Phụ Lục Kỹ Thuật	
Phụ Lục B, Biên Bản Ghi Nhớ Đánh Giá Biện Pháp Thay Thế NEPA và Chương Trình Kỹ Thuật	
Phụ Lục B, Chương Trình Kỹ Thuật	Phụ Lục B đã vô tình bị cắt bớt trong Phụ Lục B đính kèm với Dự Thảo EIS/SEIR. Phụ Lục B của EIS Sau Cùng bao gồm phiên bản đầy đủ các chương trình kỹ thuật cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, và cải tiến đường sắt Malabar Yard (Lựa Chọn Thiết Kế 1 và 2).
Phụ Lục D, Đánh Giá Tác Động đến Cộng Đồng	
Phụ Lục D	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Phụ Lục D	Sửa đổi Phụ Lục để xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Xây Cất Đầy Đủ theo Điều Kiện Đường Sắt Cao Tốc ".

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 2.1, Trang 15	Thêm văn bản để giải thích khung công việc theo quy định liên bang, liên quan đến phát hành Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 2.0, Trang 20	Thêm Lệnh Hành Pháp 14148, 14154, 14173, và 14224 vào Khung Công Việc theo Quy Định.
Đoạn 2.2.18, Trang 24	Sửa văn bản cho phù hợp với Chương Trình Tham Gia của Công Chúng cập nhật.
Đoạn 3.2, Trang 35, Hình 3-1	Sửa đổi Hình 3-1 để cho biết Khu Vực Nghiên Cứu Phân Tích Cộng Đồng (Community Analysis Study Area).
Đoạn 4.1, Trang 47 và 48	Thêm văn bản mô tả tiến trình tham gia của công chúng và sẽ tiếp tục là một phần trong tiến trình lấy quyết định của Metro và CHSRA.
Đoạn 4.3, Trang 60 và 61, Bảng 4-3	Sửa đổi Bảng 4-3 để thêm sự tham gia của người quan tâm sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 4.3, Trang 62	Thêm văn bản xác nhận đã tổ chức thêm buổi họp với HACLA để cập nhật Dự Án và tổng quát về tác động khả dĩ để hỗ trợ NEPA và tiến trình theo Đoạn 106.
Đoạn 4.3, Trang 63 đến 72, Bảng 4-4	Thêm văn bản cho biết thêm chi tiết tóm lược thông tin ban đầu và cách sử dụng ý kiến cho từng lãnh vực tài nguyên.
Đoạn 5.1.1, Trang 74	Thêm văn bản cho biết thêm thông tin chi tiết về Khu Vực Little Tokyo.
Đoạns 5.2.2, Trang 91, Hình 5-5	Sửa đổi Hình 5-5 để cho biết Khu Vực Nghiên Cứu Phân Tích Cộng Đồng (Community Analysis Study Area).
Đoạn 5.2.2, Trang 91, 94, và 96, Hình 5-5 và Bảng 5-1	Sửa đổi Hình 5-5 và Bảng 5-1 để thêm Hiroshima Kenjin-Kai of SoCal và Hội Truyền Giáo Tin Lành Nhật Bản.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 5.6.2, Trang 140 và 141	Sửa đổi văn bản để thêm mô tả Thống Kê Dân Số (Census Tract) 2060.51 ở nam LAUS.
Đoạn 5.6.4, Trang 142	Thêm văn bản mô tả duyệt bản đồ CalEnviroScreen 4.0.
Đoạn 5.6.4, Trang 143, Hình 5-9	Sửa đổi Hình 5-9 để cho biết các Cộng Đồng Thiểu Số và Lợi Tức Thấp.
Đoạn 5.6.4, Trang 145, Hình 5-10	Sửa đổi Hình để cho biết Khu Vực Nghiên Cứu Phân Tích Cộng Đồng.
Đoạn 6.1.4, Trang 166	Thêm văn bản để xác nhận mâu thuẫn với ba mục tiêu và một chánh sách của Hoạch Định Chuyên Chở California 2040.
Đoạn 6.5.2, Trang 187	Sửa đổi ước tính chi phí Giai Đoạn A (Điều Kiện Tạm Thời) lên $1.93 tỷ và cập nhật Bảng 6-3 và văn bản hỗ trợ, mô tả tác động kinh tế ngắn hạn liên quan đến số năm-việc làm được thêm (33,526 năm-việc làm).
Đoạn 6.6, Trang 191	Thêm văn bản để đưa OMM AQ-4 vào danh sách biện pháp sẽ được thực hiện.
Đoạn 6.6.1, Trang 216	Sửa đổi văn bản để thêm điều khoản về thời gian cho xây cất tường cách âm liên quan đến Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-1.
Đoạn 6.6.3, Trang 227	Sửa đổi Đoạn 6.6.3 để xác nhận ảnh hưởng có lợi của OMM.
Đoạn 6.6.3, Trang 230 và 231	Sửa đổi Đoạn 6.6.3 để xác nhận thực hiện OMM AQ-4 trong quyết định Phân Tích Cộng Đồng.
Đoạn 6.6.4, Trang 232	Thêm văn bản để cập nhật kết luận Biện Pháp Xây Cất Thay Thế không dẫn đến tác động bất cân xứng hoặc bất lợi cho các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp và cộng đồng không phải dân tộc thiểu số.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 7.0, Trang 235	Thêm văn bản để thêm Khu Học Chánh Thống Nhất Los Angeles làm bên điều phối trong Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-1.
Đoạn 7.0, Trang 236 và 237	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3 phù hợp với hai Kiến Nghị của Hội Đồng được Hội Đồng Metro phê duyệt trong buổi họp ngày 23 tháng Mười, 2025.
Đoạn 7.0, Trang 240	Thêm văn bản để thêm quy định liên quan đến bảo trì tường cách âm trong Biện Pháp Giảm Nhẹ AES-1.
Đoạn 7.0, Trang 241	Sửa đổi văn bản để thêm quy định về thời gian xây cất tường cách âm trong Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-1.
Đoạn 7.0, Trang 252	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ HAZ-3 để bỏ rồi thêm từ "trước".
Đoạn 7.0, Trang 253	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ HAZ-4 để xóa từ “hoạt động" và thêm từ “cơ sở hạ tầng.”
Phụ Lục E, Đánh Giá Ảnh Hưởng Giao Thông	
Phụ Lục E	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc” (“Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”).
Đoạn 7.7, Trang 121, Hình 7-22	Sửa đổi Hình 7-22 để cho biết chính xác năm 2031 và lưu lượng giao thông giờ cao điểm của Dự Án.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Phụ lục F, Đánh Giá Tác Động Hình Ảnh	
Phụ Lục F	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Xây Cất Đầy Đủ theo Điều Kiện Đường Sắt Cao Tốc ".
Đoạn 6.0, Trang 95	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ AES-1 để thêm quy định liên quan đến bảo trì tường cách âm.
Phụ Lục G, Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu	
Phụ lục G	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Phụ lục G	Sửa đổi nhiều lần trong Phụ Lục để xác nhận đã có phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Phụ lục G	Thêm văn bản "tài liệu hỗ trợ có trong Phụ Lục D của báo cáo này" ở nhiều chỗ.
Các Đoạn ES.1, ES.2, 5.0, và 6.1, Trang vii, viii, 45 và 53	Sửa đổi nhiều lần trong đoạn để giới thiệu người đọc xem đánh giá nguy cơ sức khỏe cập nhật trong SEIR Sau Cùng, được Hội Đồng Giám Đốc Metro chứng nhận vào ngày 23 tháng Mười, 2025 và Phụ lục Q của EIS Sau Cùng, thay vì cho người đọc xem Phụ Lục H của EIR Sau Cùng.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Xất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc."
Đoạn 3.1, Trang 19, Bảng 3-1	Sửa đổi và thêm văn bản trong ghi chú Bảng 3-1 để xác nhận tiêu chuẩn liên bang mới nhất cho $PM_{2.5}$.
Đoạn 3.6, Trang 24	Thêm văn bản để thêm mô tả Dự Luật Hạ Viện 617.
Đoạn 3.8.1, Trang 26 và 28	Sửa đổi Đoạn 3.8.1 để thêm những thông tin sau đây: • EO 14154 Phát Uy Năng Lượng Mỹ (Unleashing American Energy) (2025), quy tắc sau cùng tạm thời, công bố vào ngày 25 tháng Hai, 2025 và có hiệu lực từ ngày 11 tháng Tư, 2025, hủy bỏ các quy định CEQ. • Rút lại Hướng Dẫn NEPA về Xem Xét Phát Thải GHG và Biến Đổi Khí Hậu, 90 Sổ Liên Bang 22,472 (28 tháng Năm, 2025). • Jeffrey Bossert Clark, Jr., Thừa Hành Quản Lý Văn Phòng Thông Tin và Điều Quy (Office of Information and Regulatory Affairs), Thành Viên Các Viên Chức Chánh Sách Điều Quy tại các Ban và Cơ Quan, và Giám Đốc Quản Lý và Điều Hành của Ủy Ban và Hội Đồng (5 tháng Năm, 2025), những người thực hiện Đoạn 6 của EO 14154. Đoạn này hướng dẫn lập quy tắc và cũng đòi hỏi các cơ quan, khi phê duyệt giấy phép phải "có phân tích khí nhà kính tối thiểu và xem xét cần thiết để cơ quan tuân theo các đòi hỏi luật định.”
Đoạn 4.2, Trang 34	Sửa đổi văn bản chú thích 3 để nêu rõ "Khoảng thời gian 3 năm này là dữ liệu theo dõi gần đây nhất có sẵn tại thời điểm phân tích”.
Đoạn 4.3, Trang 39	Thêm văn bản để trích dẫn Sổ Tay Hướng Dẫn của Văn Phòng Đánh Giá Hiểm Họa Sức Khỏe Môi Trường (Office of Environmental Health Hazard Assessment, hay OEHHA) năm 2015 cho Lập Đánh Giá Nguy Cơ Sức Khỏe để biết khoảng cách cho các đối tượng dễ bị ảnh hưởng.
Đoạn 6.1.1, Trang 53	Thêm một tiểu đoạn bản thảo về phân tích thăm dò mono-xit các-bon.
Đoạn 6.1.2, Trang 62	Xóa văn bản liên quan đến thời gian hoạt động trong tương lai cho các xe lửa Metrolink sau khi giảm nhẹ.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Phụ Lục H, Nghiên Cứu Tiếng Ồn và Rung Động	
Phụ lục H	Sửa đổi văn bản để xóa từ "tương lai" ở trước "xe lửa HSR" ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc" ("Full Build-Out with High-Speed Rail Condition").
Đoạn 4.3, Trang 22	Thêm văn bản để làm rõ đánh giá tiếng ồn từ hoạt động dựa trên Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn 1 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa – Mái che riêng lẻ bên trên bãi xe lửa.
Đoạn 11.1, Trang 105	Sửa đổi văn bản để thêm quy định về thời gian xây cất tường cách âm trong Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-1.
Phụ Lục I, Nghiên Cứu Môi Trường Tự Nhiên	
Phụ Lục I	Sửa đổi văn bản để xóa từ "tương lai" ở trước "xe lửa HSR" ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc" ("Full Build-Out with High-Speed Rail Condition").
Đoạn 6.0, Trang 81 và Trang 82	Sửa Đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ BIO-1 và BIO-2 để thêm "Metro và/hoặc."

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Phụ Lục J1, Báo Cáo Đánh Giá Phẩm Chất Nước	
Phục Lục J1	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc” (“Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”).
Phụ Lục J2, Báo Cáo Sơ Bộ về Tác Động Thấp	
Phụ Lục J2	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc” (“Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”).
Phụ Lục K, Báo Cáo Sơ Bộ về Địa Kỹ Thuật	
Phụ Lục K	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc” (“Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”).

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Phụ Lục L, Bản Ghi Nhớ Kỹ Thuật Tác Động của Chất Thải Nguy Hiểm	
Phụ Lục L	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc” (“Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”).
Phụ lục N, Báo Cáo Nhận Dạng Cổ Sinh Vật và Báo Cáo Đánh Giá Cổ Sinh Vật	
Phụ Lục N	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc” (“Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”).
Phụ Lục O, Đánh Giá Tác Động Kinh Tế và Tài Chánh	
Phụ Lục O	Sửa đổi văn bản để xóa từ “tương lai” ở trước “xe lửa HSR” ở nhiều chỗ.
TOC, Trang ii	Sửa đổi tựa đề Bảng 4-7 để xóa "(Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho HSR).”
Đoạn ES.1, Trang vi, Bảng ES-1	Sửa đổi ước tính chi phí Giai Đoạn A (Điều Kiện Tạm Thời) thành $1.93 tỷ và cập nhật Bảng ES-1 và văn bản hỗ trợ để mô tả tác động kinh tế ngắn hạn liên quan đến số năm-việc làm được thêm (33,526 năm-việc làm).

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc" ("Full Build-Out with High-Speed Rail Condition").
Đoạn 3.2, Trang 19, Bảng 3-1	Sửa đổi Bảng 3-1 để cập nhật chi phí ước tính của Điều Kiện Tạm Thời và tổng chi phí dự án.
Đoạn 3.2, Trang 20, Bảng 3-2	Sửa đổi Bảng 3-2 và văn bản hỗ trợ để cập nhật tóm lược kinh phí vốn cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.
Đoạn 3.3, Trang 21 và 22, Bảng 3-4	Sửa Đổi Bảng 3-4 và văn bản hỗ trợ để cập nhật tác động trực tiếp (chi tiêu vốn), gián tiếp (chi tiêu chuỗi cung ứng), trả thêm (chi tiêu cho nhân viên) và tổng tác động.
Đoạn 3.3, Trang 23 và 24, Bảng 3-5	Sửa đổi Bảng 3-5 để cập nhật phân tích tác động theo giai đoạn xây cất cho cả Điều Kiện Xây Cất Tạm Thời và Đầy Đủ.
Đoạn 4.2.2, Trang 33 và 34, Bảng 4-7	Sửa đổi tựa đề bảng để xóa "(Điều Kiện Xây Cất Đầy Đủ cho HSR)."
Phụ Lục P, Báo Cáo Tác Động Chuyển Chỗ	
Phụ Lục P	Sửa đổi văn bản để xóa từ "tương lai" ở trước "xe lửa HSR" ở nhiều chỗ.
Đoạn 1.5, Trang 11	Sửa đổi văn bản để xóa "và xây cất đầy đủ theo điều kiện HSR" và cập nhật các giai đoạn.
Đoạn 1.5.3, Trang 13	Xóa đoạn 1.5.3 "Điều Kiện Xây Xất Đầy Đủ cho Đường Sắt Cao Tốc."

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Phụ Lục Q, Đánh Giá Môi Trường cho Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard	
Tóm Lược Điều Hành	
Đoạn ES.0, Trang ES-1	Sửa đổi văn bản để chỉnh sửa khoảng cách giữa LAUS và Malabar Yard.
Đoạn ES.0, Trang ES-1	Sửa đổi chú thích để cho biết quy định liên bang mới nhất.
Tóm Lược Điều Hành	Sửa đổi nhiều lần để xác nhận đã có phân tích cộng đồng trong Đoạn.
Đoạn ES.0, Trang ES-3	Thêm văn bản để mô tả OMM, sẽ bù đắp tác động bất lợi, được lập ra nhờ kết quả các buổi họp tổ chức sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn ES.0, Trang ES-5 đến ES-12, Bảng ES-1	Sửa đổi Bảng ES-1 để cho biết các cập nhật sau đây: • Thêm văn bản trong cột "Xác Định Tác Động của NEPA Sau Khi Thực Hiện Biện Pháp Giảm Nhẹ", tóm lược xây cất, hoạt động và xác định ảnh hưởng gián tiếp của NEPA sau khi thực hiện các biện pháp giảm nhẹ. • Thêm văn bản để bao gồm Khu Học Chánh Thống nhất Los Angeles làm bên điều phối cho Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-1 tại Malabar Yard. • Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-6 tại Malabar Yard để bỏ tham chiếu đến EIS Sau Cùng. • Thêm văn bản để xác nhận sẽ có tác động có lợi gián tiếp do giảm các chuyến xe lửa ở phía bắc Malabar Yard. • Sửa đổi văn bản để sửa phân tích tác động cho Chủ Đề 3.7-B và Biện Pháp Giảm Nhẹ BIO-2 tại Malabar Yard để trích dẫn Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Quy Định, Chương 12.24, Cây trên Đường).
Chương 1.0, Giới Thiệu	
Đoạn 1.0	Sửa đổi nhiều thuật ngữ phân tích cộng đồng trong suốt Đoạn và xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 1.1.1, Trang 1-11 và 1-12	Thêm văn bản để mô tả phân tích phụ trội đã thực hiện nhờ kết quả của buổi họp tổ chức sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 1.1.1, Trang 1-14	Thêm văn bản để cho biết rõ những lô đất nào phải mua lại đầy đủ để có chỗ cho đường sắt đậu xe lửa tại Los Angeles Junction.
Đoạn 1.1.1, Trang 1-16, Hình 1-3	Sửa đổi Hình 1-3 để cho biết bảy khu đất phải mua lại đầy đủ để có chỗ cho đường sắt đậu xe lửa tại Los Angeles Junction.
Đoạn 1.2, Trang 1-17	Sửa đổi văn bản để chỉnh sửa khoảng cách giữa LAUS và Malabar Yard.
Chương 2.0, Mô Tả Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard	
Đoạn 2.2, Trang 2-2 và 2-3	Thêm văn bản mô tả các lộ trình xe lửa bị ảnh hưởng.
Đoạn 2.2.1, Trang 2-3 và 2-4	Sửa đổi chiều dài thông thường của xe lửa và cho biết rõ hoạt động hiện có dọc theo các lộ trình xe lửa bị ảnh hưởng.
Đoạn 2.2.2, Trang 2-5 đến 2-7	Đã thêm văn bản để cho biết rõ thông tin về các chuyến xe lửa mỗi ngày.
Đoạn 2.2.2, Trang 2-7, Hình 2-2	Xóa Hình 2-2: Đặc Điểm Hoạt Động của Hoạt Động Đường Sắt Chở Hàng trong Vùng Lân Cận BNSF Malabar Yard. Hình 2-2 được thay bằng đồ họa có tựa đề Các Lộ Trình Xe Lửa Bị Ảnh Hưởng. Sửa đổi chiều dài thông thường của xe lửa và số lượng toa xe đi trên Đường Nối 46th Street.
Đoạn 2.2.2, Trang 2-8	Thêm Hình 2-3: Hoạt Động Đường Sắt Hiện Tại và Hình 2-4 Hoạt Động Đường Sắt trong Tương Lai.
Đoạn 2.2.3, Trang 2-11	Thêm Bảng 2-4 mô tả tổng số chuyến xe lửa hàng ngày và thời gian chuyên chở trong điều kiện hiện tại và tương lai cho từng lộ trình bị ảnh hưởng được xem xét

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 2.3.2, Trang 2-1	Hình 2-3 được đánh số lại thành Hình 2-5 và được sửa đổi để bỏ hai thành phần khỏi những cải tiến giao lộ băng ngang với đường sắt hiện có tại Seville St.
Đoạn 2.3.2, Trang 2-16	Hình 2-4 được đánh số lại thành Hình 2-6 và được sửa đổi để bỏ hai thành phần khỏi những cải tiến giao lộ băng ngang đường sắt hiện có tại Seville St.
Đoạn 2.3.2, Trang 2-18	Hình 2-5 được đánh số lại thành Hình 2-7.
Đoạn 2.3.2, Trang 2-20	Hình 2-5 được đánh số lại thành Hình 2-8.
Đoạn 2.3.3, Trang 2-22 và 2-23	Sửa đổi và thêm văn bản để cập nhật những cải tiến giao lộ đường sắt trên 46th Street và Seville Avenue sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng.
Đoạn 2.3.3, Trang 2-24	Đánh số lại Hình 2-7 thành Hình 2-9 và sửa đổi để bỏ hai thành phần khỏi cải tiến giao lộ băng ngang đường sắt hiện có tại Seville St.
Đoạn 2.3.3, Trang 2-26	Đánh số lại Hình 2-8 thành Hình 2-10 và sửa đổi để bỏ hai thành phần khỏi cải tiến giao lộ băng ngang đường sắt hiện có tại Seville St.
Đoạn 2.4, Trang 2-30	Đánh số lại Bảng 2-4 đến Bảng 2-5.
Đoạn 2.4, Trang 2-34	Đánh số lại Hình 2-9 đến Hình 2-11.
Đoạn 2.4, Trang 2-36	Đánh số lại Hình 2-10 đến Hình 2-12.
Đoạn 2.5, Trang 2-38	Đánh số lại Bảng 2-5 đến Bảng 2-6

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 2.5, Trang 2-40	Đánh số lại Hình 2-11 đến Hình 2-13.
Đoạn 3.1, Giới Thiệu Phân Tích NEPA về Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard	
Đoạn 3.1, Trang 3.1-1	Sửa đổi chú thích để cho biết quy định liên bang mới nhất.
Đoạn 3.1.1, Trang 3.1-2	Sửa đổi đoạn để xác nhận đã có phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 3.2, Hoạch Định và Sử Dụng Đất	
Đoạn 3.2, Trang 3.2-1	Sửa đổi chú thích để cho biết quy định liên bang mới nhất.
Đoạn 3.2.1, Trang 3.2-3, Bảng 3.2-1	Thêm văn bản trong Bảng 3.2-1 để thêm mô tả Thay Đổi Vùng Phía Tây của Thành Phố Vernon và Tu Chính Chương Trình Chung.
Đoạn 3.2.4, Trang 3.2-11	Sửa đổi văn bản để bỏ “số nhiều” khỏi "CÁC CHỦ ĐỀ 3.2-A.”
Đoạn 3.2.4, Trang 3.2-18, Chủ Đề 3.2-A	Sửa đổi văn bản để bỏ “quay đầu ngược lại” rồi thêm “điều động khéo léo.”
Đoạn 3.2.4, Trang 3.2-19 và 3.2-20, Chủ Đề 3.2-A	Sửa đổi văn bản để cho biết rõ tác động với lối vào khi phá dỡ một phần tòa nhà tại 2665 Leonis Boulevard.
Đoạn 3.2.4, Trang 3.2-35 và 3.2-36, Chủ Đề 3.2-B	Thêm văn bản để củng cố phân tích hoạt động theo Chủ Đề 3.2-C, "Phân chia vật lý của một cộng đồng đã có" và chứng minh không có tác động bất lợi nào liên quan đến phân chia cộng đồng hoặc giảm kết nối cộng đồng.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.3, Chuyên Chở	
Đoạn 3.3	Sửa đổi nhiều lần để bỏ từ “chậm trễ" và thêm từ “đông xe" trong suốt Đoạn.
Đoạn 3.3.1, Trang 3.3-2, Bảng 3.3-1	Sửa đổi Bảng 3.3-1 để sửa tham chiếu đến hướng dẫn cho ngưỡng tỷ lệ số lượng trên sức chứa (v / c).
Đoạn 3.3.2, Trang 3.3-3 and Trang 3.3-4	Sửa đổi văn bản để cho biết rõ cách chuẩn hóa số lượng giao thông phối hợp với thành phố Vernon trước khi bắt đầu phân tích.
Đoạn 3.3.2, Trang 3.3-6	Sửa đổi văn bản để xóa “hoặc bằng thời gian trễ trung bình mà xe cộ, khách bộ hành và/hoặc xe đạp phải chịu trong giờ cao điểm” rồi thêm từ “ngưỡng”.
Đoạn 3.3.2, Trang 3.3-8, Bảng 3.3-4	Sửa đổi nguồn thông tin và ghi chú cho bảng.
Đoạn 3.3.2, Trang 3.3-9 đến 3.3-11	Sửa đổi văn bản để mở rộng bàn thảo tiêu chuẩn hoạt động của đoạn đường, định lại tuyến đường cho chuyến đi, chậm trễ giao thông, xếp hàng và tình trạng đông xe.
Đoạn 3.3.4, Trang 3.3-36, Chủ Đề 3.3-A	Sửa đổi văn bản để cập nhật trách nhiệm của Metro và/hoặc nhà thầu và thực hiện Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-1 đến TR-3 tại Malabar Yard theo Chủ Đề 3.3-A, "Tình trạng đông xe hạn chế hiệu quả của hệ thống lưu thông.”
Đoạn 3.3.4, Trang 3.3-45, Chủ Đề 3.3-B	Sửa đổi văn bản để cho biết rõ xe tải đủ tiêu chuẩn sẽ được rẽ ra/vào nếu có Lựa Chọn 2 Thiết Kế Đóng 49th Street theo Chủ Đề 3.3-B, "Thiết kế đường và giao lộ hiện tại tăng mối nguy.”
Đoạn 3.3.4, Trang 3.3-46, Chủ Đề 3.3-B	Thêm và sửa đổi văn bản để phân tích riêng về Driveway Nos. 11 và 12 theo Chủ Đề 3.3-B, "Thiết kế đường và giao lộ hiện tại tăng mối nguy.”
Đoạn 3.3.4, Trang 3.3-47 đến 3.3-49, Chủ Đề 3.3-B	Sửa đổi văn bản liên quan đến cải tiến bảng/đèn tín hiệu, sự an toàn và dân dụng và thêm văn bản để thêm kết quả phân tích xếp hàng tại giao lộ với đường sắt theo Chủ Đề 3.3-B, "Thiết kế đường và giao lộ hiện tại tăng mối nguy.”

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.3.4, Trang 3.3-51, Chủ Đề 3.3-D	Sửa đổi văn bản để sửa Seville "Street" thành Seville "Avenue" theo Chủ Đề 3.3-D, "Chuyên Chở Công Cộng, Xe Đạp hoặc Khách Bộ Hành"
Đoạn 3.3.5, Trang 3.3-53	Sửa đổi văn bản để thêm Khu Học Chánh Thống Nhất Los Angeles làm bên điều phối và cập nhật trách nhiệm của Metro và/hoặc nhà thầu trong Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-1.
Đoạn 3.3.5, Trang 3.3-53	Sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-6 tại Malabar Yard để bỏ tham chiếu đến EIS Sau Cùng.
Đoạn 3.4, Phẩm Chất Hình Ảnh và Thẩm Mỹ	
Đoạn 3.4.2, Trang 3.4.13, Hình 3.4-4	Sửa đổi Hình 3.4-4 để bỏ hai thành phần khỏi cải tiến giao lộ băng ngang đường sắt hiện tại ở Seville St.
Đoạn 3.4.2, Trang 3.4.15, Hình 3.4-5	Sửa đổi Hình 3.4-4 để bỏ hai thành phần khỏi cải tiến giao lộ băng ngang đường sắt hiện tại ở Seville St.
Đoạn 3.5, Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu	
Đoạn 3.5	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Đoạn và xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 3.5.1, Trang 3.5-1	Thêm văn bản để xác nhận ban hành Lệnh Hành Pháp liên bang gần đây và hướng dẫn theo quy định.
Đoạn 3.5.1, Trang 3.5-2, Bảng 3.5-1	Sửa đổi Bảng 3.5-1 để cho biết các cập nhật sau đây: • Sửa đổi văn bản theo những gì được công bố vào ngày 7 tháng Mười Hai, 2009. • Đã thêm Lệnh Hành Pháp 14154 Phát Uy Năng Lượng Mỹ (Unleashing American Energy) (2025) và mô tả tương ứng • Jeffrey Bossert Clark, Jr., Thừa Hành Quản Lý Văn Phòng Thông Tin và Quy Định (Office of Information and Regulatory Affairs), Thành Viên cho Các Viên Chức Chánh Sách Điều Quy tại các Ban và Cơ Quan, và Giám Đốc Quản Lý và Điều Hành của Ủy Ban và Hội Đồng (5 tháng Năm, 2025), và mô tả tương ứng

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
	• Thêm văn bản Rút Lại Hướng Dẫn của [NEPA] về Cứu Xét Phát Thải [GHG] và Biến Đổi Khí Hậu, 90 Sổ Liên Bang 22,472 (28 tháng Năm, 2025) và mô tả tương ứng • Thêm Dự Luật Hạ Viện (AB) 617 và mô tả tương ứng
Đoạn 3.5.1, Trang 3.5-2	Sửa đổi chú thích cho biết hướng dẫn CEQ mới nhất.
Đoạn 3.5.1, Trang 3.5-10, Bảng 3.5-2	Thêm văn bản trong ghi chú Bảng 3.5-2 để xác nhận tiêu chuẩn liên bang mới nhất cho $PM_{2.5}$.
Đoạn 3.5.2, Trang 3.5-11, Bảng 3.5-3	Thêm giải thích về sử dụng vùng đệm một phần tư dặm để biết các đối tượng dễ bị ảnh hưởng.
Đoạn 3.5.3, Trang 3.5-15	Thêm giải thích về sử dụng vùng đệm một phần tư dặm để biết các đối tượng dễ bị ảnh hưởng.
Đoạn 3.5.3, Trang 3.5-17, Hình 3.5-1	Sửa đổi hình để thêm khoảng cách từ ranh giới xây cất của Dự Án đến những đối tượng dễ bị ảnh hưởng.
Đoạn 3.5.4, Trang 3.5-20, Chủ Đề 3.5-A	Thêm văn bản cho biết đã hoàn tất phân tích quy mô địa phương cho xây cất cải tiến đường sắt Malabar Yard.
Đoạn 3.5.4, Trang 3.5-22 and 3.5-23, Chủ Đề 3.5-A và Chủ Đề 3.5-B	Sửa đổi văn bản để xác nhận tác động gián tiếp có lợi khi giảm số chuyến xe lửa ở phía bắc Malabar Yard theo Chủ Đề 3.5-A, "*Mức phù hợp* chung đối với Lưu Vực Không Khí Bờ Biển Phía Nam" và Chủ Đề 3.5-B, "Phát thải GHG hàng năm vượt quá 25,000 tấn CO_2e."
Đoạn 3.6, Tiếng Ồn và Độ Rung	
Đoạn 3.6.2, Trang 3.6-3 và 3.6-4	Thêm văn bản vào định nghĩa về sử dụng đất chống ồn FTA Loại 3 liên quan đến một số văn phòng y tế khi có thiết bị kiểm tra độ nhạy với rung động như hệ thống chụp cộng hưởng từ (Magnetic Resonance Imaging, hay MRI).
Đoạn 3.6.3, Trang 3.6-7 và 3.6-8	Thêm văn bản để cho biết rõ lý do Trung Tâm Y Tế Stacy không được phân loại là mục đích sử dụng đất FTA Loại 3.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.6.4, Trang 3.6-9, 3.6-10, và 3.6-17, Chủ Đề 3.6-A đến 3.6-C	Sửa đổi văn bản để xác nhận tác động gián tiếp có lợi khi giảm số chuyến xe lửa ở phía bắc Malabar Yard theo Chủ Đề 3.6-A và 3.6-C, "Tiếng ồn vượt mức quy định theo chương trình chung, sắc lệnh về tiếng ồn hoặc tiêu chuẩn của cơ quan; mức tiếng ồn xung quanh" và Chủ đề 3.6-B, "Độ rung và mức tiếng ồn trên mặt đất."
Đoạn 3.7, Tài Nguyên Sinh Học và Đất Ngập Nước	
Đoạn 3.7.1, Trang 3.7-3, Bảng 3.7-1	Sửa đổi Bảng 3.7-1 để bỏ tất cả văn bản nói đến "Quy Định Bảo Vệ Cây của Thành Phố Vernon # 4152" và thay thế văn bản bằng quy định hiện dụng của "Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Sắc Lệnh, Chương 12.24, Cây trên Đường)."
Đoạn 3.7.2, Trang 3.7-6	Sửa đổi văn bản để xóa "Quy Định Bảo Vệ Cây của Thành Phố Vernon # 4152" và thêm "Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố" và "Bộ Sắc Lệnh, Chương 12.24, Cây trên Đường."
Đoạn 3.7.3, Trang 3.7-20	Sửa đổi văn bản để xóa "Quy Định Bảo Vệ #4152" và thêm "Sắc Lệnh trong Bộ Sắc Lệnh, Chương 12.24, Cây trên Đường."
Đoạn 3.7.4, Trang 3.7-22 và 3.7-23, Chủ Đề 3.7-B	Sửa đổi văn bản cho phù hợp theo Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Sắc Lệnh, Chương 12.24, Cây trên Đường) theo Chủ Đề 3.7-B, "Mâu thuẫn với sắc lệnh về bảo tồn cây."
Đoạn 3.7.5, Trang 3.7-23	Sửa Đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ MY BIO-1 để thêm "Metro và/hoặc."
Đoạn 3.7.5, Trang 3.7-25	Sửa đổi văn bản trong Biện Pháp Giảm Nhẹ BIO-2 tại Malabar Yard để xóa tất cả thông tin đã nói đến Quy Định Bảo Vệ Cây của Thành Phố Vernon # 4152 và thay thế văn bản bằng quy định hiện dụng của Sắc Lệnh về Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Sắc Lệnh, Chương 12.24, Cây trên Đường).
Đoạn 3.8, Vùng Ngập Lũ, Thủy Văn và Phẩm Chất Nước	
Đoạn 3.8.3, Trang 3.18-14	Sửa đổi văn bản để thêm ba giếng tiếp liệu công cộng do thành phố Vernon chọn.
Đoạn 3.10, Chất Thải và Chất Liệu Nguy Hiểm	
Đoạn 3.10.3, Trang 3.10-15, Bảng 3.10-3	Xóa Bảng 3.10-3 vì đây là bản sao của Bảng 3.10-2.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.10.4, Trang 3.10-21, Chủ Đề 3.10-B	Thêm văn bản để cho biết rõ nơi sắp xếp lại đường sắt hiện có sẽ không có tác động liên quan đến thải vật liệu nguy hiểm theo Chủ Đề 3.10-B, "Nguy cơ thải vật liệu nguy hiểm ra môi trường.”
Đoạn 3.12, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật	
Đoạn 3.12	Xóa nhiều lần từ "dự thảo” trong suốt đoạn.
Đoạn 3.12.1, Trang 3.12-2	Sửa đổi chú thích để cho biết quy định liên bang mới nhất.
Đoạn 3.14, An Toàn và An Ninh	
Đoạn 3.14.3, Trang 3.14-9	Sửa đổi văn bản để xóa dữ liệu có nguồn từ Phòng Thương Mại Vernon (Vernon Chamber of Commerce) và được thay bằng thông tin của Ban Cứu Hỏa Quận Los Angeles.
Đoạn 3.15, Ảnh Hưởng đến Kinh Tế Xã Hội và Cộng Đồng	
Đoạn 3.15	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Đoạn và xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 3.16, Phân Tích Cộng Đồng	
Đoạn 3.16	Sửa đổi nhiều thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng trong cả Đoạn và xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 3.16.2, Trang 3.16-1 đến 3.16-6	Sửa đổi khung công việc theo quy định để xác nhận có phân tích cộng đồng trong suốt Đoạn.
Đoạn 3.16.2, Trang 3.16-6	Sửa đổi văn bản để cho biết rõ mục đích của Chương Trình Tham Gia Công Chúng của Metro.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.16.2, Trang 3.16-8	Thêm văn bản để cho biết đã sử dụng CalEnviroScreen 4.0 để hỗ trợ phân tích cộng đồng.
Đoạn 3.16.3, Trang 3.16-10	Thêm văn bản để xác nhận đã phân tích thêm sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 3.16-3, Trang 3.16-10	Sửa đổi văn bản để thêm bàn thảo ngắn về OMM, kết quả của nhiều buổi họp tổ chức sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 3.16-3, Trang 3.16-12, Hình 3.16-1	Sửa đổi Hình 3.16-1 để cho biết Khu Vực Nghiên Cứu Phân Tích Cộng Đồng.
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-17 đến 3.16-18, Bảng 3.16-1	Sửa đổi Bảng 3.16-1 để cho biết đã tiếp ngoại thêm cộng đồng.
Đoạn 3.16.4, Trang 3.16-19 đến 3.16-22, Bảng 3.16-2	Sửa đổi bảng 3.16-2 để thêm các lãnh vực tài nguyên, tóm lược thông tin ban đầu và tóm lược cách sử dụng ý kiến phản hồi.
Đoạn 3.16.6, Trang 3.16-27, Bảng 3.16-5	Sửa đổi Bảng 3.16-5 để bao gồm lý do xóa chủ đề sử dụng đất khỏi phân tích cộng đồng sâu hơn.
Đoạn 3.16.7, Trang 3.16-42 và 3.16-43	Thêm văn bản để bao gồm phân tích phụ trội liên quan đến chia rẽ nhận thức của một cộng đồng trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 3.16.7, Trang 3.16-43 và 3.16-44	Thêm và sửa đổi văn bản để cho biết rõ tác động khả dĩ liên quan đến xe lửa xếp hàng chờ tại Giao Lộ Đường Sắt Mới #5.
Đoạn 3.16.9, Trang 3.16-48 và Trang 3.16-49	Thêm văn bản để giới thiệu những cải tiến cộng đồng mới thêm vào, OMM, được đề nghị từ kết quả buổi họp tổ chức sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.
Đoạn 3.16.9, Trang 3.16-49 đến 3.16-55	Thêm và sửa đổi văn bản vào mỗi mô tả OMM để mở rộng lợi ích của từng OMM.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
Đoạn 3.16.9, Trang 3.16-55, Hình 3.16-2	Thêm Hình 3.16-2, "Đề Nghị Cải Tiến Cộng Đồng" để cho biết nơi và loại cải tiến cộng đồng được đề nghị trên toàn Thành phố Vernon.
Đoạn 3.16.9, Trang 3.16-56 đến 3.16-57, Bảng 3.16-6	Thêm Bảng 3.16-6 để tóm lược thêm OMM, liên quan hợp lý với tác động của dự án, lợi ích của chúng và cho thấy nhất quán với mục tiêu và hoạch định của cộng đồng Vernon, cũng như giải thích tác động phụ khả dĩ lên môi trường.
3.17 Đoạn 4(f) Đánh Giá	
Đoạn 3.17.1, Trang 3.17-2	Sửa đổi văn bản để xóa từ “dự thảo”.
Đoạn 3.17.2, Trang 3.17-6	Sửa đổi văn bản liên quan đến các hoạt động điều phối và xóa văn bản có thì tương lai.
Chương 4.0, Tham Khảo	
Trang 4-3	Thêm tài liệu tham khảo để thêm một nguồn từ Quận Los Angeles.
Trang 4-7	Sửa đổi văn bản để xóa nguồn từ Phòng Thương Mại Vernon.
Malabar Yard Phụ Lục F, Phân Tích Phẩm Chất Không Khí tại Địa Phương cho Malabar Yard (Phụ Lục Mới)	
Phụ Lục F	Thêm Phụ Lục F mới về Malabar Yard cho biết lượng xây cất tại địa phương và phát thải ảnh hưởng đến phẩm chất không khí trong quá trình hoạt động liên quan đến cải tiến đường sắt Malabar Yard.
Malabar Yard Phụ Lục G, Biện Pháp Giảm Nhẹ Bù Đắp (Phụ Lục Mới)	
Phụ lục G	Đã thêm Phụ lục G mới cho Malabar Yard, kèm theo Phụ Lục Q, Đoạn 3.16, Phân Tích Cộng Đồng sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR. Phụ Lục G mới cho Malabar Yard gồm những thông tin sau đây: • Giới thiệu tiến trình và phối hợp mở rộng để lập ra OMM, sẽ bù đắp những tác động bất lợi khi cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon. • Tóm lược thông tin tiếp ngoại cộng đồng ban đầu để lập ra OMM.

Bảng ES-0. Tóm Lược Thay Đổi

Đoạn/Trang	Tóm Lược Thay Đổi
	• Mô tả đầy đủ về 11 OMM và cách OMM sẽ mang lại lợi ích cho thành phố Vernon, phù hợp với mục tiêu cộng đồng và sáng kiến quy hoạch, đồng thời phù hợp với ý kiến của cộng đồng về Dự Thảo EIS/SEIR.
Phụ Lục R: Chương Trình Điều Phối và Tiếp Ngoại Cộng Đồng	
Phụ Lục R1, Điều Phối của Cơ Quan và Công Chúng	
Đoạn 5.4, Trang 21	Sửa đổi đoạn để xác nhận đã có phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Đoạn 7.0, Trang 28, Bảng 7-1	Sửa đổi đoạn để xác nhận đã có phân tích cộng đồng cho Dự Án.
Phụ Lục R2, Chương Trình Tiếp Ngoại Công Chúng	
Phụ Lục R2	Sửa đổi Chương Trình để xác nhận đã phân tích cộng đồng cho Dự Án và sửa đổi nhiều lần thuật ngữ liên quan đến phân tích cộng đồng.
Phụ Lục R2	Sửa đổi đoạn để cho biết hiện trạng của Chương Trình Tiếp Ngoại Cộng Đồng.
Đoạns 2.3, Trang 19 và 24, Hình 2-3 và Hình 2-4	Sửa đổi Hình 2-3 và Hình 2-4, cho biết Khu Vực Nghiên Cứu Phân Tích Cộng Đồng.
Phụ Lục C, Chương Trình Tiếp Ngoại Cộng Đồng và Các Hoạt Động Tham Gia của Cộng Đồng, Trang 1 và 2	Đăng danh sách sửa đổi buổi họp với công chúng, buổi họp của chủ khu đất cá nhân và hoạt động công cộng trên phương tiện truyền thông xã hội để thêm nhiều hoạt động đã thực hiện sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR.

ES.5 Địa Điểm Dự Án và Khu Vực Nghiên Cứu

Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm cải tiến cơ sở hạ tầng ở Trung Tâm Los Angeles ở vùng lân cận LAUS (Hình ES-1). LAUS tọa lạc tại 800 Alameda Street tại thành phố Los Angeles, California. LAUS có United States Highway 101 (US-101) ở phía nam, Alameda Street ở phía tây, Cesar Chavez Avenue ở phía bắc, và Vignes Street ở phía đông. Giới hạn phía bắc của dự án là tại North Main Street (Mile Post [MP] 1.18) và giới hạn phía nam của dự án nằm trong vùng lân cận của Control Point (CP) Olympic, phía nam của Interstate 10 và Olympic Boulevard (MP 142.70). Các thành phần chánh của Dự Án chánh yếu ở giữa Main Street và First Street. Khoảng cách ngắn nhất từ Main Street đến First Street là khoảng 1.4 dặm.

Hình ES-2 mô tả khu vực nghiên cứu Dự Án thường được dùng mô tả đặc điểm môi trường bị ảnh hưởng tại và trong vùng lân cận LAUS, trừ khi có quy định khác, đồng thời cho biết hoàn cảnh địa lý cho các cải tiến cơ sở hạ tầng hiện có và được đề nghị. Khu vực nghiên cứu dự án bao gồm ba đoạn chánh (Đoạn đường 1: Đoạn Sáp Nhập, Đoạn đường 2: Đoạn Sảnh Chờ, và Đoạn đường 3: Đoạn Chạy Xuyên Qua). Tình trạng hiện tại trong mỗi đoạn đường được tóm lược theo chiều từ bắc xuống nam dưới đây.

- **Đoạn đường 1: Đoạn sáp nhập (throat segment)**. Đoạn đường này, được gọi là đoạn sáp nhập LAUS, kéo dài từ North Main Street ở phía bắc đến Cesar Chavez Avenue ở phía nam và bao gồm CP Chavez và khu vực phía bắc sân ga tại bãi xe lửa LAUS. Tại đoạn sáp nhập, tất cả xe lửa đi hay đến đều phải đi qua một hệ thống phức tạp gồm các đường sắt chánh, bộ đổi đường sắt (switch) và đường bắt chéo. Năm đường sắt chánh tạo thành lối ra vào bãi xe lửa, ngoại trừ một vị trí gần Vignes Street Bridge, tại đây giảm xuống còn bốn đường sắt chánh. Hiện tại, công trình đường sắt đặc biệt bao gồm nhiều bộ đổi đường sắt thường và chéo được dùng tại nơi sáp nhập để dẫn xe lửa ra vào đường sắt sân ga chỉ định thích hợp. Garden Tracks (đường sắt cuối nơi hiện đang cất giữ các toa xe tư nhân, ngay phía bắc sân ga và tiếp giáp với đường dẫn trên không Gold Line[3] hiện có) cũng nằm ngay phía bắc sân ga. Đất ở vùng lân cận đoạn sáp nhập được dùng cho mục đích dân cư, kỹ thương và cơ quan.
- **Đoạn đường 2: Đoạn sảnh chờ (concourse segment)**. Đoạn đường này nằm giữa Cesar Chavez Avenue và US-101 và bao gồm LAUS, bãi xe lửa, East Portal Buidling, tòa nhà thu gom hành lý với các khu vực đậu xe liên quan và đường vào, phòng bán vé/phòng chờ và

[3] Cùng với đổi tên các tuyến của hệ thống Metro vào năm 2019 và hoạt động Đường Nối Khu Vực bắt đầu vào ngày 16 tháng Sáu, 2023, các Tuyến Đỏ, Tím và Vàng đã được đổi tên trong hệ thống Metro. Đoạn của Gold Line (Tuyến Vàng) từ LAUS đến Azusa hiện là một phần của Tuyến A, trong khi đoạn từ LAUS đến Đông Los Angeles đã được thêm vào Tuyến E. Red Line (Tuyến Đỏ) hiện là Tuyến B kéo dài từ Bắc Hollywood đến LAUS và Purple Line (Tuyến Tím) hiện là Tuyến D kéo dài từ Wilshire/Western đến LAUS.

[4] CEQ đã rút lại các quy định của 40 CFR Phần 1500-1508 khỏi Sổ Liên Bang. Quy Định Tạm Thời Cuối Cùng của CEQ Bãi Bỏ Các Quy Định của CEQ, 90 Sổ Liên Bang 10610 (25 tháng Hai, 2025). Tuy nhiên, CHSRA dựa trên các quy định có hiệu lực vào ngày Thông Báo Mục Đích ban đầu, 31 tháng Năm, 2016. Do đó, tất cả các trích dẫn quy định CEQ trong tài liệu môi trường này liên quan đến các quy định 1978 và tu chính 1986, 51 Sổ Liên Bang (FR) 15618 (25 tháng Tư, 1986).

lối đi dành cho khách bộ hành rộng 28 bộ có đường dốc và cầu thang kết nối bên dưới bãi xe lửa. Đất tại vùng lân cận đoạn sảnh chờ được dùng cho mục đích dân cư, thương mại và công cộng.

- **Đoạn đường 3: Đoạn chạy xuyên qua (run-through segment)**. Đoạn đường này nằm ở phía nam của LAUS và kéo dài từ đông sang tây, từ Alameda Street đến bờ tây của sông Los Angeles và từ bắc xuống nam, từ Keller Yard đến CP Olympic. Đoạn đường này bao gồm US101, hành lang Commercial Street/Ducommun Street, Sân Bảo Dưỡng Tuyến Metro Đỏ và Tím (Bãi Xe Lửa Phân Đoạn 20), Bãi Xe Lửa Bờ Tây BNSF (BNSF), Keller Yard, đường sắt chánh trên bờ tây của sông Los Angeles, từ Keller Yard đến CP Olympic, và đường sắt chánh Amtrak kết nối những đường sắt chánh với Cơ Sở Bảo Dưỡng Los Angeles của Amtrak tại vùng lân cận của 8th Street. Đất tại vùng lân cận đoạn chạy xuyên qua được dùng chánh yếu cho mục đích 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. Đường trong khu vực nghiên cứu Dự Án bao gồm El Monte Busway, US101, 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.6 Thích Nghi Thiết Kế Đường Sắt Cao Tốc

CHSRA có trách nhiệm lập chương trình, thiết kế, xây cất và điều hành hệ thống HSR theo hoạch định, cũng như chuẩn bị tất cả các tài liệu mặt bằng môi trường cần thiết cho toàn bộ các Đoạn Dự Án từ Burbank đến Los Angeles và Los Angeles đến Anaheim. Ranh giới xây cất của Dự Án Link US đủ lớn để bao gồm cơ sở hạ tầng đường sắt chung và yếu tố cơ sở hạ tầng phụ trội mà CHSRA yêu cầu để hoạt động hệ thống HSR. Xây cất cơ sở hạ tầng đường sắt chung sẽ cho phép CHSRA có thể xây cất các yếu tố cơ sở hạ tầng còn lại cho hệ thống HSR và hoạt động các xe lửa HSR trong ranh giới xây cất của Dự Án Link US, là một phần của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và được đánh giá trong EIS này. Ranh giới xây cất của Dự Án Link US cũng có khoảng trống cần thiết để lắp đặt cột hệ thống dây điện trên cao (overhead catenary system, hay OCS) và cải tiến tiện ích khác liên quan đến HSR. Khi EIS này cho biết hệ thống HSR theo hoạch định đúng "đáp ứng", điều này nghĩa là Metro sẽ xây cất cơ sở hạ tầng đường sắt chung mô tả trong EIS này phù hợp với các thông số kỹ thuật và đòi hỏi mà CHSRA chỉ định là phù hợp để CHSRA hoạt động hệ thống HSR trong phạm vi xây cất của Dự Án Link US. Tác động cộng thêm cùng với hệ thống HSR theo hoạch định được cứu xét và đánh giá trong Chương 3.16 của EIS này.

ES.7 Điều Kiện Hiện Tại tại Trạm Los Angeles Union Station

LAUS mở cửa phục vụ từ năm 1939 và đã hoạt động như một trung tâm chuyên chở khu vực ở Nam California trong 80 năm, kết nối trực tiếp cho hệ thống đường sắt Metro (như các Tuyến Đỏ, Tím và Vàng), Metro’s Patsaourous Transit Plaza, xe lửa khu vực (cho người đi làm) Metrolink, xe lửa khu vực và liên thành phố Amtrak, và xe lửa đường dài Amtrak.

Bãi xe lửa LAUS hiện tại bao gồm 15 đường sắt và 7 sân ga. Hai đường sắt đang hoạt động (Đường sắt 1 và 2) phục vụ Gold Line trên Sân Ga 1 và 12 đường sắt trên sân ga cuối đang hoạt động (Đường sắt 3 đến 14) phục vụ các chuyến Metrolink và Amtrak từ Sân Ga 2 đến 7. Đường sắt 15 được dùng cho thời gian ngưng thiết bị đường sắt và phục vụ không doanh thu. Ở phía tây của đường sắt, ngay phía bắc của sân ga và tiếp giáp với đường dẫn trên không Gold Line hiện có, có thêm đường sắt cuối gọi là Garden Tracks, hiện đang cất giữ các toa xe tư nhân. Amtrak hiện có sẵn các dịch vụ cất giữ các toa xe tư nhân trên Garden Tracks kết nối với các chuyến Amtrak cụ thể cũng xuất phát/kết thúc tại LAUS.

Đoạn sáp nhập LAUS bao gồm các đường sắt phức tạp đòi hỏi người điều hành phải điều khiển xe lửa ra vào đường sắt sân ga cuối được chỉ định phù hợp, do đó hạn chế khả năng điều hành và số xe lửa đi qua LAUS. Bãi xe lửa cuối hiện tại ở LAUS đòi hỏi tất cả xe lửa vào ga cho hành khách lên/xuống rồi sau đó quay ngược lại trên cùng một đường sắt. Do đó, xe lửa sử dụng LAUS có thể bị chậm trễ và thời gian chạy không, kéo dài tại sân ga hoặc trên đường nối trong khi chờ chỗ tại sân ga hoặc muốn vào các tuyến chánh.

Hiện tại LAUS không có đủ khả năng điều hành và hành khách để phục vụ nhu cầu chuyên chở đường sắt trong tương lai. Hoạt động điều hành bãi xe lửa và lưu thông hành khách tại LAUS hiện đang bị hạn chế, tắc nghẽn và gần hết công suất. Vai trò của LAUS trong hệ thống chuyên chở khu vực ngày càng trở nên quan trọng, do tăng trưởng trong khu vực cả dân số và việc làm dẫn đến nhu cầu chuyên chở và kết nối khu vực ngày càng tăng. Kết hợp đường sắt sáp nhập hạn chế và đường sắt cuối, cùng với sức chứa sảnh chờ hạn chế do cấu trúc hiện tại của lối đi cho khách bộ hành và sân ga, đã hạn chế khả năng Metro đáp ứng gia tăng dự kiến cho dịch vụ đường sắt và chuyên chở (bao gồm cả sửa đổi hệ thống HSR theo hoạch định) và gia tăng tương ứng sức chứa hành khách tại cơ sở hiện có.

ES.7.1 Hoạt Động Xe Buýt

LAUS phục vụ nhiều tuyến xe buýt địa phương, khu vực và liên bang do Metro, Cơ Quan Chuyên Chở Antelope Valley, BoltBus, Greyhound, Ban Chuyên Chở Thành Phố Los Angeles (Los Angeles Department of Transport, hay LADOT), Foothill Transit, Phi Trường Quốc Tế Los Angeles (Los Angeles Airport, hay LAX), Megabus, Cơ Quan Chuyên Chở Quận Cam, Chuyên Chở Santa Clarita, Tuyến Xe Buýt Thành Phố Santa Monica và Xe Điện Đại Học Nam California điều hành. Ngoài ra, Foothill Transit Silver Streak, Metro Silver Line và Metro Express có các trạm xe buýt trên El Monte Busway phía nam LAUS dọc theo Arcadia Street và xung quanh khu nhà ga. Dịch vụ xe buýt Amtrak Thruway, là hệ thống xe khách liên thành phố của Amtrak cung cấp dịch vụ kết nối đến các khu vực đường sắt không được phục vụ, cũng hoạt động từ LAUS và có kết nối với tuyến Amtrak đến Bakersfield, Santa Barbara, San Diego và các thành phố lớn khác. Patsaouras Transit Plaza có các kết nối xe buýt thiết yếu với khoảng 1,500 xe đi và đến mỗi ngày (Hội Chuyên Chở California 2019).

ES.8 Mục Đích và Nhu Cầu của Dự Án

ES.8.1 Mục Đích của Dự Án

Mục đích của dự án là tăng cường khả năng dịch vụ đường sắt liên thành phố và khu vực của LAUS, đồng thời cải tiến mức chính xác lịch trình tại LAUS thông qua áp dụng đường sắt chạy chạy xuyên qua và loại bỏ đường sắt cuối hiện tại trong khi vẫn giữ mức hoạt động đường sắt chở hàng hiện tại, hỗ trợ hệ thống HSR theo hoạch định ở Nam California, tăng sức chứa hành khách/khách bộ hành và tăng mức an toàn tại LAUS thông qua sảnh chờ hành khách mới đáp ứng nhu cầu chuyên chở đa phương thức tại LAUS.

ES.8.2 Nhu Cầu Dự Án

Cần thực hiện Dự Án do gia tăng dân số và việc làm theo dự báo trong khu vực; thực hiện các chương trình chuyên chở khu vực (regional transportation plan, hay RTP) của liên bang, tiểu bang, tăng tần suất hoạt động cho xe lửa khu vực và liên thành phố; và giới thiệu hệ thống HSR theo hoạch định ở Nam California. Sẽ cần phải nâng cấp hoạt động, mức an toàn và dễ dử dụng trong khu vực và xung quanh LAUS để đáp ứng nhu cầu hiện tại và phát triển trong tương lai.

ES.9 Lựa Chọn Thiết Kế và Giải Pháp Thay Thế Dự Án – Tổng Quát Tóm Lược

Đoạn này cho biết tổng quát tiến trình phân tích biện pháp thay thế để xác định và khuyến cáo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, tổng quát về 8 biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt chạy xuyên qua được cứu xét trong tiến trình EIS Sau Cùng và tóm lược các biện pháp thay thế và lựa chọn thiết kế được cứu xét trong EIS Sau Cùng, bao gồm Không Làm Gì Khác, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Mái Che, và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.

Dự Thảo EIS/SEIR – Tiến Trình Phân Tích Biện Pháp Thay Thế

Thực hiện tiến trình thăm dò để chọn Biện Pháp Xây Cất Thay Thế trong số 14 biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt và 6 ý tưởng cho sảnh chờ được mô tả chi tiết trong Bản Ghi Nhớ Đánh Giá Biện Pháp Thay Thế *NEPA và Chương Trình Kỹ Thuật* (Phụ Lục B của Dự Thảo EIS/SEIR) và Chương 2.0, Biện Pháp Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Được Cứu Xét. Như tóm lược trong Bảng 2-1 và Bảng 2-2 và mô tả chi tiết hơn trong Bản Ghi Nhớ Đánh Giá Biện Pháp Thay Thế *NEPA và Chương Trình Kỹ Thuật* (Phụ Lục B của Dự Thảo EIS/SEIR), đã thăm dò 14 biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt, trong đó 13 lựa chọn bị từ chối; và 6 ý tưởng cho sảnh chờ, trong đó 5 ý tưởng bị từ chối.

Các thành phần chính của biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt và ý tưởng cho sảnh chờ được đề nghị để đánh giá chi tiết trong Dự Thảo EIS/SEIR, bao gồm đường dẫn mới ở phía bắc LAUS (Đoạn đường 1: Đoạn Sáp Nhập), một đoạn đường sắt sáp nhập và bãi xe lửa được nâng lên cao với những cải tiến liên quan đến sảnh chờ tại LAUS (Đoạn đường 2: Đoạn Sảnh Chờ), và 10 đường chạy xuyên qua sẽ kéo dài về phía nam LAUS

Sân ga 2 đến 6 và hợp nhất thành tối thiểu bốn đường sắt trên cầu cạn US-101 và tiếp tục về phía nam (Đoạn đường 3: Đoạn Chạy Xuyên Qua).

EIS Sau Cùng – Tiến Trình Phân Tích Biện Pháp Thay Thế

Tất cả biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt được cứu xét trong tiến trình chuẩn bị Dự Thảo EIS/SEIR bao gồm cấu hình đường sắt chạy xuyên qua để bù đắp cho các chuyến xe lửa dự kiến tăng lên trên các đường sắt chuyên dụng đến phía nam LAUS. Phối hợp với người hoạt động đường sắt, Metro thấy rằng cấu hình đường sắt dùng chung, so với cấu hình đường sắt chuyên dụng, cũng sẽ hỗ trợ hoạt động chuyên chở hành khách trong tương lai ở nam LAUS. Metro cũng thấy rằng điều chỉnh ít hơn mười đường sắt chạy xuyên qua sẽ không dẫn đến hạn chế hay giới hạn về sự uyển chuyển trong hoạt động mà Metro đã hoạch định ban đầu khi lập ra Tiêu Chí Thăm Dò Biện Pháp Thay Thế Điều Chỉnh Đường Sắt 1. Điều này là do dịch vụ chạy xuyên qua tại LAUS sẽ hỗ trợ nâng cao năng lực và lợi ích hoạt động tại LAUS, ngay cả khi có hơn mười đường sắt chạy xuyên qua.

Vẫn sử dụng Tiêu Chí Thăm Dò 1 trong EIS Sau Cùng; tuy nhiên, để phân tích và cứu xét đúng lợi ích của biện pháp thay thế khi có ít hơn 10 đường sắt chạy xuyên qua, bao gồm sửa đổi thiết kế được đề nghị và giảm Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, cách thăm dò được sửa đổi từ đạt/không đạt (Có hoặc Không) thành không còn đạt/không đạt. Ngoài ra, tất cả biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt khác với 8 đường sắt chạy xuyên qua, trước đây đã bị từ chối cứu xét thêm vì không đáp ứng Tiêu Chí Thăm Dò Biện Pháp Thay Thế Điều Chỉnh Đường Sắt 1, đã được cứu xét lại để xem chúng có đủ điều kiện để đánh giá chi tiết trong EIS Sau Cùng hay không.

Cứu xét lại phân tích biện pháp thay thế giải quyết:

- Mục Đích và Nhu Cầu Nhất Quán
- Khả Năng Đáp Ứng Tiêu Chí Thăm Dò Khác
- Cứu Xét Thêm về Môi Trường (dựa trên các tác động đã biết và được xác nhận trong EIS Sau Cùng)

Biện Pháp Thay Thế Điều Chỉnh Đường Sắt 2, 5, 6 và 10, tất cả đều bao gồm 8 đường sắt chạy xuyên qua, đã được cứu xét lại trong tiến trình lập EIS Sau Cùng. Bốn biện pháp thay thế điều chỉnh đường sắt này sẽ không đáp ứng quy định hiện dụng về mục đích và nhu cầu, mâu thuẫn với các tiêu chí thăm dò khác và dẫn đến tác động môi trường lớn hơn. Vì những lý do này, Biện Pháp Thay Thế Điều Chỉnh Đường Sắt 2, 5, 6 và 10 không đủ điều kiện được cứu xét thêm trong EIS Sau Cùng.

Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế bao gồm 8 đường sắt chạy xuyên qua, phù hợp với tất cả quy định hiện dụng về mục đích và nhu cầu, đáp ứng tất cả tiêu chí thăm dò khác, đồng thời sẽ tránh và giảm mức độ và cường độ của tác động môi trường liên quan đến Dự Án. Tiến trình phân tích biện pháp thay thế được tóm tắt thêm trong Chương 2 của EIS Sau Cùng.

ES.9.1 Không Làm Gì Khác

NEPA (40 CFR 1502.14(d))[4] đòi hỏi các cơ quan liên bang bao gồm phân tích "không làm gì khác." Cho mục đích của NEPA, Không Làm Gì Khác (No Action Alternative) là căn bản để đánh giá tác động khi thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế để biết mức ảnh hưởng đến môi trường và cộng đồng. Khi Không Làm Gì Khác, năm căn bản là 2016 và năm thời hạn là 2040.

Không Làm Gì Khác bao gồm các điều kiện trong tương lai nếu không thực hiện những cải tiến cơ sở hạ tầng được đề nghị và nâng cao khả năng hoạt động tại LAUS. Không Làm Gì Khác phản ánh những tác động có thể thấy trước cho tăng trưởng được hoạch định cho khu vực kết hợp với các dự án hiện có, đã hoạch định và có thể thấy trước một cách hợp lý cũng như các cải tiến cơ sở hạ tầng ở khu vực Los Angeles, như được nêu trong các tài liệu hoạch định do Hội Chính Phủ Nam California (Southern California Association of Governments, hay SCAG) soạn thảo , Metro và/hoặc Metrolink, bao gồm *Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Liên Bang* (*Federal Transportation Improvement Program, hay FTIP*) (SCAG 2023), *Hoạch Định Toàn Diện Khu Vực 2008 Sau Cùng* (SCAG 2008) và *Hoạch Định Chuyên Chở Khu vực (Regional Transportation Plan, hay RTP)/Sách Lược Cộng Đồng Bền Vững (Sustainable Communities Strategy, hay SCS) 2020: Kết nối SoCal* (SCAG 2020).

Các điều kiện trong và quanh LAUS sẽ vẫn tương tự như điều kiện hiện tại, như được mô tả dưới đây:

- **Phía bắc LAUS** – Xe lửa sẽ tiếp tục hoạt động trên 5 đường sắt chánh hiện không đáp ứng được hệ thống HSR theo hoạch định. Đường sắt phía bắc LAUS sẽ vẫn ở độ cao hiện tại, giữ nguyên Vignes Street Bridge và Cesar Chavez Avenue Bridge.
- **LAUS** – sẽ không chuyển đổi LAUS từ một trạm đường sắt cuối thành một trạm đường sắt chạy xuyên qua và sẽ giữ lại lối đi cho khách bộ hành rộng 28 bộ như hiện tại. Không sửa đổi các tuyến đường lưu thông hành khách hiện tại hoặc thêm các yếu tố lưu thông theo chiều thẳng (VCE; cầu thang, thang cuốn và thang máy) tại LAUS.
- **Phía nam LAUS** – sẽ giữ nguyên Commercial Street như hiện tại và có thể sẽ cải tiến chuyên chở tích cực dọc theo Center Street cùng với *Hoạch Định Connect US* (Metro 2015a) và Cải Tiến Sử Dụng Eastside. Sẽ không sửa đổi BNSF West Bank Yard.

[4] CEQ đã rút lại các quy định của 40 CFR Phần 1500-1508 khỏi Sổ Liên Bang. Quy Định Tạm Thời Cuối Cùng của CEQ Bãi Bỏ Các Quy Định của CEQ, 90 Sổ Liên Bang 10610 (25 tháng Hai, 2025). Tuy nhiên, CHSRA dựa trên các quy định có hiệu lực vào ngày Thông Báo Mục Đích ban đầu, 31 tháng Năm, 2016. Do đó, tất cả các trích dẫn quy định CEQ trong tài liệu môi trường này liên quan đến các quy định 1978 và tu chính 1986, 51 Sổ Liên Bang (FR) 15618 (25 tháng Tư, 1986).

Như được bàn thảo ở trên, nếu Không Làm Gì Khác, Metro sẽ không tăng cường khả năng hoạt động tại LAUS để đáp ứng nhu cầu của một hệ thống đường sắt rộng hơn, theo đó giảm khả năng thích nghi nhu cầu đi lại dự báo tại LAUS.

ES.9.2 Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Các thành phần chánh liên quan đến Biện Pháp Xây Cất Thay Thế được bàn thảo chi tiết trong Chương 2, Lựa Chọn Thiết Kế Thay Thế được Cứu Xét và tóm lược theo chiều từ bắc xuống nam như bên dưới:

- **Đoạn đường 1: Đoạn Sáp Nhập (xây cất lại đường sắt chánh và đường sắt sáp nhập)** – Lựa Chọn Xây Cất bao gồm các cải tiến mặt bằng và cấu trúc trong Đoạn 1 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn sáp nhập) để tăng độ cao của đường sắt chánh đến bãi xe lửa. Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm thêm một đường sắt chánh mới vào đoạn sáp nhập để có tổng cộng 6 đường sắt chánh hỗ trợ cho hoạt động ngày càng tăng của đường sắt khu vực/liên thành phố (Metrolink/Amtrak) và hoạt động của xe lửa HSR dùng đường sắt điều chỉnh. Các xe lửa khu vực/liên thành phố và HSR sẽ dùng chung hai đường sắt chánh phía tây trong đoạn sáp nhập. Các cầu đường sắt hiện tại trong đoạn sáp nhập tại Vignes Street và Cesar Chavez Avenue cũng sẽ được xây cất lại. Phía bắc CP Chavez trên bờ tây của sông Los Angeles, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế cũng bao gồm các cải tiến an toàn tại giao lộ băng ngang đường sắt tại North Main Street (điểm giữa, kẻ lại đường viềng, bảng/đèn tín hiệu, và hệ thống cổng cho khách bộ hành và xe cộ), hỗ trợ thành phố Los Angeles, đổi nơi đây thành khu vực yên tĩnh trong tương lai.
- **Đoạn đường 2: Đoạn Sảnh Chờ (nâng bãi xe lửa lên cao và mở rộng lối đi)** – Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm nâng bãi xe lửa lên cao và mở rộng lối đi cho khách bộ hành rộng 28 bộ hiện tại trong Đoạn 2 của khu vực nghiên cứu Dự Án (đoạn sảnh chờ). Bãi xe lửa sẽ được nâng cao khoảng 15 bộ. Sẽ xây cất mới sân ga hành khách trên bãi xe lửa trên cao với các VCE đi kèm (cầu thang, thang cuốn và thang máy) để tăng cường các yếu tố an toàn và cải tiến sử dụng theo Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật (American Disabilities Act, hay ADA). Sẽ kéo dài và nâng sân ga 1, phục vụ Gold Line lên cao để tối ưu lưu thông hành khách từ đông sang tây. Sẽ mở rộng lối đi cho khách bộ hành từ mức hiện tại lên rộng 140 bộ để đáp ứng gia tăng đáng kể sức chứa hành khách cùng với các tiện nghi hành khách mới, hiện đại chức năng, đồng thời có các điểm an toàn để đáp ứng Bộ Luật Xây Cất California (California Building Code, hay CBC) hiện dụng và 130 Tiêu Chuẩn cho Hệ Thống Chuyên Chở Đường Dẫn Cố Định của Hội Phòng Cháy Quốc Gia (National Fire Protection Association, hay NFPA). Mở rộng lối đi và các cải tiến sảnh chờ liên quan sẽ giúp tăng cường lưu thông hành khách và có chỗ trống cho các chức năng hỗ trợ phụ trợ (phía sau tòa nhà, thu gom hành lý, v.v…), bán lẻ phục vụ trong thời gian chờ và cho văn phòng/thương mại, đồng thời có chỗ trống ngoài trời, hướng tới cộng đồng với các quảng trường mới ở phía đông và phía tây của bãi xe lửa trên cao (East và West Plazas). Sẽ tăng cường dịch vụ bán vé và kiểm tra hành lý của Amtrak và sẽ lắp các băng chuyền hành lý mới ở vị trí tập trung dưới bãi xe lửa. Sẽ dựng một mái che trên West Plaza cao tới 70 bộ và có thể có hai

lựa chọn thiết kế cho các mái che nới rộng qua bãi xe lửa (Đoạn ES.6.3).

- **Đoạn đường 3: Đoạn Chạy Xuyên Qua (10 đường sắt chạy xuyên qua)** – Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm 10 đường sắt mới chạy xuyên qua ở phía nam LAUS trong Đoạn 3 của khu vực nghiên cứu Dự Án (đoạn chạy xuyên qua). Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm cơ sở hạ tầng đường sắt chung từ LAUS đến bờ tây Sông Los Angeles (khu vực lân cận First Street Bridge) để hỗ trợ đường sắt chạy xuyên qua cho cả xe lửa khu vực/liên thành phố và xe lửa HSR. Tại BNSF West Bank Yard, đường dẫn dành riêng cho xe lửa Amtrak và BNSF, kết hợp với cơ sở hạ tầng đường sắt chung sẽ dẫn đến mất vĩnh viễn đường sắt đậu xe chở hàng ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard (đường sắt 5,500 bộ).

Biện Pháp Xây Cất Thay Thế cũng đòi hỏi sửa đổi US-101 và các đường địa phương (bao gồm đóng đường và sửa đổi địa hình); cải tiến đèn/biển báo xe lửa, kiểm soát chủ động xe lửa (positive train control, hay PTC), và hệ thống thông tin liên lạc; sửa đổi sân ga và đường sắt hạng nhẹ Gold Line; sửa đổi các đường sắt chánh trên bờ tây của sông Los Angeles; sửa đổi đường sắt chánh Amtrak; thêm đường ra vào cho đường sắt dùng ưu tiên (rightofway, hay ROW); thu mua thêm đất; thêm tiện ích; dời đi, thay thế, và bỏ tiện ích; và thêm tiến các sơ sở thoát nước mới/phẩm chất nước.

ES.9.3 Lựa Chọn Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa

Cứu xét hai lựa chọn thiết kế mái che trên các sân ga trên cao trong bãi xe lửa kết hợp với các cải tiến sảnh chờ là một phần của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.

- **Lựa Chọn 1 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa (mái che riêng lẻ)** –Cách thiết kế này bao gồm thay thế các mái che cánh bướm kiểu cũ hiện có bằng các mái che riêng lẻ phía trên mỗi sân ga. Các mái che riêng lẻ mới sẽ cao đến 25 bộ so với mỗi thềm gia và sẽ có hình dạng tương tự như các mái che cánh bướm hiện tại nhưng có kích thước phù hợp với các sân ga được mở rộng và nối dài. Chiều dài sân ga sẽ thay đổi từ 450 đến 1,445 bộ. Thềm ga sẽ rộng tới 30 bộ.
- **Lựa Chọn 2 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa (màn che lớn)** – Cách thiết kế này bao gồm thay thế các mái che cánh bướm kiểu cũ hiện có bằng một mái che lớn có thể nối dài đến 75 bộ so với sân ga trên cao. Mái che lớn sẽ dài đến 1,500 bộ và đủ rộng để che phủ tất cả các sân ga trên cao trong bãi xe lửa.

ES.9.4 Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Các thành phần chánh liên quan đến Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế được tóm lược từ bắc xuống nam bên dưới đây. Ranh giới xây cất của Dự Án giống như ranh giới được cứu xét trong Dự Thảo EIS/SEIR.

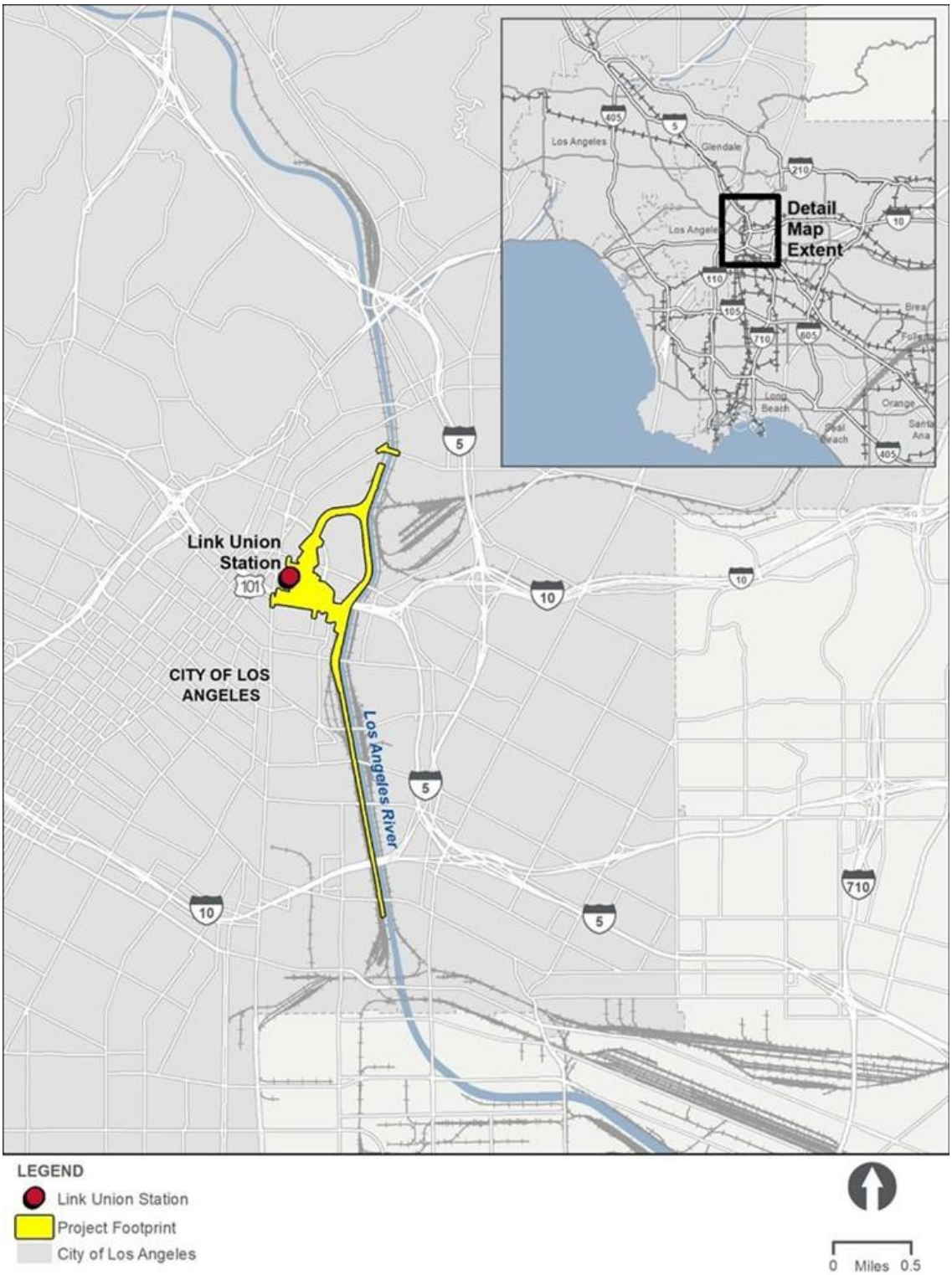
- **Đoạn đường 1: Đoạn Sáp Nhập (xây cất lại đường sắt chánh và đường sắt sáp nhập)** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế bao gồm các cải tiến mặt bằng và cấu trúc trong Đoạn 1 của khu vực nghiên cứu Dự Án (đoạn sáp nhập) để tăng độ cao của đường sắt phía nam Vignes Steet Bridge đến bãi xe lửa. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế bao gồm thêm một đường sắt chánh mới vào đoạn sáp nhập để có tổng cộng 6 đường sắt chánh hỗ trợ hoạt động tăng cường của xe lửa khu vực/liên thành phố (Metrolink/Amtrak) và hoạt động của xe lửa HSR trong điều chỉnh đường sắt chung. Các xe lửa khu vực/liên thành phố và HSR sẽ dùng chung hai đường sắt chánh phía tây trong đoạn sáp nhập. Cesar Chavez Avenue Bridge hiện tại sẽ được xây cất lại một phần; tuy nhiên, không cần sửa đổi hay thay thế Vignes Street Bridge. Phía bắc CP Chavez trên bờ tây của sông Los Angeles, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng bao gồm các cải tiến an toàn tại giao lộ băng ngang với đường sắt tại Main Street (điểm giữa, kẻ lại đường viềng, đèn/tín hiệu, và hệ thống cổng cho khách bộ hành và xe cộ), hỗ trợ cho thành phố Los Angeles, đổi nơi đây thành khu vực yên tĩnh trong tương lai.
- **Đoạn đường 2: Đoạn Sảnh Chờ (nâng bãi xe lửa lên cao từng phần và mở rộng lối đi)** – Lựa Chọn Thiết Kê Xây Cất Thay Thế bao gồm nâng bãi xe lửa lên cao từng phần, xây cất lại từng phần Cesar Chavez Bridge và mở rộng lối đi cho khách bộ hành rộng 28 bộ hiện tại trong Đoạn 2 của khu vực nghiên cứu Dự Án (đoạn sảnh chờ). Bãi xe lửa sẽ được nâng cao khoảng 9 đến 12 bộ. Sẽ xây cất lại 4 sân ga hành khách trên bãi xe lửa đã được nâng cao từng phần với các VCE đi kèm (cầu thang, thang cuốn và thang máy) để tăng cường các yếu tố an toàn và cải tiến sử dụng theo Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật (American Disabilities Act, hay ADA). Sân Ga 1 sẽ tiếp tục phục vụ Tuyến Vàng, và Sân Ga 6 và 7 phục vụ SCRRA, Amtrak và chuyến xe lửa đường dài Amtrak sẽ tiếp tục hoạt động đến ga cuối ở độ cao hiện tại. Sẽ mở rộng lối đi cho khách bộ hành ở mức hiện tại lên rộng 100 bộ để đáp ứng gia tăng đáng kể sức chứa hành khách cùng với các tiện nghi hành khách mới hiện đại chức năng, đồng thời có các điểm an toàn để đáp ứng Bộ Luật Xây Cất California (California Building Code, hay CBC) hiện hành và 130 Tiêu Chuẩn cho Hệ Thống Chuyên Chở Đường Dẫn Cố Định của Hội Phòng Cháy Quốc Gia (National Fire Protection Association, hay NFPA). Mở rộng lối đi và các cải tiến sảnh chờ liên quan sẽ giúp tăng cường lưu thông hành khách và có chỗ trống cho các chức năng hỗ trợ phụ trợ (phía sau tòa nhà, thu gom hành lý, v.v…), bán lẻ phục vụ trong thời gian chờ và cho văn phòng/thương mại, đồng thời có chỗ trống ngoài trời, hướng tới cộng đồng ở phía đông của bãi xe lửa trên cao (East Plaza). Sẽ tăng cường dịch vụ bán vé và kiểm tra hành lý của Amtrak và sẽ lắp các băng chuyền hành lý mới ở vị trí tập trung dưới bãi xe lửa. Các mái che mới sẽ mở rộng 25 bộ trên mỗi sân ga trong 4 sân ga được xây cất mới đề nghị. Các mái che mới riêng lẻ sẽ có hình dạng tương tự như cánh bướm hiện có nhưng có kích thước phù hợp với sân ga được mở rộng và kéo dài.

- **Đoạn đường 3: Đoạn Chạy Xuyên Qua (8 đường sắt chạy xuyên qua)** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế gồm 8 đường sắt mới chạy xuyên qua trên cầu cạn đơn trên không ở phía nam LAUS trong Đoạn 3 của khu vực nghiên cứu Dự Án (đoạn chạy xuyên qua). Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế gồm cơ sở hạ tầng đường sắt chung từ LAUS đến bờ tây Sông Los Angeles (khu vực lân cận First Street Bridge) để hỗ trợ đường sắt chạy xuyên qua cho cả xe lửa khu vực/liên thành phố và xe lửa HSR. Tại BNSF West Bank Yard, đường dẫn dành riêng cho xe lửa Amtrak và BNSF, kết hợp với cơ sở hạ tầng đường sắt chung sẽ dẫn đến mất vĩnh viễn đường sắt đậu xe chở hàng ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard (đường sắt 5,500 bộ).

Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng đòi hỏi sửa đổi US101 và đường địa phương (bao gồm đóng đường và sửa đổi địa hình); cải tiến đèn/biển báo tín hiệu xe lửa, kiểm soát chủ động xe lửa, và hệ thống thông tin liên lạc; các sửa đổi đường sắt chánh trên bờ tây của sông Los Angeles; hạ thấp đường sắt chánh Amtrak; thêm lối ra vào cho đường sắt dùng ưu tiên (rightofway, hay ROW); thu mua thêm đất; các tiện ích; dời đi, thay thế, và bỏ tiện ích; thêm sơ sở thoát nước/cải tiến phẩm chất nước.

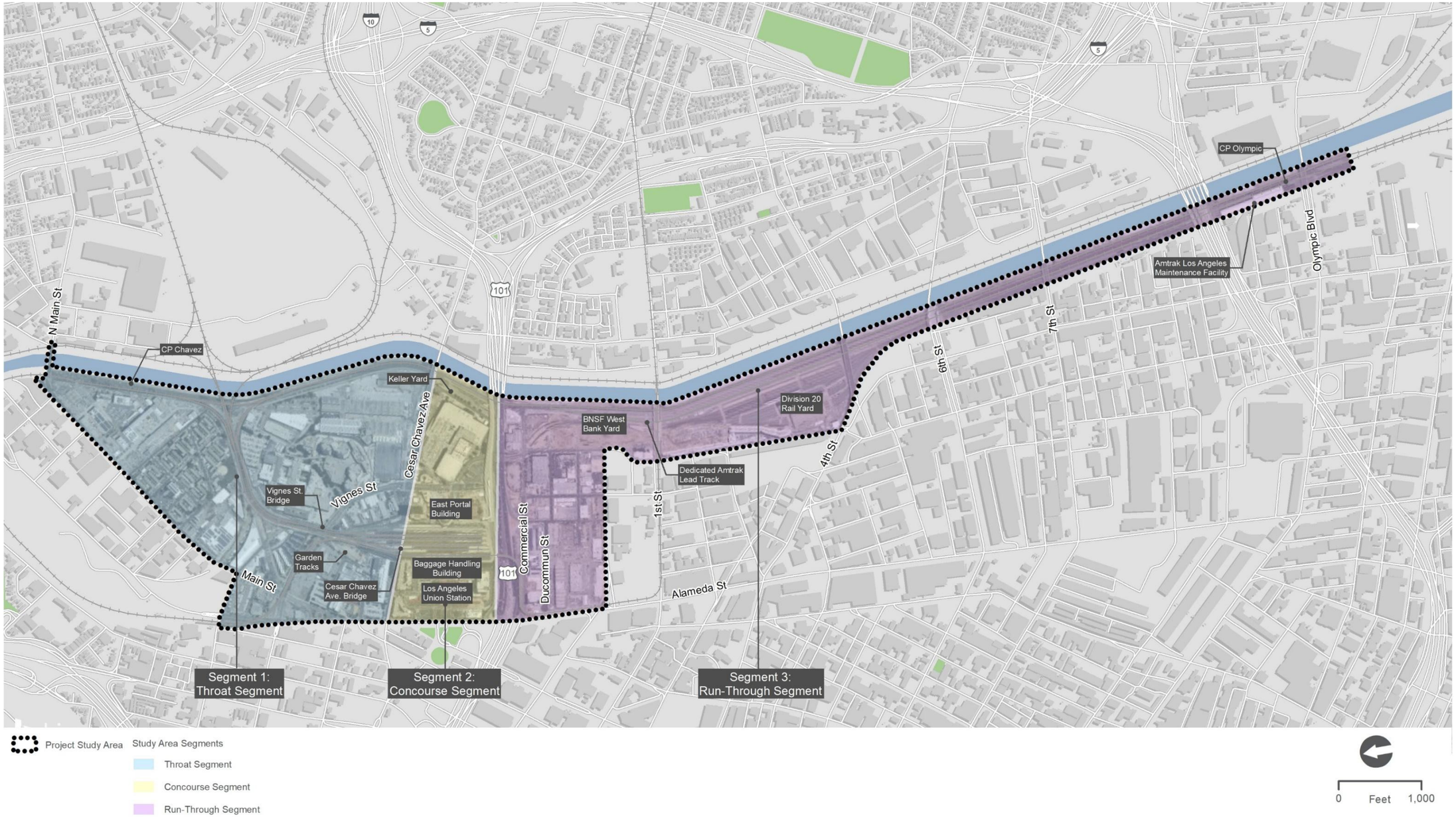
Các sửa đổi thiết kế là một phần của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế đủ điều kiện là thay đổi nhỏ và không phải là một biện pháp thay thế vì những thay đổi này giảm kích thước của cơ sở hạ tầng đề nghị, tránh và giảm mức độ và cường độ của tác động môi trường liên quan đến Dự Án, và sẽ không thay đổi đáng kể tác động môi trường chung của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế đã biết từ trước.

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



(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Hình ES-2. Khu Vực Nghiên Cứu Dự Án



Lưu ý: Khu Vực Nghiên Cứu Dự Án không liền kề và bao gồm một phần ở thành phố Los Angeles và một phần ở thành phố Vernon. Phần thành phố Vernon được mô tả trong Hình 1-4 trong Đánh Giá Môi Trường Link US cho Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard (Phụ Lục Q của tài liệu EIS/SEIR này).

(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

ES.10 Dự Báo Các Cơ Quan Tham Gia

ES.10.1 Các Cơ Quan Điều Phối và Tham Gia

Đã gởi lời mời chính thức đến các cơ quan sau đây trong suốt tiến trình phát triển Dự Thảo EIS/SEIR như được mô tả bên dưới:

- Vào ngày 28 tháng Bảy, 2016, FRA đã mời Caltrans, CHSRA, Cơ Quan Chuyên Chở Liên Bang (Federal Transit Administration, hay FTA), Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ (U.S. EPA), Cơ Quan Xa Lộ Liên Bang (Federal Highway Administration, hay FHWA) và SCRRA tham gia duyệt xét môi trường của dự án với tư cách cơ quan hợp tác và/hoặc tham gia.
- Ngày 26 tháng Bảy, 2017, FRA gởi thư mời hợp tác cho CHSRA, SCRRA, FTA, và Caltrans.
- Được thư chấp nhận làm cơ quan hợp tác từ Caltrans vào ngày 1 tháng Chín, 2017; SCRRA vào ngày 15 tháng 8, 2017; và CHSRA vào ngày 29 tháng Giêng, 2018. FTA chấp nhận lời mời trở thành cơ quan tham gia vào ngày 22 tháng Sáu, 2018.
- Vào ngày 26 tháng Bảy, 2017, cũng gởi thư mời làm cơ quan tham gia đến Ban Hoạch Định Thành Phố Los Angeles, Văn Phòng Tài Nguyên Lịch Sử (Office of Historic Resources, hay OHR) và Cơ Quan Gia Cư; nhưng không được trả lời chấp nhận hoặc từ chối từ các cơ quan này.
- Vào ngày 13 tháng Chạp, 2019, sau khi được Nhiệm Vụ NEPA, CHSRA đã gởi lại thư yêu cầu cho mỗi cơ quan để xác nhận tham gia tiến trình duyệt xét môi trường.
- Để đáp lại thư mời của CHSRA vào năm 2019, Caltrans xác nhận làm cơ quan hợp tác NEPA vào ngày 13 tháng Giêng, 2020 và Ban Hoạch Định Thành Phố Los Angeles chấp nhận làm cơ quan tham gia vào ngày 19 tháng Sáu, 2020.
- Vào ngày 20 tháng Bảy, 2023, CHSRA gởi lại thư cho từng cơ quan yêu cầu xác nhận tham gia tiến trình đánh giá môi trường. Cũng đã gởi thư mời làm cơ quan tham gia NEPA đến thành phố Vernon.
- Để đáp lại thư mời do CHSRA gởi lại vào tháng Bảy, 2023, US EPA chấp nhận làm cơ quan tham gia NEPA vào ngày 2 tháng 8, 2023; FHWA chấp nhận lời mời làm cơ quan tham gia NEPA vào ngày 21 tháng 8, 2023; Ban Hoạch Định Thành Phố Los Angeles tái xác nhận làm cơ quan tham gia NEPA vào ngày 9 tháng Tám, 2023; SCRRA tái xác nhận làm cơ quan hợp tác NEPA vào ngày 18 tháng Tám, 2023; và Caltrans tái xác nhận làm cơ quan hợp tác NEPA vào ngày 28 tháng Tám, 2023. FTA không muốn làm cơ quan tham gia NEPA vào ngày 26 tháng Bảy, 2023. Không được thành phố Vernon cho biết chấp nhận hoặc từ chối lời mời.
- Là cơ quan chủ trì liên bang có trách nhiệm tuân theo NEPA, CHSRA có thể mời thêm các cơ quan khác tham gia vào tiến trình duyệt xét môi trường với vai trò là cơ quan hợp tác và/hoặc

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

- FRA – Tài trợ dự án và phê duyệt Phù Hợp Chung Phẩm Chất Không Khí, thông báo trên *FR*, phê duyệt miễn trừ thiết kế, tham vấn bộ lạc giữa các chính phủ và trách nhiệm khác không giao cho CHSRA theo MOU với Tiểu Bang California, bao gồm Xác Nhận Phù Hợp Chung
- SCRRA – Phê duyệt chương trình hoạt động và đánh giá EIS khi là Cơ Quan Hợp Tác
- Caltrans – Phê duyệt giấy phép địa dịch qua giao lộ với US-101 và duyệt xét EIS với tư cách Cơ Quan Hợp Tác
- U.S. EPA – Duyệt xét EIS khi là Cơ Quan Tham Gia và thông báo trên FR
- Thành phố Los Angeles – Phê duyệt giấy phép địa dịch đường bộ và, nếu cần, cập nhật Hoạch Định Cụ Thể của Quận Alameda (Alameda District Specific Plan, hay ADSP) hoặc bản đồ sử dụng đất và lưu thông trong Hoạch Định Chung/Hoạch Định Cộng Đồng, khác biệt tiếng ồn xây cất và duyệt xét EIS khi là Cơ Quan Tham Gia
- SHPO – Duyệt xét tài liệu Đoạn 106 chuẩn bị theo đòi hỏi của NHPA/Viên Chức có thẩm quyền đối với các khu đất thuộc Đoạn 4(f)
- Quận Los Angeles – Phê duyệt giấy phép địa dịch của Quận
- LOSSAN Cơ Quan Hành Lang Đường Sắt – Phê duyệt chương trình hoạt động
- Amtrak – Phê duyệt chương trình hoạt động
- Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường California (Cal/EPA), Ban Kiểm Soát Chất Độc Hại (Department of Toxic Substances Control, hay DTSC) – Phê duyệt chương trình quản lý đất ở những khu vực có hạn chế về chứng thư
- Phân Ban An Toàn và Sức Khỏe Nghề Nghiệp California – Phê duyệt chương trình kiến trúc
- Ủy Ban Di Sản Người Mỹ Bản Xứ (Native American Heritage Commission, hay NAHC) – Phối hợp với các bộ lạc quan tâm và duyệt xét tài liệu Đoạn 106
- Ủy Ban Tiện Ích Công Cộng California (California Public Utilities Commission, hay CPUC) – Phê duyệt cải tiến mới và/hoặc cải tiến các giao bộ chỗ băng ngang hiện có
- Ban Kiểm Soát Phẩm Chất Nước Khu Vực (Regional Water Quality Control Board, hay RWQCB), Region 4 – Phê duyệt (các) Giấy Phép Hệ Thống Thải Bỏ Chất Ô Nhiễm Quốc Gia (National Pollutant Discharge Elimination System, hay NPDES)
- SCAG – Phối hợp cập nhật dự án vào RTP/SCS

ES.11 Dự Báo Giấy Phép, Thẩm Quyền Hành Động, và Phê Chuẩn của Cơ Quan

Các cơ quan sau đây, ít nhất, được cho sử dụng EIS này cho những thẩm quyền hành động liên quan đến dự án và tiến trình cấp phép:

- **Metro** – Metro, chủ Dự Án, nơi bảo trợ dự án và cơ quan chủ trì chung NEPA, có trách nhiệm quản lý kinh phí, xây cất và điều hành dự án.
- **Caltrans** – Caltrans có trách nhiệm cấp giấy phép địa dịch cho cơ sở hạ tầng đề nghị trong Caltrans ROW.
- **Thành Phố Los Angeles** – Thành phố Los Angeles chịu trách nhiệm thực hiện bất cứ tu chính chương trình 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 2016a). Thành phố Los Angeles cũng có thể đòi hỏi người 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. Cũng có thể phải có một thỏa thuận bảo trì cho tường cách âm tại William Mead Homes.
- **CHSRA** – CHSRA là cơ quan chủ trì NEPA có trách nhiệm ban hành Biên Bản Quyết Định cho Dự Án và điều hành hệ thống HSR theo hoạch định thông qua các giới hạn của Dự Án.
- **Thành Phố Vernon** – Thành phố Vernon có trách nhiệm phê duyệt sửa đổi đường bộ khả dĩ do cải tiến đường sắt Malabar Yard.

Lập thỏa thuận hợp tác đệ tam nhân giữa Metro và nhiều 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.12 Tóm Lược Tác Động và Biện Pháp Giảm Nhẹ

ES.12.1 Phân Tích EIS của NEPA (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)

Cho từng lãnh vực chủ đề môi trường được cứu xét trong Đoạn 3.2 đến 3.15 của EIS/SEIR Sau Cùng, Bảng ES-1 tóm lược tác động môi trường, biện pháp giảm nhẹ và nếu có thể được, cho biết xem những tác động này có còn bất lợi hay không sau khi thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế với biện pháp giảm nhẹ đề nghị. Cứu xét phân tích chi tiết cho tất cả các lãnh vực chủ đề môi trường và các quyết định liên quan của NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế trong các tiểu đoạn Hậu Quả Môi Trường của Đoạn 3.2 đến 3.15 của EIS/SEIR Sau Cùng.

Đoạn 3.16, Tác Động Cộng Thêm, của EIS Sau Cùng này cho biết những tác động cộng thêm do tác động kết hợp của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và những dự án cộng thêm trong quá khứ, hiện tại và có thể

dự tính theo cách hợp lý, được cứu xét. Bảng 3.16-4 của EIS Sau Cùng này có tóm luộc tác động cộng thêm cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.

Quyết định trong Đoạn 4(f) cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế được nêu dưới dạng tường thuật trong Đoạn ES.21.

Bảng ES-3 cho biết tóm lược về các quyết định của NEPA về tác động của từng lãnh vực chủ đề môi trường cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế và đánh giá so sánh với bằng chứng để hỗ trợ phạm vi sửa đổi đề nghị trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, nằm trong phạm vi và phân tích môi trường liên quan của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, và cách nào để giảm tác động môi trường đã biết trước đây do Biện Pháp Xây Cất Thay Thế hoặc cách nào tránh được với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.

ES.12.2 Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Quyết Định của NEPA

Soạn thảo *Đánh Giá Môi Trường Link US cho Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard* (Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng) để hỗ trợ tài liệu NEPA cho cải tiến đường sắt Malabar Yard và bao gồm mô tả đầy đủ khung công việc điều quy, phương pháp đánh giá tác động, môi trường bị ảnh hưởng, hậu quả môi trường và các biện pháp giảm nhẹ đề nghị. Cho mỗi lãnh vực chủ đề môi trường được cứu xét trong Đoạn 3.2 đến 3.15 của *Đánh Giá Môi Trường Link US cho Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard* (Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng), Bảng ES-2 tóm lược tác động môi trường, biện pháp giảm nhẹ và nếu có thể được, cho biết những tác động có còn bất lợi hay không, sau khi thực hiện lựa chọn thiết kế được cứu xét để cải tiến đường sắt Malabar Yard cùng với các biện pháp giảm nhẹ đề nghị. Các phân tích chi tiết về tất cả các lãnh vực chủ đề môi trường được cứu xét và quyết định liên quan của NEPA cho cải tiến đường sắt Malabar Yard được nêu trong các tiểu đoạn Hậu Quả Môi Trường của Đoạn 3.2 đến 3.15 của *Đánh Giá Môi Trường Link US cho Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard* (Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng) cho mỗi lựa chọn thiết kế được cứu xét ở cả hai địa điểm (49th Street và 46th Street). Quyết định trong Đoạn 4(f) cho cải tiến đường sắt Malabar Yard được nêu dưới dạng tường thuật bên dưới trong Đoạn ES.21, nhất quán với cách trình bày phân tích tóm lược điều hành cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.

ES.12.3 Các Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng Dựa Trên Ý Kiến Đóng Góp của Cộng Đồng

Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Mặc dù EIS không nêu bất kỳ tác động bất lợi hoặc không cân xứng nào đối với cộng đồng thiểu số và/hoặc lợi tức thấp liên quan đến bất kỳ tác động bất lợi nào đã được biết (tài nguyên văn hóa và cổ sinh vật học, và tiếng ồn tạm thời từ xây cất), Metro vẫn cần ý kiến đóng góp từ các cộng đồng thiểu số và/hoặc lợi tức thấp trong tiến trình công chúng duyệt xét bản Dự Thảo EIS/SEIR để hiểu rõ cộng đồng hơn những lo ngại về Dự Án và những tác động tiềm ẩn. Việc thông báo và tiếp ngoại cộng đồng

bao gồm, nhưng không giới hạn ở, William Mead Homes, Care First Village, Little Tokyo và First 5 LA. Đã đánh giá và giải quyết trước đó các ý kiến đóng góp từ cộng đồng Little Tokyo, First 5 LA và cư dân William Mead Homes qua các đặc điểm thiết kế, giai đoạn xây cất và các biện pháp giảm nhẹ. Thí dụ, sẽ xây cất cơ sở hạ tầng Khu Vực Yên Tĩnh tại North Main Street gần William Mead Homes, sẽ xây cất các bức tường chắn tiếng ồn tại William Mead Homes và Care First Village, và các lộ trình chuyên chở chất liệu xây cất sẽ không giáp với First 5 LA hoặc đi qua Little Tokyo District. Sau khi phối hợp cùng HACLA và dựa trên các ý kiến nhận được sau thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng về Dự Thảo EIS/SEIR, Biện Pháp Giảm Nhẹ NV-1, Xây Cất Tường Chắn Tiếng Ồn, đã được sửa đổi để thêm chi tiết về thời gian và việc bảo trì tường chắn tiếng ồn trong tương lai tại William Mead Homes.

Theo yêu cầu của HACLA, Metro đã thông qua OMM AQ-4 để thêm các biện pháp giảm nhẹ xây cất hiện có để hạn chế hơn nữa ảnh hưởng và lắng nghe ý kiến cộng đồng liên quan đến William Mead Homes, cộng đồng thiểu số và/hoặc lợi tức thấp nằm ngay sát khu vực xây cất. OMMs tách biệt với các biện pháp giảm nhẹ trực tiếp trong EIS Sau Cùng và tách biệt với các cải tiến theo đòi hỏi của các quy định địa phương, tiểu bang hoặc liên bang.

OMM AQ-4, Hệ Thống Giám Sát Phẩm Chất Không Khí Xây Cất tại William Mead Homes, đem đến cơ hội hạn chế tác động của hoạt động xây cất đến phẩm chất không khí và sức khỏe cộng đồng, đồng thời có các biện pháp kiểm soát môi trường phụ trội để cân bằng những ảnh hưởng tiềm ẩn đến phẩm chất không khí do xây cất. OMM AQ-4 sẽ hỗ trợ Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-1, Kiểm Soát Bụi Phát Tán, Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-2, U .S. Tiêu Chuẩn Khí Thải Sau Cùng Cấp 4 EPA và Nhiên Liệu Dầu Tái Tạo cho Thiết Bị Đường Bộ, và Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-3, Chương Trình Quản Lý Phẩm Chất Không Khí Thích Ứng.

Trước khi khởi công xây cất, Metro sẽ lập chương trình giám sát phẩm chất không khí trong khi xây cất dành riêng cho dự án William Mead Homes, cùng với HACLA, SCAQMD và U.S EPA. Chương trình giám sát phẩm chất không khí trong khi xây cất này sẽ tìm các vị trí dọc theo hàng rào và bên trong khu đất William Mead Homes để lập hệ thống giám sát phẩm chất không khí cố định trong suốt các giai đoạn xây cất tường chắn tiếng ồn liền kề, tái thiết khu vực sáp nhập đường sắt và bãi xe lửa trên cao. Chương trình giám sát phẩm chất không khí trong khi xây cất sẽ tìm phương pháp giám sát, thể thức kiểm tra, mức ngưỡng cảnh giác, các biện pháp tuân hành nếu có cảnh giác và các đòi hỏi báo cáo. Các biện pháp tuân hành nhà thầu xây cất phải thực hiện có thể bao gồm, nhưng không giới hạn ở, tưới thêm nước hoặc sử dụng chất giảm bụi, giới hạn tốc độ xe ở mức 5 dặm/giờ trên mặt đường không trải nhựa, che phủ xe tải thùng hở và lắp đặt trạm rửa bánh xe hoặc tấm gạt bùn đất. Chương trình giám sát phẩm chất không khí trong khi xây cất cũng sẽ có thông tin liên lạc của người đại diện xây cất để giải đáp thắc mắc của cư dân William Mead Homes và hướng dẫn thông báo cho cộng đồng.

Metro có trách nhiệm vận hành và bảo trì thiết bị giám sát phẩm chất không khí trong suốt tiến trình xây cất. Metro sẽ bố trí một giám thị kiểm soát bụi tại công trường trong suốt tiến trình xây cất để bảo đảm tuân hành chương trình giám sát phẩm chất không khí trong khi xây cất và thiết bị giám sát phẩm chất không khí vẫn hoạt động trong các giai đoạn xây cất tường chắn tiếng ồn liền kề, tái thiết khu vực sáp nhập đường sắt và bãi xe lửa trên cao. Giám thị kiểm soát bụi sẽ

ghi nhật ký hoạt động xây cất hàng ngày theo từng địa điểm, xác nhận các số liệu đo giám sát phẩm chất không khí và phối hợp với Metro để xác nhận dữ liệu trước khi công bố cho công chúng.

OMM AQ-4 bao gồm giám sát trong khi xây cất nhưng không bao gồm phát triển hoặc xây cất cơ sở hạ tầng, do đó, sẽ không có tác động vật chất nào đến môi trường.

Cải tiến đường sắt Malabar Yard

Sau khi kết thúc thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, Metro đã phối hợp chặt chẽ với nhân viên thành phố Vernon để lập các cải tiến cộng đồng có thể thực hiện trong cộng đồng. Để đáp ứng những lo ngại thành phố Vernon nêu ra và cứu xét những ảnh hưởng lịch sử và tổng hợp cộng đồng đã trải qua, đem đến những điều kiện hiện tại bất lợi hơn, Metro đã đề nghị nhiều cải tiến cộng đồng để cân bằng những ảnh hưởng tiêu cực khi nâng cấp đường sắt Malabar Yard. Thành phố cũng yêu cầu thêm các cải tiến cộng đồng, và Metro đã mở rộng gói cải tiến cộng đồng để đáp ứng các yêu cầu cải tiến của thành phố. Metro đã đánh giá những cải tiến cộng đồng này, và cứu xét những tác động tiềm ẩn đối với cộng đồng thành phố Vernon, Metro đang xem những cải tiến cộng đồng này như là các OMM. Đòi hỏi các biện pháp này khi cải tiến đường sắt tại Malabar Yard (Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3). Biện Pháp Giảm Nhẹ TR-3 cho phép có thể không thực hiện các cải tiến đường sắt tại Malabar Yard. Trong trường hợp đó, các OMM nêu ra trong Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng, sẽ không thực hiện Phân Tích Cộng Đồng Đánh Giá Môi Trường về Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard tại Đoạn 3.16.

Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng, Đoạn 3.16, Đánh Giá Môi Trường về Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard, Phân Tích Cộng Đồng bàn thảo khả năng tác động từ việc cải tiến đường sắt tại Malabar Yard lên cộng đồng thiểu số tại thành phố Vernon. Như đã mô tả trong đoạn đó, mặc dù các tác động liên quan đến chuyên chở, an ninh và an toàn, cũng như kinh tế xã hội và cộng đồng bị ảnh hưởng có thể vẫn bất lợi theo NEPA ngay cả sau khi thực hiện các biện pháp giảm nhẹ thích hợp, nhưng những ảnh hưởng bất lợi này sẽ tác động đến cả cộng đồng thiểu số (cư dân của thành phố) và cộng đồng không phải thiểu số (những người làm việc trong thành phố).

Đã có các OMM đề nghị sau khi tham vấn thành phố Vernon và sẽ thêm vào các chương trình hoạch định của thành phố như một phần của Thay Đổi Phân Vùng Khu Vực Phía Tây và Tu Chính Chương Trình Chung, cũng như các mục tiêu và định hướng chung của thành phố. Các OMM tách biệt với các biện pháp giảm nhẹ trực tiếp trong EIS Sau Cùng; và tách biệt với các cải tiến theo đòi hỏi của các quy định địa phương, tiểu bang hoặc liên bang. Tiến trình và đánh giá các OMM cứu xét cho thành phố Vernon được mô tả chi tiết hơn trong Phụ Lục G, Các Biện Pháp Giảm Nhẹ Cân Bằng Tác Động Môi Trường của Phụ Lục Q trong EIS Sau Cùng.

Danh sách sau đây tóm lược các cải tiến cộng đồng được đề nghị dưới dạng OMM trong EIS Sau Cùng:

- OMM MY SS-1: Camera Phát Hiện Xe Lửa.
- OMM MY SS-2: Trung Tâm Ứng Cứu Khẩn Cấp Di Động (Mobile Emergency Operations Center, hay EOC).

- OMM MY SS-3: Nâng Cấp Hệ Thống Thông Tin Liên Lạc và Vô Tuyến.
- OMM MY NV-1: Thiết Kế Khu Vực Yên Tĩnh và Cơ Sở Hạ Tầng Vật Chất.
- OMM MY NV-2: Hỗ Trợ Kỹ Thuật Khu Vực Yên Tĩnh.
- OMM MY TR-7: Khu Băng Ngang Dễ Nhìn cho Người Đi Bộ, Vị Trí Giữa Khu Phố.
- OMM MY TR-8. Cải Tiến Khu Băng Ngang tại Giao Lộ bằng Nhựa Đường Mát.
- OMM MY TR-9: Nhà Chờ Xe Buýt.
- OMM MY TR-10: Camera PTZ Khôn Ngoan, Nhu Liệu và Màn Hình để Giám Sát.
- OMM MY TR-11. Hệ Thống Điều Khiển Giao Thông Dựa Trên Trí Tuệ Nhân Tạo (Nâng Cấp Hệ Thống Giao Thông).
- OMM MY TR-12. Hỗ Trợ Chương Trình Cộng Đồng Định Hướng Giao Thông Công Cộng Metro.

ES.13 Tác Động Bất Lợi Không Thể Tránh Khỏi

ES.13.1 Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia Tuyên Bố Tác Động Môi Trường

Thể thức FRA Đoạn 14(o) và 40 CFR §1502.16 đòi hỏi bàn thảo mọi tác động bất lợi không thể tránh khỏi và không thể tránh được nếu thực hiện dự án. Các Đoạn 3.2 đến 3.15 của EIS/SEIR Sau Cùng này cung cấp bản phân tích chi tiết về tất cả các tác động trực tiếp và gián tiếp liên quan đến xây cất và điều hành Biện Pháp Xây Cất Thay Thế; tìm các biện pháp giảm nhẹ khả thi, nếu có, để giảm nhẹ tác động bất lợi; và thừa nhận nếu vẫn còn bất kỳ tác động bất lợi không thể tránh khỏi sau khi thực hiện các biện pháp giảm nhẹ hiện hành.

Bảng 9-14 trong Chương 9 của EIS Sau Cùng tóm lược các quyết định đánh giá tác động theo NEPA cho từng lãnh vực chủ đề môi trường của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, các quyết định đánh giá tác động theo NEPA cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, và một đánh giá so sánh kèm bằng chứng để chứng minh phạm vi của các sửa đổi được đề nghị trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế nằm trong phạm vi và phân tích môi trường liên quan của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, cũng như cách các tác động môi trường đã được tìm ra trước đó cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ được giảm nhẹ hoặc tránh được với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Bảng 9-14 cũng xem có còn tác động bất lợi không thể tránh khỏi nào sau khi thực hiện các biện pháp giảm nhẹ thích hợp cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế hay không.

Thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến những tác động bất lợi không thể tránh khỏi trong các lãnh vực chủ đề sau đây:

- Tiếng ồn – Xây cất (mức ồn ban ngày và ban đêm sẽ vượt quá mức cho phép tại William Mead Homes, Care First Village, Mozaic Apartments và Metro Gateway Childhood Development Center)
- Tài nguyên văn hóa – Xây Cất và Hoạt Động (những tác động tiêu cực đến các di sản lịch sử sau đây trong khi xây cất và hoạt động liên tục:

Địa Điểm Khảo Cổ CA-LAN-1575/H, Los Angeles Union Passenger Terminal, Vinges Street Undercrossing và North Main Street Bridge)

- Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế tránh được tác động tiêu cực đến Vignes Street Underscrossing.

- Tài nguyên cổ sinh vật - Xây Cất và Hoạt Động (tác động bất lợi đến tài nguyên cổ sinh vật nếu gặp phải trầm tích cổ sinh vật yếu kém trong tiến trình khai quật)

Thực hiện cải tiến đường sắt Malabar Yard (một trong hai Lựa Chọn Thiết Kế tại cả hai địa điểm) sẽ dẫn đến những tác động bất lợi không thể tránh khỏi trong các lãnh vực chủ đề sau đây:

- Chuyên chở – Hoạt động (nguy cơ tiềm ẩn trên đường do phải xếp hàng)
- An toàn và An ninh – Hoạt động (có thể tăng thời gian ứng phó cho người cung cấp dịch vụ khẩn cấp và nguy hiểm trên đường do phải xếp hàng)
- Kinh tế xã hội và Cộng đồng bị ảnh hưởng - Hoạt động (các hạn chế tiềm ẩn khi đi đến Stacy Medical Center)

ES.14 Tóm Lược Lợi Ích của Dự Án

Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ cải tiến hiệu quả hoạt động, khả năng, mức linh hoạt và kết nối cho xe lửa tại LAUS, sẽ đem lại những lợi ích sau đây:

- Cải tiến kết nối trong khu vực bằng các chuyến đi một chỗ đến những điểm đến quan trọng tại Nam California.
- Giảm thời gian xe lửa không chạy, dẫn đến rút ngắn thời gian chờ đợi và giảm lượng khí thải cho mỗi chuyến xe, cải tiến phẩm chất không khí trong khu vực nghiên cứu dự án.
- Lập ra các tiện ích phục vụ bán lẻ và chuyên chở trong tương lai.
- Khách bộ hành dễ dàng đi đến sân ga và kết nối với các dịch vụ đường sắt/chuyên chở khác tại LAUS để hành khách khuyết tật dễ dàng sử dụng dịch vụ.
- Giảm tiếng ồn hiện có bằng cách thêm các bức tường cách âm tại William Mead Homes và Care First Village.
- Cải tiến cơ sở cho khách bộ hành và xe đạp, kết nối với các khu láng giềng xung quanh và sử dụng phương tiện công cộng.
- Tăng doanh thu thuế, cùng với nhiều việc làm và lợi tức lao động cao hơn, đặc biệt là:
- Doanh thu thuế hàng năm của chính quyền địa phương tăng thêm $4.0 triệu (theo năm 2019) nhờ các hoạt động của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.

- Thêm hơn 33,000 việc làm tại Quận Los Angeles trong giai đoạn Biện Pháp Xây Cất Thay Thế với cơ hội việc làm cho người thiểu số và có lợi tức thấp.
- Thêm đến 146 việc làm tương đương toàn nhiệm mới (bao gồm 96 công việc bán lẻ) tại sảnh chờ trong năm khai trương với cơ hội việc làm cho người thiểu số và có lợi tức thấp.
- Thêm 25 việc làm tương đương toàn nhiệm liên quan đến các dịch vụ Metrolink và Amtrak mở rộng cũng như thêm dịch vụ CHSRA sau năm khai trương với cơ hội việc làm cho người thiểu số và có lợi tức thấp.
- Đóng góp gián tiếp vào lợi ích tích lũy cho khu vực, bao gồm giảm phát thải khí nhà kính (greenhouse gas, hay GHG) và số dặm xe cộ trong khu vực.
- Thải bỏ các chất liệu nguy hiểm trong khu vực nghiên cứu dự án.

Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đem lại những lợi ích gia tăng sau đây:

- Giảm chi phí dựa trên tiến trình kỹ thuật giá trị và tìm các cơ hội thiết kế kỹ thuật để tối đa lợi ích công cộng với chi phí công cộng giảm.
- Những thay đổi cơ sở hạ tầng đề nghị đáp ứng các ý kiến đóng góp của công chúng nhận được trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng về Bản Dự Thảo EIS/SEIR liên quan đến bảo tồn di tích lịch sử.
- Tránh được và giảm nhẹ mức độ cũng như cường độ các tác động môi trường liên quan đến Dự Án, so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế.

Lợi Ích Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ cân bằng những tác động lâu dài do việc mất đi các đường sắt đậu xe tại BNSF West Bank Yard. Cải tiến đường sắt Malabar Yard và cải tiến cộng đồng do Metro đề nghị tại thành phố Vernon sẽ đem lại những lợi ích sau đây:

- Giảm số chuyến xe mỗi ngày, giảm lượng khí thải tại địa phương, giảm nhẹ tình trạng chậm trễ.
- Tối ưu thời gian phản ứng khẩn cấp với tình trạng tắc nghẽn giao thông trên các lộ trình địa phương.
- Camera phát hiện xe lửa cung cấp thông tin khẩn cấp theo thời gian thực để biết các đoàn xe lửa đang đến gần các giao lộ đường sắt cùng mức.
- Nâng cấp hệ thống thông tin liên lạc và vô tuyến, cùng với Trung Tâm Điều Hành Khẩn Cấp Di Động, để ứng cứu nhanh chóng đến các khu vực thảm họa hoặc các tai nạn quy mô lớn, góp phần ứng phó khẩn cấp nhanh và hiệu quả hơn.
- Nâng cấp các tiện ích cộng đồng cùng với cải tiến khu băng ngang cho người đi bộ để tăng tầm nhìn và an toàn cho người đi bộ và người lái xe, các nhà chờ xe buýt để dễ sử dụng, thuận tiện, thoải mái và che chắn thời tiết cho hành khách.

- Xây cất khu vực yên tĩnh để giảm tiếng còi xe lửa, tăng cường an toàn, cải tiến kết nối cho người đi bộ và nâng cao phẩm chất cuộc sống cho cư dân và doanh thương hiện tại cũng như trong tương lai.
- Cải tiến kiểm soát giao thông bằng cách kẻ lại vạch đường để giữ luồng giao thông, hệ thống điều khiển giao thông dựa trên trí tuệ nhân tạo (AI) và camera khôn ngoan xoay, nghiêng, thu phóng để giám sát giao thông, đường sá, giao lộ và giúp lực lượng cứu hộ nhanh chóng tìm ra tai nạn.
- Giảm tiêu thụ nhiên liệu đường sắt và lượng khí thải liên quan đến đường sắt.
- Sắp xếp lại đường chạy sẽ chuyển một số hoạt động đường sắt chở hàng ra khỏi khu vực dễ bị ảnh hưởng, như trường học thành phố Vernon và các khu dân cư trên Furlong Place.
- Dự kiến sẽ có thêm từ 143 đến 151 việc làm tạm thời, cùng với lợi tức từ lao động đạt $9.4 đến 9.7 triệu, và tổng doanh thu thuế liên bang, tiểu bang và địa phương từ $3.3 đến 3.5 triệu.

ES.15 Lãnh Vực Tranh Luận

Trong thời gian lấy ý kiến công chúng cho NOI, đã được nhiều thư góp ý kiến khác nhau (xem Phụ Lục A của EIS/SEIR Sau Cùng này). Nói chung, các lãnh vực tranh luận khả dĩ đã biết đối với Metro bao gồm các tác động đến văn hóa và xây cất (giao thông, phẩm chất không khí, tiếng ồn và rung động, chất liệu nguy hiểm, và phẩm chất nước). Những vấn đề này được cứu xét trong tiến trình chuẩn bị EIS này, khi thích hợp, và được nêu trong phân tích tác động môi trường trình bày trong Đoạn 3.2 đến 3.15 và Đoạn 3.16 của EIS Sau Cùng 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 Passenger Terminal, 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 5 cầu đường bắt ngang sông Los Angeles (Cesar Chavez Avenue, First Street Viaduct, Fourth Street Viaduct, Seventh Street Viaduct, và Olympic Boulevard (Ninth Street) Viaduct).
- ***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 dễ bị ảnh hưởng.
    - *Phẩm chất không khí* - Phẩm chất không khí tiềm ẩn và tác động đến nguy cơ sức khỏe cho những gì gần đó dễ bị ảnh hưởng.
    - *Phẩm chất nước* – Nước mưa chảy tràn và các tác động tiềm ẩn cho các vùng nước bị suy giảm (sông Los Angeles).

- *Chất liệu nguy hiểm* – Có thể gặp phải đất bị ô nhiễm hay nơi khác bị ô nhiễm bởi chất liệu độc hại trong tiến trình xây cất.

Trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng về Dự Thảo EIS/SEIR, đã được nhiều thư góp ý liên quan đến cải tiến đường sắt Malabar Yard tại thành phố Vernon. Các lãnh vực có thể gây tranh cãi mà Metro biết, bao gồm các hoạt động tiếp ngoại cộng đồng và sự tham gia của các bên quan tâm, tác động đến giao thông và phương pháp phân tích, cứu xét các đối tượng nhạy cảm và phân tích phẩm chất không khí khi xe cộ chạy không, thời gian phản ứng của lực lượng an ninh công cộng và đường cho xe cứu thương, tác động hoạt động và vật chất lên các doanh thương, và phân tích liên quan đến Tu Chính Phân Vùng Khu Vực Phía Tây Vernon 2023 và Tu Chính Chương Trình Chung. Những vấn đề này được cứu xét trong tiến trình chuẩn bị EIR Sau Cùng này, khi thích hợp, và được đề cập trong phân tích tác động môi trường trình bày trong Tập III và Phụ Lục Q của EIR Sau Cùng này.

Các vấn đề tranh cãi đã biết được tóm lược dưới đây và được giải quyết theo những phản hồi chánh cho các ý kiến trong Tập III của EIS Sau Cùng này:

- **Trả Lời Vấn Đề Trọng Tâm #1 – Các Hoạt Động Thu Hút Các Bên Quan Tâm Tham Gia tại Thành Phố Vernon:** Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại các bên quan tâm và chủ đất bị ảnh hưởng không được thông báo các cải tiến đường sắt Malabar Yard và tiến trình đánh giá tác động môi trường liên quan đến Dự Án Link US.
- **Trả Lời Vấn Đề Trọng Tâm #2 – Phân Tích Tác Động Giao Thông lên Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard:** Đã được nhiều ý kiến đóng góp liên quan đến bản phân tích giao thông chuẩn bị cho cải tiến đường sắt Malabar Yard tại thành phố Vernon. Các ý kiến nhận được liên quan đến thời điểm phân tích tác động giao thông và thâu thập số liệu thống kê giao thông trong thời kỳ đại dịch COVID-19, khu vực địa lý dùng để phân tích tác động giao thông và lý do các giao lộ và tuyến đường giữa Soto Street và Los Angeles Junction không được cứu xét trong phân tích, cũng như có thể bị xếp hàng dẫn đến các tác động giao thông liên quan đến LOS.
- **Trả Lời Vấn Đề Trọng Tâm #3 – Cứu Xét Các Bộ Thu Nhạy Cảm và Phân Tích Phẩm Chất Không Khí khi Xe Chạy Không:** Đã có nhiều ý kiến liên quan đến khả năng gia tăng lượng khí thải khi xe nổ máy chạy không sau khi thực hiện các cải tiến đường sắt Malabar Yard tại thành phố Vernon. Các bên cho ý kiến bày tỏ lo ngại Bản Dự Thảo EIS/SEIR chỉ bao gồm phân tích lượng khí thải trên toàn dự án khu vực nhưng không phân tích lượng khí thải do xe nổ máy chạy không tại thành phố Vernon.
- **Trả Lời Vấn Đề Trọng Tâm #4 – Thời Gian Ứng Phó cho An Ninh Công Cộng và Đường cho Xe Cứu Thương:** Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ tăng thời gian ứng phó của lực lượng an ninh công cộng và gây ảnh hưởng đến đường cho các phương tiện khẩn cấp trong thành phố Vernon.
- **Trả Lời Vấn Đề Trọng Tâm #5 – Tác Động về Điều Hành và Vật Chất lên Doanh Thương tại Vernon:** Có nhiều ý kiến liên quan đến những tác động về điều hành và vật chất lên các doanh thương khi cải tiến đường sắt Malabar Yard tại thành phố Vernon.

- **Trả Lời Vấn Đề Trọng Tâm #6 – Phân Tích Sử Dụng Đất và Hoạch Định Liên Quan đến Thay Đổi Phân Vùng Khu Vực Phía Tây Vernon 2023 và Tu Chính Chương Trình Chung (được thông qua tháng Bảy, 2023):** Đã có nhiều ý kiến đóng góp liên quan đến duyệt xét các mục đích sử dụng đất được cho phép trong tương lai theo Thay Đổi Phân Vùng Khu Vực Phía Tây Vernon 2023 và Tu Chính Chương Trình Chung, cũng như mức nhất quán của Dự Án với các mục đích sử dụng đất cư ngụ hỗn hợp trong tương lai ở phía tây thành phố.

ES.16 Lưu Hành và Duyệt Xét Công Chúng

Metro và CHSRA sẽ lưu hành Dự Thảo EIS/SEIR trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng, bắt đầu từ ngày 21 tháng Sáu, 2024 và kết thúc vào ngày 9 tháng Tám, 2024. Thông báo công khai Dự Thảo EIS/SEIR sẽ được phân phát trước và trong thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng tới các khu vực pháp quyền địa phương bị ảnh hưởng, các cơ quan tiểu bang và liên bang, bộ lạc, tổ chức cộng đồng và những người được nêu trong cơ sở dữ liệu của các bên quan tâm (Phụ Lục R của EIS Sau Cùng này). Thông báo công khai Dự Thảo EIS/SEIR cũng sẽ được đăng trên báo địa phương ở những khu vực có thể bị Dự Án ảnh hưởng.

Buổi họp và điều trần công khai: Sau khi công bố Dự Thảo EIS/SEIR và Thông Báo Mức Khả Dụng trên FR/đăng Thông Báo Mức Khả Dụng với quận Los Angeles, Metro và CHSRA sẽ tổ chức một buổi họp và điều trần công khai để giải thích Dự Án và phân tích Dự Thảo EIS/SEIR. Tất cả các bên quan tâm đã ghi danh được thông tin tại các buổi họp, sự kiện công cộng, trên mạng lưới của Dự Án hoặc gọi đến đường dây thông tin đều đã được thêm vào cơ sở dữ liệu để được thông báo về buổi họp và điều trần công khai. Thông báo về ngày và địa điểm buổi họp và điều trần công khai có trong Thông Báo Mức Khả Dụng và sẽ được đăng trên mạng lưới của CHSRA:
https://hsr.ca.gov/programs/environmental-planning/local-agency-sponsored-projects và trên
https://www.linkunionstation.com/. Công chúng có thể nêu ý kiến tại buổi điều trần công khai qua thẻ cho ý kiến hoặc bằng lời và được nhân viên tốc ký tòa án ghi chép.

Xem thông tin về buổi họp và điều trần công khai dưới đây.

Ngày: 9 tháng Bảy, 2024
Giờ: Từ 6:00 đến 8:00 tối
Địa điểm: Metro Headquarters,
One Gateway Plaza
Board Room, 3rd Floor Los
Angeles, California 90012

Metro đã đăng tải Tập I: Bản Dự Thảo EIS/SEIR và Tập II: Các Phụ Lục Kỹ Thuật được đăng tải trên mạng lưới để duyệt qua, và bản sao điện tử cũng được cung cấp miễn phí theo yêu cầu. Metro cũng cung cấp bản sao điện tử cho các cơ quan hợp tác và tham gia NEPA cũng như các cơ quan chịu trách nhiệm và ủy thác CEQA (bao gồm cả các bản sao được đăng tải chính thức lên Trung Tâm Thông Tin Tiểu Bang). Bản giấy của Bản Dự Thảo EIS/SEIR và Tóm Lược Điều Hành đã được gởi đến các địa điểm lưu trữ sau đây:

- LAUS/Metro Library – One Gateway Plaza, 15th Floor, Los Angeles, CA 90012

- LAUS/Metro Records Management Center – One Gateway Plaza, Plaza Level, Los Angeles, CA 90012
- High Speed Rail Authority Headquarters, 770 L Street, Suite 620 Sacramento, CA 95814
- Los Angeles Central Library – 630 West 5th Street, Los Angeles, CA 90071
- Chinatown Branch Library – 639 North Hill Street, Los Angeles, CA 90012
- Benjamin Franklin Branch Library – 2200 East 1st Street, Los Angeles, CA 90033
- Lincoln Heights Branch Library – 2530 Workman Street, Los Angeles, CA 90031
- Little Tokyo Branch Library – 203 South Los Angeles Street, Los Angeles, CA 90012
- William Mead Homes Administrative Office, 1300 Cardinal Street, Los Angeles, CA 90012
- Care First Village Administrative Office, 1060 North Vignes Street, Los Angeles, CA 90012
- Vernon City Hall, 4305 Santa Fe Avenue, Vernon, CA 90058

ES.16.1 Tóm Lược Ý Kiến Đóng Góp của Công Chúng

Công chúng có cơ hội đóng góp ý kiến cho Dự Thảo EIS/SEIR trong suốt thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng và tại Buổi Họp/Điều Trần Công Khai vào ngày 9 tháng Bảy, 2024. Tiếp nhận ý kiến đóng góp của công chúng trực tiếp tại Buổi Điều Trần Công Khai, và qua điện thư, thư tín, mẫu ý kiến trực tuyến, phiếu ý kiến viết tay và đường dây nóng của Dự Án trong suốt 45 ngày lấy ý kiến công chúng và sau thời gian lấy ý kiến công chúng cho đến ngày 19 tháng Hai, 2025. Buổi Điều Trần Công Khai được thực hiện bằng tiếng Anh, với phiên dịch đồng thời sang tiếng Tây Ban Nha, Quan Thoại, Quảng Đông và tiếng Nhật.

Tổng cộng đã nhận 140 thẻ thuyết trình, thẻ ý kiến, điện thư hoặc ý kiến trực tuyến và thư từ 7 cơ quan, 9 tổ chức và 123 cá nhân. Trước khi bắt đầu thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, chúng tôi đã được 3 điện thư từ những người có ý kiến đóng góp và sau khi kết thúc thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, chúng tôi được 5 điện thư khác, chúng tôi đã cứu xét tất cả những điện thư này. Sau khi kết thúc thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, chúng tôi cũng được ý kiến đóng góp từ SCRRA, với tư cách là Cơ Quan Hợp Tác NEPA, và từ HACLA. Chúng tôi không được ý kiến đóng góp nào từ các bộ lạc trong suốt thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR. Bảng 6 trong Tập III: Phản Hồi Ý Kiến Đóng Góp cho EIS Sau Cùng này bao gồm danh sách các cơ quan, tổ chức và những người đã đóng góp ý kiến cho Dự Thảo EIS/SEIR.

CHSRA và Metro đã đánh giá và cứu xét tất cả các ý kiến đóng góp quan trọng cho Dự Thảo EIS/SEIR và đã sửa đổi các tài liệu môi trường trong EIS Sau Cùng khi cần thiết. Phản hồi cho các ý kiến được trình bày trong Tập III của EIS Sau Cùng này.

ES.16.2 Các Bên Quan Tâm Tham Gia Sau Khi Lấy Ý Kiến Công Chúng cho Dự Thảo EIS/SEIRP

Sau thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, dựa trên các ý kiến từ thành phố Vernon, các hội viên cộng đồng và chủ nhà trong thành phố Vernon, chúng tôi đã lấy ý kiến thêm từ các cơ quan và các bên quan tâm, bao gồm nhân viên thành phố, các chủ nhà và người thuê có thể bị ảnh hưởng, và các hội viên cộng đồng khác để bàn thảo các khía cạnh khác nhau khi cải tiến đường sắt Malabar Yard và để giải quyết các mối lo ngại và ý kiến được nêu ra trong thời gian lấy ý kiến công chúng liên quan đến cải tiến đường sắt Malabar Yard.

Sau thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, Metro đã tổ chức 11 buổi họp với thành phố Vernon để giải quyết các ý kiến được nêu ra trong thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, các ý kiến từ Phòng Thương Mại Vernon, các ý kiến của chủ nhà và người thuê bị ảnh hưởng, cũng như các hội viên cộng đồng khác. Trong mỗi buổi họp với nhân viên thành phố, trọng tâm đều được đặt vào tiến trình phân tích các giải pháp thay thế cho cải tiến đường sắt Malabar Yard, giảm số lượng chuyến xe trong thành phố do hợp nhất chuyên chở hàng hóa đường sắt, giảm số lượng chuyến xe trên tuyến đường sắt Phân Khu Cảng (song song với Santa Fe Avenue) sẽ thêm vào các chương trình của thành phố được nêu trong Thay Đổi Phân Vùng Phía Tây Vernon và Tu Chính Chương Trình Chung, đồng thời giúp ứng phó khẩn cấp nhanh hơn trên toàn thành phố, các tác động tiềm ẩn lên hoạt động kinh doanh và các cải tiến cộng đồng để cân bằng hơn nữa các ảnh hưởng lên thành phố.

Ngoài ra, Metro cũng đã tổ chức các buổi họp với chủ nhà và/hoặc người thuê có thể bị ảnh hưởng do cải tiến đường sắt Malabar Yard và các hội viên cộng đồng khác đã đóng góp ý kiến cho Dự Thảo EIS/SEIR trong thời gian lấy ý kiến công chúng để giải quyết các mối lo ngại cụ thể, một số trong đó đã được nêu ra dưới dạng ý kiến chánh thức trong thời gian lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR. Metro đã tổ chức các buổi họp này trực tiếp tại từng khu đất riêng lẻ, Tòa Thị Chính Vernon hoặc trực tuyến. Từ tháng Chạp, 2024 đến tháng Hai, 2025, Metro đã gặp gỡ 10 trong số
11 chủ nhà/người thuê sẽ bị ảnh hưởng trực tiếp do cải tiến đường sắt Malabar Yard và 3 chủ nhà/người thuê và/hoặc đại diện khác không bị ảnh hưởng trực tiếp nhưng đã đóng góp ý kiến cho Dự Thảo EIS/SEIR trong thời gian lấy ý kiến công chúng. Xem danh sách các buổi họp riêng với chủ nhà trong Đoạn 1.2.1 Tập III của EIS Sau Cùng.

ES. 17 Tìm Giải Pháp Thay Thế Ưa Chuộng

Cho mục đích của EIS này, giải pháp ưa chuộng là Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm các Lựa Chọn 1 và 2 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế.

- Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đáp ứng mục đích và nhu cầu của Dự Án, như đã nêu trong ES.8. Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ tăng cường năng lực dịch vụ đường sắt khu vực và liên tỉnh của LAUS, cải tiến mức tin cậy lịch biểu tại LAUS, giữ mức hoạt động chuyên chở đường sắt hiện tại, đáp ứng hệ thống HSR đã được hoạch định ở Nam California, và tăng cường

sức chứa hành khách/khách bộ hành, nâng cao an toàn cho LAUS và đáp ứng nhu cầu chuyên chở đa phương thức tại LAUS. Ngoài ra, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đáp ứng nhu cầu của Dự Án do gia tăng dân số và việc làm trong khu vực được dự báo. Biện Pháp Xây Cất Thay Thế cũng sẽ giải quyết các nhu cầu về hoạt động, an toàn và dễ dàng đi đến và xung quanh LAUS, sẽ cần thiết để đáp ứng nhu cầu hiện tại và tăng trưởng trong tương lai.

- Biện Pháp Xây Cất Thay Thế bao gồm các cải tiến an toàn tại điểm giao cắt đường sắt North Main Street, các đường sắt dẫn mới phía bắc LAUS, tái xây cất cầu Vignes Street và Cesar Chavez Avenue, bãi xe lửa trên cao có lối đi mở rộng, 10 đường sắt chạy xuyên qua cho đường sắt khu vực, đường sắt liên tỉnh và đường sắt cao tốc, và tháo dỡ một số đường sắt đậu xe BNSF tại BNSF West Bank Yard.
- Giải Pháp Được Chọn bao gồm các lựa chọn thiết kế so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, đem lại những cải tiến nhỏ cho giải pháp nêu trên.

Lựa chọn giải pháp ưu tiên này sau khi cứu xét kỹ đánh giá môi trường trong EIS này, các ý kiến đóng góp của công chúng trong và sau thời gian 45 ngày lấy ý kiến công chúng cho Dự Thảo EIS/SEIR, các đòi hỏi NEPA hiện hành, mục tiêu trong chương trình liên bang, tiểu bang và địa phương, và chi phí. Không Làm Gì Khác sẽ không đáp ứng được mục đích và nhu cầu của Dự Án hoặc các mục tiêu nêu trong chương trình liên bang, tiểu bang và địa phương.

ES.18 Cách Lấy Quyết Định của Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California

CHSRA, cơ quan chủ trì NEPA, sẽ xét mức đầy đủ khi phân tích tác động, mức khả thi của các biện pháp giảm nhẹ và tác động bất lợi có được giảm nhẹ thỏa đáng đến mức không còn bất lợi nữa, hay không. CHSRA sẽ cứu xét ban hành EIS Sau Cùng hoặc EIS Sau Cùng/Văn Bản Quyết Định Kết Hợp.

Bản tóm lược phân tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế (như được mô tả đầy đủ trong Chương 3.2 đến 3.15 của EIS Sau Cùng), bao gồm mô tả các tác động tiềm ẩn (xây cất, điều hành và gián tiếp) và các biện pháp giảm nhẹ áp dụng trong Bảng ES-1. Bản tóm lược phân tích NEPA cải tiến đường sắt Malabar Yard (như được mô tả trong Chương 3.2 đến 3.15 của *Đánh Giá Môi Trường Link US cho Biện Pháp Giảm Nhẹ tại Malabar Yard* (Phụ Lục Q của EIS Sau Cùng), bao gồm mô tả các tác động tiềm ẩn (xây cất, hoạt động, và gián tiếp) và các biện pháp giảm nhẹ có thể áp dụng được nêu trong Bảng ES-2. Bảng ES-3 cung cấp tóm lược các quyết định đánh giá tác động NEPA cho từng lãnh vực chủ đề môi trường cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, cũng như các quyết định đánh giá tác động NEPA cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Bảng ES-3 cũng đánh giá so sánh cho thấy mức và cường độ ảnh hưởng giảm đi của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Theo NEPA và Bản Ghi Nhớ Nhiệm Vụ NEPA giữa FRA và Tiểu Bang California ngày 23 tháng Bảy, 2019 (gia hạn vào ngày 22 tháng Bảy, 2024), CHSRA là cơ quan chủ trì NEPA và có quyền hoàn tất tiến trình môi trường NEPA qua cách ban hành Văn Bản Quyết Định. Văn Bản Quyết Định sẽ

mô tả Dự Án và các giải pháp đã cứu xét, mô tả giải pháp được chọn và tìm giải pháp thân thiện với môi trường hơn; đưa ra các kết luận và quyết định về môi trường liên quan đến Đạo Luật Các Loài Bị Đe Dọa, Đoạn 106 của NHPA và Đoạn 4(f) của Đạo Luật USDOT 1966; công bố quyết định phù hợp phẩm chất không khí của FRA theo Đạo Luật Không Khí Sạch; và tìm bất kỳ biện pháp giảm nhẹ nào cần thiết.

ES.19 Cách Lấy Quyết Định của Cơ Quan Đường Sắt Liên Bang

Như đã nêu trong Bản Ghi Nhớ Nhiệm Vụ NEPA, FRA nêu các khám phá và quyết định phù hợp cho phẩm chất không khí theo Đạo Luật Không Khí Sạch (đoạn 176(c)(4). Dựa trên phân tích định lượng, lượng khí thải xây cất hàng năm và mức thay đổi ròng hàng năm về lượng khí thải vận hành trong tất cả các năm phân tích được cứu xét cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế đều thấp hơn *mức tối thiểu* cho phép chung khi đã tích hợp các biện pháp giảm nhẹ. FRA, thay mặt CHSRA, kết luận rằng sau khi thực hiện các biện pháp *giảm nhẹ*, mức ô nhiễm tối thiểu cho phép đối với các tiêu chí ô nhiễm áp dụng sẽ không bị vượt quá khi thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và do đó, không cần thiết phải thực hiện các thể thức Xác Nhận Mức Phù Hợp chánh thức.

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Đoạn 3.2, Hoạch Định và Sử Dụng Đất			
Chủ đề 3.2-A: Thay đổi mô hình sử dụng đất.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.2-B: Mức tương thích sử dụng đất hiện tại hoặc hoạch định.	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất gần các cộng đồng dân cư và cơ sở thương mại có thể tạm thời không phù hợp với mục đích sử dụng đất (đi đường vòng, tăng ánh sáng và độ chói, tiếng ồn và rung động cũng như phát thải ảnh hưởng phẩm chất không khí). *Hoạt động* Tác động bất lợi • Các đặc điểm vật lý liền kề với cộng đồng dân cư có thể dẫn đến không tương thích sử dụng đất (tường chắn/tường cách âm và hệ thống chiếu sáng từ mái che). *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* **TR1** **Chuẩn Bị Xây Cất TMP:** Trong giai đoạn kỹ thuật sau cùng, người thầu phải soạn thảo xây cất TMP và được Metro, LADOT và Caltrans duyệt xét và phê duyệt, nếu áp dụng. Người thầu xây cất, LADOT, Caltrans (nếu có đường nhánh), các doanh nghiệp tư nhân, người điều hành phương tiện công cộng và xe buýt, người cấp cứu, Khu Học Chánh Los Angeles Thống Nhất, và người dân sẽ cùng điều phối lịch biểu đóng đường trong khi xây cất TMP để giảm nhẹ tác động giao thông do xây cất trong giờ cao điểm. Cũng sẽ điều chỉnh thời gian tín hiệu tại các giao lộ bị ảnh hưởng và các đoạn đường nối hoặc đường nhánh để giảm lượng xe đi vòng và giữ giao thông ở mức an toàn nhất. LADOT và Caltrans sẽ thông báo trước khi nào đóng đường, đi vòng hoặc giảm làn đường tạm thời. Trong thời gian đóng đường theo hoạch định, xe cộ sẽ được cho đi tạm đến các đường lân cận thông qua các đường vòng có đánh dấu rõ ràng và sẽ thông báo trước cho các bên quan tâm (khu láng giềng gần đó, người cung cấp dịch vụ khẩn cấp, người điều hành phương tiện công cộng và xe buýt, cộng đồng đi xe đạp, doanh nghiệp và người tổ chức các sự kiện đặc biệt). TMP phải lập lịch biểu đóng đường đề nghị và các lộ trình đi vòng, cũng như các lộ trình giao thông xây cất, bao gồm cho xe tải chở hàng, địa điểm và giờ giao hàng/chuyên chở ưu tiên để tránh các khu vực tắc nghẽn nặng nề trong giờ cao điểm, nếu được, và để giữ lối đi an toàn cho xe đạp và khách bộ hành trong khi xây cất. Sẽ đưa các quy định sau đây vào TMP: • Phải giữ lượng giao thông, đặc biệt trong giờ cao điểm, ở mức khả thi. • Nếu khả thi, đi đến các doanh nghiệp lân cận trong giờ làm việc và đến khu láng giềng mọi lúc phải dễ dàng thông qua đường riêng hiện có hoặc tạm thời. • Metro hoặc người thầu phải dán biển báo trước khi xây cất ở những khu vực có thể ảnh hưởng đường đến các doanh nghiệp địa phương. Metro sẽ cung cấp biển báo để chỉ ra những cách mới để đi đến các doanh nghiệp và cơ sở cộng đồng, nếu bị xây cất ảnh hưởng. • Metro sẽ thông báo cho LADOT và Caltrans trước khi đóng đường, đi vòng hoặc tạm giảm bớt làn đường. • Metro sẽ phối hợp với LADOT và Caltrans để điều chỉnh thời gian tín hiệu tại các giao lộ bị ảnh hưởng và các đoạn đường ra vào để giảm nhẹ lượng xe đi vòng. • Sẽ lắp đặt máy quay giám sát tại một số giao lộ bị ảnh hưởng (được LADOT phê duyệt) để ban Giám Sát và Điều Khiển Giao Thông Tự Động của LADOT giám sát giao thông theo thời gian thực trong khi xây cất. Điều này sẽ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		giúp thành phố giảm tắc nghẽn bằng cách thay đổi các thông số thời gian tín hiệu bằng tay, như thời gian đèn xanh dài hơn khi xe bị tắc nghẽn. • Người thầu sẽ không đóng cửa đồng thời Cesar Chavez Avenue và Vignes Street ở phía bắc LAUS. **AES2** **Giảm Thi Công Ban Đêm và Chiếu Sáng Trực Tiếp:** Hạn chế tối đa các hoạt động xây cất ban đêm gần khu láng giềng. Nếu cần thi công vào ban đêm, người thầu phải lắp đặt hệ thống chiếu sáng tạm thời hướng ánh sáng vào khu vực xây cất và đặt các tấm chắn tạm thời nếu cần thiết để ánh sáng không vào khu láng giềng. Phải lập Chương Trình Quản Lý Chiếu Sáng Khu Vực Thi Công và phối hợp với Ban Vận Hành & An Toàn của Metrolink để bảo đảm đèn chiếu sáng khu vực thi công không ảnh hưởng đến tầm nhìn của người lái xe lửa hoặc hành khách trên các sân ga liền kề. **AQ1** **Kiểm Soát Bụi Phát Tán 1:** Tuân theo Quy Tắc SCAQMD 403, trong khi dọn dẹp, đắp mặt bằng, xới hoặc đào đất, phải kiểm soát bụi phát tán bằng cách tưới nước thường xuyên hoặc có các biện pháp ngăn ngừa bụi khác, bằng cách sử dụng các tiến trình sau đây, như được quy định trong Quy Tắc SCAQMD 403: • Giảm đất bị xáo trộn do dọn dẹp, đắp mặt bằng, xới hoặc đào đất để ngăn chặn lượng bụi quá mức. • Luôn có xe chở nước hoạt động tại chỗ; sử dụng xe tưới nước để giảm nhẹ bụi; tưới nước đủ để hạn chế đám bụi trong khu vực làm việc của dự án; phải tưới nước với độ che phủ hoàn toàn ít nhất hai lần mỗi ngày, tốt nhất là vào buổi sáng muộn và sau khi làm xong việc. • Tạm ngưng đắp đất và xới đất khi gió từng cơn vượt quá 25 dặm một giờ trừ khi đất đủ ẩm để ngăn bụi bay lên. • Che chắn an toàn cho xe tải khi chuyên chở vật liệu ra vào khỏi công trường. • Ổn định bề mặt đống bụi nếu không thể loại bỏ ngay. • Hạn chế đường dành cho xe cộ và giới hạn tốc độ ở mức 15 dặm một giờ trên đường không trải nhựa và ổn định mọi con đường tạm thời. • Giảm nhẹ các hoạt động xe cộ và máy móc không cần thiết. • Quét đường trải nhựa ít nhất một lần mỗi ngày ở những nơi có dấu vết bụi bẩn bám trên đường. • Phủ xanh lại hoặc ổn định vùng đất bị xáo trộn, bao gồm cả trải đường cho xe cộ trong khi xây cất, để tránh các hoạt động của xe cộ trên đường đất trong tương lai. Cũng sẽ thực hiện các biện pháp sau đây để giảm lượng khí thải xây cất: • Người thầu phải chuẩn bị và cập nhật hàng tháng danh sách kiểm kê toàn diện tất cả các thiết bị hạng nặng du`ng trên đường đất (cầm tay và di động) (50 mã lực trở lên) (bao gồm thông tin về nhãn hiệu, kiểu dáng, năm của động cơ, mã lực, tỷ lệ phát thải) sử dụng tổng cộng từ 40 giờ trở lên trong suốt thời gian xây cất để chứng minh đội xây cất phù hợp với các đòi hỏi của Chính Sách Xây Cất Xanh của Metro. • Bảo đảm tất cả các thiết bị xây cất được điều chỉnh và bảo dưỡng đúng cách. • Giảm nhẹ thời gian chạy không xuống còn 5 phút, bất cứ khi nào được, để tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng khí thải.	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		• Sử dụng các nguồn điện hiện có (như trụ điện) hoặc máy phát điện sử dụng nhiên liệu sạch thay vì máy phát điện tạm thời, bất cứ khi nào khả thi. • Sắp xếp các cuộc tham vấn thích hợp với CARB hoặc SCAQMD để tìm đòi hỏi ghi danh và cấp phép trước khi điều hành thiết bị tại địa điểm và xin Ghi Danh Thiết Bị Di Động CARB có giấy phép của tiểu bang hoặc quận địa phương cho động cơ di động và các thiết bị động cơ di động được sử dụng tại công trình địa điểm Dự Án, ngoại trừ xe cộ trên đường và đường đất, nếu có. Sẽ đưa các kỹ thuật kiểm soát này vào thông số kỹ thuật của dự án và sẽ do người thầu xây cất thực hiện. **AQ2** **Tuân Theo Tiêu Chuẩn Khí Thải Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ và Sử Dụng Dầu Tái Tạo cho Thiết Bị Đường Đất:** Để tuân theo Chính Sách Xây Cất Xanh của Metro, tất cả các thiết bị xây cất chạy bằng dầu trên đường đất hơn 50 mã lực phải tuân theo các tiêu chuẩn khí thải sau cùng Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ (40 CFR Phần 1039). Ngoài ra, nếu chưa có bộ lọc dầu do nhà máy trang bị, tất cả các thiết bị xây cất phải có các thiết bị kỹ thuật điều khiển tốt nhất hiện có được CARB chứng nhận. Bất kỳ thiết bị kiểm soát khí thải nào được người thầu sử dụng phải đạt mức giảm phát thải không thấp hơn mức có thể đạt được nhờ sách lược kiểm soát khí thải diesel Cấp 3 cho động cơ có kích thước tương tự, như được nêu trong quy định CARB. Ngoài sử dụng thiết bị Cấp 4, tất cả các thiết bị xây cất đường đất phải dùng nhiên liệu 100% dầu tái tạo. **NV1** **Dựng Tường Cách Âm:** Ngay từ giai đoạn đầu của giai đoạn xây cất Dự Án, kể cả trước khi thực hiện bất kỳ hoạt động phá dỡ nào, và trong mọi trường hợp trước khi thực hiện các hoạt động xây cất quan trọng, Metro sẽ dựng hai bức tường cách âm kiên cố. Bức tường cách âm đầu tiên được đặt giữa William Mead Homes và đường sắt xe lửa gần lộ giới đường sắt và sẽ cao đến 22 bộ và dài 1,144 bộ để giảm tác động tiếng ồn tại William Mead Homes. Bức tường cách âm thứ hai được đặt giữa Care First Village và đường sắt xe lửa gần lộ giới đường sắt và sẽ có chiều cao lên đến 13 bộ và dài 347 bộ để giảm tác động tiếng ồn tại Care First Village. Phải dựng các bức tường cách âm bằng vật liệu có thể giảm hoặc mất khả năng chèn tương tự tại các khu vực tiếp nhận bị tác động và phải có mật độ bề mặt ít nhất là 4 cân Anh trên mỗi bộ vuông. **NV2** **Áp Dụng Các Biện Pháp Giảm Tiếng Ồn và Rung Động trong khi Xây Cất:** Người thầu phải áp dụng các biện pháp giảm nhẹ, giảm tiếng ồn, độ rung trong khi xây cất. Thông qua các buổi họp hàng tuần và hàng tháng, Metro, người thầu, và các bên quan tâm sẽ cùng bàn thảo các phương tiện và phương pháp để tuân theo các thông số kỹ thuật tổng quát của hợp đồng cũng như các biện pháp giảm nhẹ áp dụng trước khi thực hiện. Sẽ thực hiện các biện pháp giảm tiếng ồn và rung động bao gồm nhưng không giới hạn những biện pháp sau đây: • Cứu xét thiết kế và bố trí dự án: o Dựng các bức tường chống ồn tạm thời, như tường tạm thời hoặc đống vật liệu đào bới, giữa các hoạt động xây cất và những gì dễ bị ảnh hưởng tiếng ồn. o Chăn cách âm hoặc tấm lót cửa sổ cách âm dọc theo mặt tiền của các tòa nhà dễ bị ảnh hưởng, khi người thầu thấy cần thiết. o Đổi luồng xe tải ra khỏi đường dân cư, nếu được và chọn những đường có ít dân cư nhất, nếu không có giải pháp thay thế.	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		o Khi sử dụng, hãy đặt thiết bị trên công trường càng xa các địa điểm dễ bị ảnh hưởng tiếng ồn, càng tốt. o Dựng các bức tường bao xung quanh các hoạt động đặc biệt ồn ào hoặc các cụm thiết bị ồn ào (như có thể sử dụng các tấm chắn xung quanh các cầu chắn đường và treo rèm nhựa chịu tải dưới các công trình trên cao). • Trình tự hoạt động: o Hạn chế đóng cọc chỉ vào ban ngày. o Kết hợp các hoạt động gây nhiều tiếng ồn trong cùng một khoảng thời gian. ▪ Tổng mức ồn không lớn hơn nhiều so với mức các hoạt động thực hiện riêng biệt. o Tránh các hoạt động ban đêm ở mức tối đa. ▪ Tránh làm ồn vào ban đêm ở các khu láng giềng. • Phương pháp xây cất thay thế: o Nếu được, tránh sử dụng máy đóng cọc ở những khu vực dễ bị ảnh hưởng tiếng ồn và/hoặc rung động. ▪ Khi điều kiện địa chất cho phép, sử dụng cọc khoan hoặc máy đóng cọc siêu âm hoặc rung là những giải pháp thay thế yên tĩnh hơn. o Sử dụng thiết bị đặc biệt ít ồn, như máy nén khí kín và êm cũng như giảm thanh đúng cách cho tất cả các động cơ. o Chọn các phương pháp phá dỡ yên tĩnh hơn, nếu được (như cưa mặt cầu thành các đoạn có thể chất lên xe tải sẽ gây tiếng ồn tích lũy thấp hơn so với phá dỡ bằng máy cắt mặt đường). o Sử dụng con lăn rung ở chế độ tĩnh (động cơ rung chạy chậm hoặc tắt) khi thi công ở gần các tòa nhà dễ bị ảnh hưởng. Để giữ mức ồn xây cất dưới tiêu chí tiếng ồn và rung động xây cất của FTA, Metro sẽ giám sát tiếng ồn và rung động cho các hoạt động xây cất ồn ào và rung chuyển nhiều nhất. Sẽ giám sát tiếng ồn và rung động liên tục của công trình xây cất tại dãy nhà đầu tiên tại William Mead Homes, Care First Village, Metro Gateway Childhood Development Center và Mozaic Apartments, trong phạm vi khoảng 300 bộ tính từ các hoạt động xây cất. Phải sắp xếp các thiết bị giám sát gần nhất với hoạt động xây cất theo các mức cho phép tại các địa điểm gần nhất để bảo đảm tuân hành ở những nơi xa hơn. Nếu vượt quá tiêu chí tiếng ồn hoặc độ rung khi xây cất của FTA, Metro sẽ cảnh giác người thầu và chỉ đạo kết hợp thêm các phương pháp giảm tiếng ồn và rung động khác (thí dụ ở trên). **NV3** **Lập Chương Trình Thông Báo cho Cộng Đồng về Xây Cất Dự Án:** Để chủ động giải quyết các mối lo ngại của cộng đồng liên quan đến tiếng ồn và rung động của công trình trước khi xây cất, Metro và/hoặc người thầu phải lập và thông báo chương trình cho cộng đồng. Thành phần của chương trình bao gồm các gói thông tin ban đầu được soạn thảo và gởi đến tất cả các khu láng giềng trong bán kính 500 bộ của Dự Án xây cất. Cập nhật chương trình khi cần thiết để chỉ ra những thay đổi tiến độ xây cất hoặc các tiến trình khác. Metro sẽ chỉ định một người phụ trách liên lạc Dự Án	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		sẵn sàng giải đáp thắc mắc và tiếp nhận khiếu nại từ cộng đồng hoặc các nhóm quan tâm khác. *Hoạt động* **AES1** **Phương Pháp Thẩm Mỹ:** Thiết kế tường chắn Đoạn đường 1 và 2 và tường cách âm trong Đoạn đường 1 của khu vực nghiên cứu dự án có tính đến kích cỡ và phong cách kiến trúc của các khu William Mead Homes, Care First Village và Mozaic Apartments liền kề. Dựa trên nhận xét nhận được trong tiến trình phát triển dự án từ cư dân của khu nhà William Mead Homes, Metro sẽ phối hợp với HACLA cải tiến thẩm mỹ cho tường chắn/tường cách âm tại địa điểm đó. Phải tích hợp vật liệu, màu sắc, tranh tường, cảnh quan và/hoặc các biện pháp thẩm mỹ khác vào thiết kế tường chắn/tường cách âm để giảm lấn át và kích cỡ của tường chắn/tường cách âm. Trước khi công trình hoàn tất, Metro có trách nhiệm bảo dưỡng kết cấu của bức tường cách âm. Trong phần lớn các trường hợp, thỏa thuận quyền sử dụng đường đi đòi hỏi chủ nhà phải bảo dưỡng tường định kỳ. Metro cũng sẽ ký các thỏa thuận bảo dưỡng với HACLA và Care First Village. Ngoài ra, Metro sẽ hợp tác với HACLA và Care First Village để tìm phương pháp thẩm mỹ và vật liệu cho bức tường cách âm. **AES3** **Chiếu Sáng Trực Tiếp và Chói Sáng:** Trong tiến trình thiết kế sau cùng, tất cả hệ thống chiếu sáng mới hoặc thay thế phải tuân theo *Tiêu Chí Thiết Kế Đường Sắt Metro* (Metro 2013), *Sổ Tay Tiêu Chí Thiết Kế SCRRA* (SCRRA 2014), tiêu chuẩn thiết kế CHSRA, tiêu chuẩn của Hiệp Hội Kỹ Thuật Chiếu Sáng (Hiệp Hội Kỹ Thuật Chiếu Sáng 2011a, 2011b, 2014), xếp hạng mức chói tối đa cho phép CALGreen (Bộ Tiêu Chuẩn Xây Cất California 2013 – Tựa Đề 24, Phần 11) và các tiêu chuẩn cho công trình xây cất mới. Ngoài ra, phải thiết kế tất cả hệ thống chiếu sáng cố định hướng ra xa các khu láng giềng. Các yếu tố thăm dò, bao gồm cảnh quan, cũng phải được đưa vào thiết kế, nếu khả thi. Cũng sẽ đưa vật liệu và kính có độ phản chiếu thấp vào thiết kế các mái che mới để giảm tác động của ánh sáng chói vào ban ngày.	
Chủ đề 3.2-C: Phân chia vật lý cộng đồng địa phương.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Chủ đề 3.2-D: Mâu thuẫn với chính sách chương trình sử dụng đất hoặc kiểm soát sử dụng đất của địa phương	*Xây cất* Không Có Tác Động Bất Lợi *Hoạt Động* Có Tác Động Bất Lợi • Mâu thuẫn với các chương trình thúc đẩy bền vững, khả năng kết nối và kết nối không cơ giới của khu láng giềng từ LAUS đến sông Los Angeles. • Mâu thuẫn với chính sách và chương trình của Chương Trình Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035, ba mục tiêu cùng một chính sách của Chương trình Chuyên Chở California 2040 liên quan đến chuyên chở hàng hóa, luồng giao thông chuyên chở hàng hóa, quản lý và vận hành hệ thống giao thông đa phương thức tích hợp hiệu quả, và giảm nhẹ tác động từ biến đổi khí hậu. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Hoạt động* **LU-1** **Tăng Cường Kết Nối Khu Láng Giềng:** Phù hợp với Hoạch Định Chánh Tái Sinh Sông Los Angeles, các hướng dẫn của Quận RIO Overlay, Đánh Giá Khu Láng Giềng Bền Vững LAUS, Hoạch Định Đi Lại Thành Phố Los Angeles, Dự Án Đường Dẫn Sông LA của Metro và Dự Án Cải Tiến Sân Trước và Lối Đi Dạo LAUS của Metro, để giảm nhẹ tác động bất lợi đã được xác định, Metro phối hợp với thành phố Los Angeles sẽ sắp xếp làn đường dành cho xe đạp loại II hoặc IV chỉ bao gồm dải phân cách và cột chắn đường (không cần thêm ROW và không cần dải phân cách nâng cao) dọc theo Commercial Street từ Alameda Street đến Center Street, tăng cường kết nối khu vực phía nam US101. Nếu tìm được thêm tài trợ, thì có thể xây một cây cầu dành riêng cho xe đạp/khách bộ hành bắc qua US-101 bên cạnh các làn đường cho xe đạp mới như được mô tả ở trên. **TR3** **Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon (46th Street và 49th Street):** Metro sẽ thực hiện những điều sau đây: A. Theo Kiến Nghị 2025-0931 của Hội Đồng Metro, Kiến Nghị Giảm Nhẹ Tác Động và Tiếp Tục Hợp Tác tại Malabar Yard (ngày 23 tháng Mười, 2025), Metro sẽ hợp tác với BNSF để tìm các giải pháp thay thế tiềm năng cho đường sắt đậu xe để giảm nhẹ các tác động môi trường bất lợi và đáng kể theo NEPA/CEQA do mất đi các đường sắt BNSF tại West Bank Yard. Bất kỳ giải pháp thay thế nào khác, ngoài cải tiến Đường Sắt Malabar Yard, đều phải được CHSRA, với tư cách là cơ quan chủ trì NEPA, phê duyệt. Tiến trình hợp tác này bao gồm gặp gỡ với BNSF và thành phố Vernon (cùng nhau hoặc riêng lẻ tùy trường hợp) để tìm các cam kết bằng văn bản từ BNSF để giảm nhẹ tác động đến thành phố Vernon. Theo Bước A nêu trên, Metro sẽ thuê một người cố vấn đường sắt độc lập để cập nhật dữ liệu và phân tích, chứng minh mức cần thiết Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard để giảm nhẹ các tác động môi trường đáng kể do tháo dỡ các đường sắt đậu xe BNSF tại West Bank Yard. Phải hoàn tất đánh giá độc lập trước khi thực hiện bất kỳ cải tiến nào tại Malabar Yard. Trên cơ sở đánh giá độc lập này, Metro và CHSRA có thể quyết định, bất kể đồng thuận của BNSF, có cần Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard như một biện pháp giảm nhẹ hay không. B. Nếu Metro không thực hiện Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard do Bước A nêu trên, Metro không cần thực hiện các biện pháp tại thành phố Vernon được nêu trong Bảng 2 của Chương Trình Giám Sát và Báo Cáo Giảm Nhẹ (MMRP) [Phụ Lục A Văn Bản Quyết Định (MMRP), Bảng 2 (MMRP Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard)]. Nếu hợp tác giữa Metro, thành phố Vernon và BNSF theo bước A hoặc phân tích theo bước A nêu trên không đưa ra bất kỳ biện pháp giảm nhẹ nào khác ngoài Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard, thì Metro sẽ thực hiện Lựa Chọn Thiết Kế 2 để Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard như sau đây: • Lựa Chọn 2 Thiết Kế Đóng 49th Street – Hammerhead Cul-de-Sac: Đóng đường sắt băng ngang 49th Street để có khoảng 3,350 bộ đường sắt đậu xe chứa hàng tại BNSF Malabar Yard. Đóng chỗ đậu các toa xe đa phương thức trống nơi 49th Street, do không thể đậu tại BNSF West Bank Yard.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		• Lựa Chọn Thiết Kế 2 Đường Nối vào 46th Street – Điều Chỉnh Phía Bắc: Một đoạn đường sắt mới dài khoảng 1,000 bộ giữa hai đoạn đường sắt hiện tại sẽ kết nối riêng cho các chuyến xe chở hàng phục vụ khách hàng địa phương giữa Malabar Yard của BNSF và Los Angeles Junction. Sẽ thực hiện và vận hành Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard trước khi tháo dỡ các đường sắt tại West Bank Yard, trừ khi Metro và CHSRA, với tư cách là cơ quan chủ trì NEPA, cùng nhau kết luận rằng tháo dỡ các đường sắt đó trước sẽ không dẫn đến tác động môi trường bất lợi và đáng kể theo CEQA/NEPA. Kết luận như vậy phải dựa trên phân tích bằng văn bản do Metro thực hiện và được CHSRA phê duyệt mức đầy đủ theo NEPA, trước khi tháo dỡ các đường sắt đậu xe BNSF tại West Bank Yard.	
Đoạn 3.3, Chuyên Chở và Giao Thông			
Chủ đề 3.3-A: Chậm trễ làm hạn chế hiệu quả của hệ thống giao thông	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động liên quan đến xây cất sẽ dẫn đến tắc nghẽn giao thông tạm thời và đóng đường phố địa phương, dẫn đến các mối nguy hiểm tiềm ẩn trên đường địa phương và sự an toàn của các công trình đa phương thức. • Tác động giao thông liên quan đến xây cất trong giờ cao điểm hoặc trong thời gian đóng đường theo hoạch định. Tại Giao Lộ #15: Vignes Street và Main Street và Giao Điểm #27: Mission Road và Cesar Chavez Avenue, tình trạng chậm trễ giao thông sẽ vượt quá tiêu chí quan trọng mức trễ 2.5 giây theo hướng dẫn của LADOT. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Chậm trễ giao thông sẽ vượt quá hướng dẫn của LADOT tại Giao Điểm #4: Center Street và Commercial Street. Tác động *gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ LU-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.3-B: Thiết kế các tuyến đường và giao lộ hiện tại làm tăng nguy cơ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Đường phố và các giao điểm có thể phải đi vòng và bị đóng làn tạm thời. Cũng sẽ tạm thời đóng US101 vào ban đêm (10:00 tối đến 6:00 sáng) theo một hướng tại một thời điểm trong khi xây cất cấu trúc phía trên cầu. Các đường dốc lên và xuống tại Commercial Street cũng sẽ bị giảm chiều rộng làn đường tạm thời. Ngoài ra, có thể bị bán kính đường cong ngắn và/hoặc khoảng cách tầm nhìn ngắn trong khi xây cất. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Chủ đề 3.3-C: Cho trường hợp khẩn cấp	*Xây cất* Tác động bất lợi • Chậm trễ đáng kể tại ba giao lộ trong khi xây cất sẽ ảnh hưởng đến giao thông dọc theo Commercial Street, Alameda và Vignes Streets. Xây cất ở khu vực lân cận các giao lộ bị ảnh hưởng này, đặc biệt là US-101 và Alameda Street, có thể tác động đến hoạt động ứng phó trong trường hợp khẩn cấp, do có thể bị chậm trễ về thời gian ứng phó cho các phương tiện khẩn cấp, do đường bị đóng tạm thời và dự kiến phải đi đường vòng. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.3-D: Phương tiện công cộng, xe đạp hoặc khách bộ hành	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất lối đi mở rộng và các cải tiến liên quan đến sảnh chờ có thể dẫn đến đường vòng và gián đoạn tạm thời khả năng dùng các phương tiện giao thông công cộng cũng như xe đạp và khách bộ hành. Có thể giảm hiệu suất cho người điều hành đường sắt tại LAUS và gián đoạn tạm thời mô hình đi lại hàng ngày cho hành khách Tuyến Vàng, Đỏ và Tím cũng như các sân ga đường sắt khu vực/liên thành phố trong khi xây cất tại LAUS. • Khách bộ hành và xe đạp đến và đi từ LAUS cũng sẽ bị ảnh hưởng tạm thời và người đi xe đạp có thể phải đối mặt với các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trong khi xây cất để cải tiến cầu (như Cesar Chavez Avenue và Vignes Street) cũng như sửa đổi các đường phố địa phương (bao gồm có thể phải đóng đường và dọn dẹp). *Hoạt động* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ hỗ trợ Chương Trình SCORE của Metrolink và cần thiết để thực hiện các mục tiêu của nhiều tài liệu hoạch định hướng dẫn phát triển hoạt động đường sắt trong tương lai. Tác động bất lợi • Mặc dù Biện Pháp Xây Cất Thay Thế góp phần phát triển phương tiện giao thông công cộng ở Nam California và tăng kết nối trong tương lai cho hệ thống HSR theo hoạch định, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ mâu thuẫn với Hoạch Định Đi Lại 2035 của thành phố do khả năng kết nối giữa LAUS và các khu láng giềng xung quanh LAUS thuận tiện đi xe đạp và đi bộ. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ hỗ trợ Chương Trình SCORE của Metrolink và cần thiết để thực hiện các mục tiêu của nhiều tài liệu hoạch định hướng dẫn phát triển hoạt động đường sắt trong tương lai.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1. **TR2** **Soạn Thảo Chương Trình Giai Đoạn Xây Cất Tạm Thời cho Hoạt Động Đường Sắt Hành Khách:** Trong tiến trình thiết kế kỹ thuật sau cùng và trước khi xây cất, Metro sẽ soạn thảo Bản Ghi Nhớ với từng người điều hành đường sắt hiện tại, bao gồm nhưng không giới hạn SCRRA, LOSSAN và Amtrak, để phác thảo các mục tiêu hiệu quả hoạt động đúng thời hạn đã được các bên thống nhất trong suốt tiến trình xây cất, và cách thức kết hợp trình tự xây cất và các tiến trình điều hành đường sắt vào các tài liệu xây cất hiện hành (chương trình và thông số kỹ thuật). Trước khi xây cất, Metro và người thầu phải soạn thảo chương trình giai đoạn tạm thời chi tiết cho từng giai đoạn xây cất mà người thầu thực hiện để giữ các mục tiêu thực hiện đúng thời gian đã được hai bên thống nhất, đồng thời giảm nhẹ tác động đến khách bộ hành và hành khách tại LAUS. Trước khi xây cất, Metro và người thầu cũng phải phối hợp với người điều hành đường sắt hiện tại để bảo đảm mọi kết nối đường sắt với xe buýt hoặc đường sắt với đường sắt không bị gián đoạn trong suốt tiến trình xây cất. Các chương trình chi tiết về giai đoạn xây cất tạm thời phải được những người điều hành hiện tại chấp nhận trước khi bắt đầu các hoạt động xây cất có thể giảm hiệu suất đúng thời hạn. Trong suốt thời gian xây cất, SCRRA sẽ giám sát thực hiện đúng thời hạn trong khi xây cất và tham gia các buổi họp điều phối xây cất hàng tuần để bảo đảm thực hiện đúng thời hạn đã được các bên thống nhất. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ LU-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi (Phương Tiện Công Cộng) Không có tác động bất lợi (Cơ Sở cho Xe Đạp và Khách Bộ Hành) *Gián tiếp* Tác động có lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Biện Pháp Xây Cất Thay Thế phù hợp với các cải tiến đường bộ trong tương lai, bao gồm các cải tiến chuyên chở tích cực trong tương lai và nâng cao khả năng đi lại nêu trong *Hoạch Định Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035*.		
Chủ đề 3.3-E: Chuyên chở hàng hóa	*Xây cất* Tác động bất lợi • Bỏ công suất đường sắt đậu xe chứa hàng dài khoảng 5,500 bộ ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard sẽ dẫn đến thiếu hiệu quả khi BNSF điều hành các chuyến xe dài hơn. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Mất vĩnh viễn công suất đường sắt đậu xe chứa hàng dài khoảng 5,500 bộ ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard sẽ dẫn đến thiếu hiệu quả khi BNSF điều hành các chuyến xe dài hơn. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Mất công suất đường sắt đậu xe 5,500 bộ tại BNSF West Bank Yard do tiến trình xây cất và điều hành, sẽ gián tiếp ảnh hưởng đến hoạt động tại các bãi xe lửa chuyên chở hàng hóa khác bằng cách giảm chiều dài đường sắt đậu xe tối đa có sẵn cho các chuyến xe đơn lẻ giữa BNSF West Bank Yard và BNSF Hobart/Commerce Intermodal Yards.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-3. *Hoạt động và gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-3.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.4, Phẩm Chất Hình Ảnh và Thẩm Mỹ			
Chủ đề 3.4-A: Đặc điểm hoặc phẩm chất hình ảnh	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt Động* Tác động có lợi • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6: Nhóm người xem dự kiến sẽ có phản hồi tích cực đối với thay đổi tài nguyên vì họ sẽ là người sử dụng các cơ sở và tiếp xúc với môi trường rộng rãi hơn và các tiện nghi hiện đại hơn, từ đó nâng cao phẩm chất hình ảnh và tính thẩm mỹ tại LAUS. Những cải tiến liên quan đến khu vực hành lang cũng sẽ tạo cơ hội cho các bức tranh tường thể hiện tầm quan trọng và lịch sử địa phương của khu vực/LAUS. Tác động bất lợi • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #1: Dựng một bức tường cách âm trên tường chắn tại William Mead Homes và dọc theo Care First Village sẽ dẫn đến thay đổi tài nguyên ở mức vừa phải và ý kiến của cư dân ở mức cao. Điều này sẽ đem lại hiệu quả hình ảnh cao. • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #3: Ý kiến của cư dân tại Mozaic Apartments sẽ ở mức vừa phải vì nhìn thấy cây cầu lớn hơn bắc qua Cesar Chavez Avenue, bãi xe lửa trên cao và tường chắn mới sẽ giảm tầm nhìn hiện tại, tại một số căn hộ và giảm đặc điểm nhìn hiện tại. Mức thay đổi tài nguyên vừa phải kết hợp với ý kiến của cư dân ở mức vừa phải sẽ gây tác động hình ảnh ở mức vừa phải.	*Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ AES-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi (Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6) Không có tác động bất lợi (Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #1 - #5) *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Ảnh hưởng gián tiếp Không có tác động bất lợi		
Chủ đề 3.4-B: Ánh sáng hoặc chói sáng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Nhiều ảnh hưởng trực tiếp đến các khu láng giềng gần khu vực công trường xây cất, do phải chịu mức chiếu sáng cao hơn vào ban đêm. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Nếu không được thiết kế và lắp đặt đúng cách, lượng ánh sáng phát ra và độ chói tiềm ẩn từ cơ sở hạ tầng được đề nghị có thể dẫn đến tiếp xúc không mong muốn hoặc gián đoạn các hoạt động bình thường của một số căn hộ trong Mozaic Apartments. Các mái che mới cũng có thể tạo thêm ánh sáng chói vào ban ngày. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ AES-2. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ AES-3.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.5, Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu			
Chủ đề 3.5-A: Phù hợp chung ở *mức tối thiểu* cho lưu vực không khí bờ biển phía nam	*Xây cất* Tác động bất lợi • Bụi phát tán tại chỗ. • Tổng lượng phát thải từ xây cất thường niên từ Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt *mức NOx tối thiểu*. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Lượng phát thải NOx sẽ vượt *mức tối thiểu* vào các năm 2026 và 2031. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Sau khi công trình bắt đầu, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế có thể khuyến khích đổi sang sử dụng phương tiện công cộng và tránh dùng xe cho một người do cải tiến đi lại trong khu vực. Thay đổi này có thể gián tiếp giảm lượng khí thải giao thông vì đường sắt là phương thức đi lại hiệu quả hơn, ít bị tắc nghẽ và chậm trễ hơn.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ AQ-1 (cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế) và biện pháp giảm nhẹ AQ-1 tại Malabar Yard (giống như biện pháp giảm nhẹ AQ-1 nhưng để cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon). Thực hiện biện pháp giảm nhẹ AQ-2 (cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế) và biện pháp giảm nhẹ AQ-2 tại Malabar Yard (giống như biện pháp giảm nhẹ AQ-2 nhưng để cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon). *Hoạt động* **AQ-3** **Chương Trình Giảm Nhẹ Phẩm Chất Không Khí Thích Ứng:** Trước khi thực hiện dịch vụ đường sắt chạy xuyên qua trong khu vực/liên thành phố, Metro cần soạn thảo Chương Trình Giảm Nhẹ Phẩm Chất Không Khí Thích Ứng, hợp tác với SCRRA, với tư cách là người điều hành dịch vụ đường sắt cho người đi làm ở Nam California và là người điều quản chương trình cũng như người được Chương trình SCORE, Amtrak và Cơ Quan Hành Lang Đường Sắt LOSSAN trợ cấp. Chương trình sẽ tìm phương pháp và đòi hỏi Metro thống kê lượng phát thải thường niên, dựa trên hoạt động đi lại thực tế/hiện tại và nồng độ chất ô nhiễm tương ứng đến năm 2040. ***Đòi hỏi cho chương trình giảm nhẹ:*** Sau khi thực hiện dịch vụ chạy xuyên qua trong khu vực/liên thành phố, thường niên Metro sẽ biên soạn và tóm lược lịch biểu xe đường dài hiện tại của Metrolink, Pacific Surfliner và Amtrak để tìm mức sử dụng thực tế các chuyến xe hàng ngày và trong giờ cao điểm (bao gồm cả các chuyến xe phi doanh thu) đi qua LAUS. Hàng năm, Metro sẽ thuê một chuyên gia phẩm chất không khí để kiểm kê khí thải, từ đó xem di chuyển thực tế của các xe qua LAUS được dự báo có tăng lượng khí thải gây ô nhiễm vượt quá giới hạn	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		Mức SCAQMD đáng kể hoặc nồng độ dầu ô nhiễm ở mức vượt quá ngưỡng 10 trên một triệu của SCAQMD tại bất kỳ khu dân cư nào trong khu vực nghiên cứu Dự Án. Metro sẽ soạn thảo báo cáo thường niên để tóm lược kết quả định lượng phát thải chất ô nhiễm và nồng độ dầu ô nhiễm trong khu vực nghiên cứu dự án. Nếu dự đoán lượng khí thải ô nhiễm và nồng độ dầu ô nhiễm vượt quá mức SCAQMD quy định, thì người điều hành đường sắt khu vực và liên thành phố, hợp tác với Metro, cơ quan có thẩm quyền là chủ sở hữu của Union Station và Cơ Quan Chuyên Chở Tiểu Bang California, sẽ dùng các kỹ thuật mới phù hợp cho xe lửa theo *Mục Tiêu 6 Chương Trình Đường Sắt Tiểu Bang California 2018*: Thực Hành Quản Lý Môi Trường, Chính Sách 4: Chuyển đổi sang Hệ Thống Giao Thông Sạch và Hiệu Quả Năng Lượng (Caltrans 2018a), hoặc giảm số lần xe đi qua LAUS để giảm lượng phát thải chất ô nhiễm xuống dưới mức SCAQMD đáng kể hoặc nồng độ dầu ô nhiễm dưới mức SCAQMD quy định trong khu vực nghiên cứu Dự Án. Sau khi áp dụng các kỹ thuật mới, Metro cùng với SCRRA, Amtrak và Cơ Quan Hành Lang Đường Sắt LOSSAN sẽ tiếp tục thống kê khí thải thường niên để báo cáo kết quả định lượng phát thải chất ô nhiễm và nồng độ dầu ô nhiễm trong khu vực nghiên cứu dự án. Báo cáo thường niên sẽ bao gồm phân tích những thay đổi thực tế (hiện tại) và đề nghị lịch biểu dựa trên tiêu chí phát thải chất ô nhiễm và nồng độ dầu ô nhiễm trong khu vực nghiên cứu dự án. Lập báo cáo thường niên trước ngày 31 tháng Chạp, theo năm dương lịch, sau khi cung cấp dịch vụ đường sắt chạy xuyên qua trong khu vực/liên thành phố đến năm 2040 và phải bao gồm kết quả thống kê lượng khí thải và hiệu quả của các biện pháp đã thực hiện. ***Kỹ thuật mới cho đoàn xe lửa***: Để đạt được mức giảm phát thải chất ô nhiễm và nồng độ dầu ô nhiễm dưới mức SCAQMD cho phép, người điều hành đường sắt khu vực và liên thành phố có thể thay thế, gắn thêm hoặc thêm vào một số hoặc toàn bộ số xe lửa hiện có ở mức không phát thải hoặc phát thải thấp. Có thể áp dụng các loại kỹ thuật mới, bao gồm nhưng không giới hạn ở các loại sau đây: • Hệ thống xe lửa điện đa động lực. • Xe lửa dầu đa động lực. • Xe lửa kết hợp pin đa động lực. • Dầu tái tạo và nhiên liệu thay thế khác. Metro sẽ hợp tác với người điều hành đường sắt khu vực/liên thành phố để kết hợp các kỹ thuật mới này vào thỏa thuận điều hành và/hoặc tài trợ hiện tại và/hoặc tương lai để giảm lượng khí thải đầu máy xe lửa trong khu vực nghiên cứu dự án.	
Chủ đề 3.5-B: Lượng phát thải khí nhà kính thường niên vượt quá 25,000 tấn CO2e	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Sau khi công trình bắt đầu, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế có thể khuyến khích đổi sang sử dụng phương tiện công cộng và tránh dùng xe cho một người do cải tiến đi lại trong khu vực. Thay đổi này có thể gián tiếp giảm lượng khí thải giao thông vì đường sắt là phương thức đi lại hiệu quả hơn, ít bị tắc nghẽ và chậm trễ hơn. Những tác động có lợi này sẽ phù hợp với mục tiêu RTP/SCS 2020 để giảm lượng phát thải khí nhà kính từ giao thông chuyên chở.		
Đoạn 3.6, Tiếng Ồn và Độ Rung			
Chủ đề 3.6-A: Tiếng ồn vượt quá hoạch định chung, quy định tiếng ồn hoặc tiêu chuẩn của cơ quan **Chủ đề 3.6-C:** Tiếng ồn xung quanh	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tiếng ồn ảnh hưởng đến William Mead Homes và Care First Village khi dựng tường cách âm. • Tiếng ồn khi xây cất ảnh hưởng đến những khu vực sử dụng đất Loại 2 (khu dân cư) vì vượt quá mức FTA hiện hành vào ban ngày (80 dBA Leq) và ban đêm (70 dBA Leq) trong phạm vi 250 bộ và 300 bộ tương ứng. • Các loại hình sử dụng đất thuộc Loại 2 và 3 sau đây sẽ bị tiếng ồn xây cất vượt quá giới hạn 75 dBA của thành phố: o William Mead Homes - 41 căn nhà và một khu giải trí; o Care First Village - khoảng 36 căn nhà và sân chơi/công viên; o Mozaic Apartments - 82 căn nhà; và, o Metro Gateway Childhood Development Center. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Trong điều kiện năm 2031, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến 34 căn nhà đa hộ (24 căn tại William Mead Homes và 10 căn tại Care First Facility) và một công viên/sân thể thao gần William Mead Homes. • Trong điều kiện năm 2040, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến 34 căn nhà đa hộ (24 căn tại William Mead Homes và 10 căn tại Care First Facility) và một công viên/sân thể thao gần William Mead Homes. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ NV-2 và NV-3. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ NV-1.	*Xây cất* Tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.6-B: Mức rung động và tiếng ồn trên mặt đất	*Xây cất* Tác động bất lợi • Máy đóng cọc sẽ tạo tiếng ồn ảnh hưởng trong phạm vi 300 bộ và xe cán đường sẽ tạo độ rung trong vòng 140 bộ. Có thể ảnh hưởng nghiêm trọng làm cư dân khó chịu tại William Mead Homes, Care First Village và Mozaic Apartments.	*Xây cất* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ NV-2 và NV-3.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Hoạt động Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		
Đoạn 3.7, Tài Nguyên Sinh Học và Đất Ngập Nước			
Chủ đề 3.7-A: Các loài thực vật hoặc động vật được liên bang và tiểu bang nêu tên hoặc đề cử cần bảo vệ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Khi xây cất, có thể phải chặt cây cảnh hoặc cây mọc tự nhiên, làm đường ray và sửa cầu tại Vignes Street và Cesar Chavez Avenue, có thể ảnh hưởng đến dơi tai cụp và dơi vàng miền tây trú ngụ ở những khu vực này. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* **BIO-1** **Loài dơi:** Metro và/hoặc chuyên gia nghiên cứu loài dơi đủ tiêu chuẩn được CDFW phê duyệt sẽ khảo sát các loài dơi có tập tính trú ngụ đặc biệt (bao gồm dơi tai cụp và dơi vàng miền tây) và các loài dơi bản xứ khác trong vòng 2 tuần trước khi xây cất. Khảo sát tại môi trường sống phù hợp và/hoặc khi dỡ bỏ cầu hoặc sửa đổi cấu trúc phụ. Sẽ khảo sát tất cả các địa điểm có môi trường sống phù hợp để dơi trú ngụ (bao gồm nơi trú ngụ tiềm ẩn) bằng cách kết hợp thích hợp giữa kiểm tra cấu trúc, đếm số lần, khảo sát âm thanh hoặc các phương pháp phù hợp khác. Phải khảo sát theo mùa và thời gian ngày/đêm thích hợp để bảo đảm tìm được những dơi trú ngụ ban ngày và ban đêm (tốt nhất nên làm một khảo sát vào ban ngày và một khảo sát vào ban đêm tại mỗi địa điểm có môi trường sống phù hợp trong mùa sinh sản, ngày 1 tháng Năm đến 31 tháng Tám). Nếu không tìm thấy dơi đực, có thể chặt những cây có môi trường sống phù hợp theo hướng dẫn của chuyên gia nghiên cứu loài dơi đủ tiêu chuẩn. Nếu tìm thấy dơi đực, thì sẽ đuổi dơi đi từ từ, bằng cách theo dõi trong 3 ngày để xem chúng có hoạt động hay không. Nếu dơi đực đang phụ dơi cái nuôi dơi con thì nên tránh chỗ này cho đến khi chúng không còn hoạt động nữa. Nếu sau 3 ngày theo dõi, dơi đực vẫn đến đậu và các quan sát xác nhận không phải là đàn dơi sanh đẻ, thì sẽ lắp đặt thiết bị đuổi dơi tạm thời theo giám sát của Metro và/hoặc chuyên gia nghiên cứu loài dơi có chuyên môn được CDFW phê duyệt. Theo quyết định của chuyên gia, dựa trên chuyên môn, có thể dựng và lắp đặt (các) cấu trúc trú ngụ thay thế trước khi lắp đặt các thiết bị đuổi dơi đi. Nên đuổi dơi đi trong mùa thu (tháng Chín hoặc tháng Mười) để tránh nhốt những dơi non chưa biết bay trong những tháng mùa hè hoặc mùa ngủ đông. Nếu không thể xác nhận nơi trú ngụ đang được dùng cho đàn dơi đẻ hay không, thì không nên xáo trộn và phải trì hoãn hoặc tạm ngưng xây cất trong phạm vi 300 bộ cho đến khi nơi trú ngụ trống và dơi con tự bay được (có thể bay). Sẽ giám sát đuổi dơi đi hàng tuần và tiếp tục trong suốt thời gian xây cất dự án và sẽ ngưng khi không còn cần thiết nữa. Sẽ thực hiện các biện pháp phòng tránh và giảm nhẹ sau đây trong khi xây cất: • Sẽ thực hiện tất cả xây cất trên cầu vào ban ngày. Nếu không khả thi, thì ánh sáng và tiếng ồn phải hướng ra khỏi khu vực dơi kiếm ăn và trú ngụ ban đêm. • Không được để hoặc sử dụng các thiết bị đốt (như máy phát điện, máy bơm và xe cộ) dưới cầu. Nhân viên xây cất không được có mặt trực tiếp phía dưới đàn dơi đẻ. Các hoạt động xây cất không được hạn chế nghiêm trọng vùng trời phía trên nơi dơi trú ngụ. • Phải chặt bỏ cây lớn tạo môi trường sống phù hợp cho dơi trú ngụ, ngoài mùa sinh sản (từ ngày 1 tháng Năm đến 31 tháng Tám); nghĩa là sẽ chặt bỏ cây trong khoảng thời gian	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		từ ngày 1 tháng Chín đến 30 tháng Tư. Vì dơi có thể ngủ đông nên phải chặt cây có dơi trú ngụ cho phù hợp trước khi thời tiết bắt đầu lạnh, thường là khi nhiệt độ xuống dưới 40 độ F (khoảng ngày 1 tháng Mười Một) hoặc theo quyết định của chuyên gia nghiên cứu dơi). Nếu cần phải chặt cây lớn có môi trường sống phù hợp cho dơi sau khi thời tiết lạnh, thì chuyên gia nghiên cứu dơi đủ tiêu chuẩn phải khảo sát trước khi xây cất khi nhiệt độ cao hơn 40 độ F để bảo đảm không có dơi khi chặt cây. • Khi chặt cây cỏ thì phải bỏ lá khô trước để dơi có thể bay đi.	
Chủ đề 3.7-B: Chim làm tổ được MBTA bảo vệ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng trực tiếp đến các tổ hiện tại, bao gồm chặt cây lớn và cải tiến cầu có thể dẫn đến giảm vừa phải kích cỡ các loài chim làm tổ được MBTA bảo vệ. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng gián tiếp lên tổ hiện tại có thể bao gồm tăng nguy cơ tiếng ồn, độ rung, bụi, ánh sáng ban đêm và ảnh hưởng từ con người, giảm khả năng làm tổ.	*Xây cất và gián tiếp* **BIO–2** **Các loài MBTA:** Phải chặt cây ngoài mùa chim làm tổ (từ ngày 1 tháng Hai đến 30 tháng Chín) trong phạm vi khả thi. Nếu không thể chặt cây ngoài mùa làm tổ, thì Metro và/hoặc chuyên gia nghiên cứu gia cầm đủ tiêu chuẩn được CDFW phê duyệt sẽ khảo sát trước khi xây cất để tìm vị trí các tổ hiện tại trong vòng 72 giờ trước khi chặt cây ở mỗi khu vực có môi trường làm tổ phù hợp trên toàn BSA. Nếu tìm thấy chim làm tổ trong khi khảo sát trước khi xây cất thì chuyên gia sinh vật học sẽ lập ra một vùng đệm riêng (150 bộ cho chim sẻ và 500 bộ cho chim ăn thịt) phù hợp để không xáo trộn tổ. Có thể giảm vùng đệm dựa trên các điều kiện cụ thể của loài và địa điểm cụ thể do chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn xác định. Nhân viên xây cất phải đánh dấu rõ vùng đệm tại công trường theo hướng dẫn của chuyên gia nghiên cứu sinh vật và sẽ không xây cất hoặc chặt cây trong vùng đệm cho đến khi chuyên gia xác nhận chim non đã bay đi hoặc chim không còn dùng tổ này nữa. Phải đặt các thiết bị đuổi chim đi (chất liệu có bề mặt cứng, như ván ép hoặc tấm mica, chất liệu dẻo, như nhựa hoặc chất liệu tương tự để ngăn chim làm tổ) tại các vị trí làm tổ thích hợp trên cầu, tòa nhà hoặc các công trình khác sẽ bị dỡ bỏ hoặc sửa đổi cấu trúc phụ trước mùa làm tổ (từ ngày 1 tháng Hai đến 30 tháng Chín) để ngăn chim làm tổ trên cầu, tòa nhà hoặc các công trình kiến trúc khác gần cầu và kẽ hở chim có thể làm tổ (như chim yến và chim nhạn). Không dùng lưới để đuổi chim đi vì có thể làm chim bị thương hoặc chết, vi phạm MBTA. Ngoài ra, nếu xây cất trên cầu, tòa nhà hiện có hoặc các công trình khác nơi chim có thể làm tổ sẽ bị dỡ bỏ hoặc sửa đổi công trình phụ trong khoảng thời gian từ ngày 1 tháng Hai đến 30 tháng Chín, thì phải dời tổ chim đi trước ngày 1 tháng Hai. Ngay trước khi dời tổ, chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn sẽ kiểm tra từng tổ để tìm xem còn con dơi nào đang ngủ đông còn trú ngụ hay không, có thể là trong tổ cũ. Dời hoặc phá một phần tổ chim phải theo hướng dẫn và quan sát của chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn. Phải thường xuyên dời hoặc phá một phần tổ chim trên cầu đang xây khi cần thiết để ngăn chim làm tổ lại. Loại bỏ chất liệu làm tổ và lắp đặt thiết bị đuổi chim đi phải được chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn giám sát. Sẽ tiếp tục ngăn không cho chim làm tổ ở các công trình cho đến tháng Mười hoặc khi xây cất xong. Tất cả nhân viên và người thầu của dự án có mặt tại công trường trong khi xây cất phải hoàn tất khóa huấn luyện bắt buộc do chuyên gia nghiên cứu sinh vật của dự án hoặc chuyên gia sinh vật đủ tiêu chuẩn chỉ định thực hiện. Bất kỳ nhân viên hoặc người thầu mới nào của dự án tham gia sau khi bắt đầu xây cất cũng phải hoàn tất khóa huấn luyện bắt buộc Chương Trình Nhận Thức Môi Trường cho Người Lao Động trước khi bắt đầu công việc. Khóa huấn luyện sẽ cố vấn cho người lao động các tác động tiềm ẩn đến tài nguyên sinh học và trong phạm vi thẩm quyền.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		Ở mức tối thiểu, chương trình huấn luyện phải bao gồm các chủ đề sau đây: (1) địa điểm có thể có các loài có tình trạng đặc biệt; (2) mục đích bảo vệ tài nguyên; (3) các biện pháp bảo vệ cần thực hiện tại hiện trường; (4) các hoạt động xây cất có trách nhiệm với môi trường; và (5) thể thức giải quyết mâu thuẫn khả dĩ bất cứ lúc nào trong khi xây cất.	
Chủ đề 3.7-C: Dời động vật hoang dã	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.7-D: Mâu thuẫn với sắc lệnh bảo tồn cây xanh	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế có thể dẫn đến phải chặt bỏ hoặc xáo trộn các loài cây bản xứ được bảo vệ theo Sắc Lệnh số 186873 và Chính Sách Bảo Vệ Cây của LA Metro. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Đào rãnh, đắp mặt bằng, nén đất, đắp hoặc che phủ không cho nước thấm xuống các đường hút nước của cây có thể dẫn đến hư rễ, sau cùng là chết cây.	*Xây cất và gián tiếp* **BIO-3** **Cây được bảo vệ:** Cố vấn cây trồng đã ghi danh với Hội Cố Vấn Cây Trồng Mỹ sẽ khảo sát các cây cần được bảo vệ ít nhất 120 ngày trước khi xây cất (như cây bản xứ có đường kính tổng cộng từ 4 phân Anh (inch) trở lên, được đo ở độ cao 4.5 bộ trên mặt đất, thuộc loài cần được bảo vệ theo Quy Định Bảo Vệ Cây và Cây Bụi của Thành Phố Los Angeles (Sắc Lệnh số 186873) và Chính Sách Bảo Vệ Cây của LA Metro, bao gồm cây sồi (sồi thung lũng [*Quercus lobata*], sồi California [*Quercus agrifolia*] hoặc bất kỳ cây nào khác thuộc chi sồi bản xứ của California nhưng ngoại trừ cây sồi chà [*Quercus berberidifolia*]), cây óc chó đen miền nam California (*Juglans californiaica*), cây sung miền tây (*Platanus racemora*) và vịnh California (*Umbellularia californica*). Phải tìm vị trí và kích thước của tất cả các cây cần được bảo vệ trước khi xây cất và cho thấy trên bản đồ hoạch định dự án để xem có thể bảo vệ những cây nào theo Sắc lệnh số 186873. Cố vấn cây trồng đã ghi danh phải soạn thảo Báo Cáo Cây Cần Bảo Vệ và sẽ nộp 3 bản cho Ban Công Trình Công Cộng Thành Phố Los Angeles. Sẽ thay thế tất cả những cây cần được bảo vệ nhưng phải chặt bỏ để xây cất dự án theo tỷ lệ 2:1 (hoặc lên đến tỷ lệ 4:1 cho cây cần được bảo vệ trên đất tư nhân) trừ khi dời cây trên cùng một khu đất, thành phố Los Angeles chấp thuận dời cây là hợp lý về mặt tài chánh và thuận lợi cho cây. Mỗi cây thay thế phải nặng ít nhất 15 gallon, có đường kính từ 1 inch trở lên, cao hơn gốc 1 bộ và phải cao ít nhất 7 bộ tính từ gốc.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.8, Vùng Ngập Lũ, Thủy Văn và Phẩm Chất Nước			
Chủ đề 3.8-A: Mô hình thoát nước, xói mòn đất và bồi lắng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể dẫn đến những thay đổi trong mô hình thoát nước do tích tụ trầm tích ở khu vực hạ lưu, dẫn đến dòng chảy và xói mòn đáng kể ở các khu vực lân cận. *Hoạt động* Tác động bất lợi	*Xây cất* **HWQ-1** **Soạn Thảo và Thực Hiện SWPPP:** Trong khi xây cất, Metro phải tuân hành các quy định Giấy Phép Chung của NPDES để Xả Nước Mưa từ Các Hoạt Động Xây Cất và Xáo Trộn Đất (CGP) (Lệnh số 2009-0009-DWQ, NPDES số CAS000002) và mọi tu chính sau đó (Lệnh số 2010-0014-DWQ và Lệnh số 2012-0006-DWQ hiện đang hiệu lực. Tuy nhiên, trong khi xây cất dự án, Lệnh số 2022-0057-DWQ có thể bắt đầu có hiệu lực. Giấy phép này được thông qua vào ngày 8 tháng Chín, 2022 và sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng Chín, 2023. Không được bắt đầu xây cất cho đến khi được mã số định danh xả nước	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Tăng bề mặt không thấm nước có thể dẫn đến xói mòn hạ lưu và tăng các hạt lơ lửng và trầm tích, trực tiếp làm tăng nước đục hơn. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	từ Hệ Thống Theo Dõi Báo Cáo và Ứng Dụng Đa Năng cho Nước Mưa. Người thầu phải thực hiện tất cả các đòi hỏi của SWPPP trong khi xây cất dự án. Metro phải tuân hành các đòi hỏi lấy mẫu và báo cáo mức nguy cơ 2 của CGP. Người lập SWPPP đủ tiêu chuẩn phải soạn thảo và thực hiện chương trình hành động khi có mưa bởi trong vòng 48 giờ trước khi có thể mưa từ 50% trở lên theo Cơ Quan Khí Quyển và Đại Dương Quốc Gia. Nộp Thông Báo Chấm Dứt cho SWRCB trong vòng 90 ngày kể từ ngày xây cất và ổn định xong công trình. *Hoạt động* **HWQ-2** **Lựa Chọn BMP Phẩm Chất Nước Sau Cùng (Caltrans ROW):** Metro phải tuân hành các điều khoản của Giấy Phép Caltrans MS4 (Lệnh số 2022-0033-DWQ) và Lệnh Lịch Biểu Thời Gian (Lệnh số 2022-0089-DWQ) được thông qua ngày 22 tháng Sáu, 2022 và có hiệu lực từ ngày 1 tháng Giêng, 2023, và mọi điều khoản hiện hành của Caltrans SWMP cho các BMP dài hạn. Chỉ áp dụng đòi hỏi sau xây cất này cho các cải tiến cầu cạn US-101. Metro sẽ soạn thảo báo cáo dữ liệu nước mưa cho các chương trình, thông số kỹ thuật và giai đoạn ước tính giải quyết các BMP sau xây cất cho cầu cạn US-101 theo *Hướng Dẫn Thiết Kế và Hoạch Định Dự Án Caltrans* (ấn bản mới nhất). **HWQ-3** **Lựa Chọn BMP Phẩm Chất Nước Sau Cùng (Railroad ROW):** Cho phần Dự Án ngoài Caltrans ROW và không thuộc thẩm quyền của thành phố Los Angeles, Metro phải tuân hành Giấy Phép Chung của NPDES Đòi Hỏi Xả Chất Thải Chung Nước Mưa từ MS4 Nhỏ (Lệnh số 2013-0001-DWQ, NPDES số CAS000004), có hiệu lực từ ngày 1 tháng Bảy, 2013 (được gọi là giấy phép Giai Đoạn II). **HWQ-4** **Lựa Chọn BMP Phẩm Chất Nước Sau Cùng (Thành Phố Los Angeles):** Metro phải tuân hành các Đòi Hỏi Xả Thải NPDES cho MS4 trong Lưu Vực Ven Biển của Các Quận Los Angeles và Ventura (Lệnh số R4-2021-0105, số NPDES CAS004004), có hiệu lực từ ngày 11 tháng Chín, 2021 (được gọi là giấy phép Giai Đoạn I). Đòi hỏi sau xây cất này sẽ áp dụng cho toàn bộ dự án, ngoại trừ những phần thuộc thẩm quyền của Giấy Phép Caltrans MS4 và Giấy Phép Giai Đoạn II. Metro sẽ soạn thảo báo cáo LID sau cùng theo *Sổ Tay Hoạch Định và Phát Triển Đất Đai của thành phố Los Angeles để Phát Triển Tác Động Thấp* (Sổ tay LID), ngày 9 tháng Năm, 2016. Tài liệu này sẽ nêu rõ các BMP cần phải có trước khi điều hành và bảo trì dự án.	
Chủ đề 3.8-B: Nước mưa	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trầm tích, hóa chất, sản phẩm lỏng, sản phẩm dầu mỏ (như sơn, dung môi và nhiên liệu) và chất thải liên quan đến bê tông có thể bị đổ hoặc rò rỉ và có nguy cơ trôi theo nước mưa vào sông Los Angeles. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Diện tích không thấm nước tăng lên sẽ tăng lưu lượng dòng chảy và có thể vượt quá khả năng của một số hệ thống thoát nước tại chỗ nếu không được điều quản đúng cách.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ HWQ-1. **HAZ-1** **Soạn Thảo Chương Trình Điều Quản Chất Liệu Nguy Hiểm trong Xây Cất (Hazardous Materials Management Plan, hay HMMP):** Trước khi xây cất, người thầu phải soạn thảo HMMP trong đó nêu rõ các điều khoản về lưu giữ, ngăn chặn và thải bỏ an toàn các hóa chất và chất liệu nguy hiểm, đất và nước ngầm bị ô nhiễm được dùng hoặc tiếp xúc trong khi xây cất, bao gồm cả các vị trí thích hợp để thải bỏ. Soạn thảo HMMP cho khu vực của dự án và bao gồm nhưng không giới hạn các nội dung sau đây: • Mô tả các chất liệu và chất thải nguy hiểm được sử dụng (29 CFR 1910.1200). • Mô tả tiến trình thu gom, chuyên chở, lo liệu và đổ bỏ phù hợp với từng chất liệu hoặc chất thải nguy hiểm (29 CFR 1910.120).	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Gián tiếp Không có tác động bất lợi	• Các thể thức soạn thảo, phòng ngừa, dự phòng và khẩn cấp, bao gồm thông tin liên lạc khẩn cấp (29 CFR 1910.38). • Mô tả huấn luyện nhân sự bao gồm nhưng không giới hạn: (1) nhận ra các mối nguy hiện có hoặc tiềm ẩn do vô tình tràn đổ hoặc các vấn đề rò rỉ khác; (2) thực hiện các thể thức sơ tán, thông báo và ứng phó khẩn cấp khác; (3) điều quản, nhận thức và thu gom các chất liệu và chất thải nguy hiểm, theo đòi hỏi mức trách nhiệm (29 CFR 1910). • Hướng dẫn lưu giữ Tờ Dữ Liệu An Toàn tại chỗ cho từng hóa chất nguy hiểm (29 CFR 1910.1200). • Tìm vị trí khu vực lưu giữ chất liệu nguy hiểm, bao gồm cả khu vực lưu giữ tạm thời, phải có hệ thống ngăn chặn thứ cấp có kích thước đủ để chứa thể tích của thùng hoặc bồn chứa lớn nhất (29 CFR 1910.120). *Hoạt động* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HWQ-2 đến HWQ-4.	
Chủ đề 3.8-C: Lũ lụt	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.8-D: Tiêu chuẩn phẩm chất nước và đòi hỏi xả thải	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể ảnh hưởng bất lợi đến phẩm chất nước và vượt quá đòi hỏi xả nước mưa và nước không phải nước mưa nếu dòng chảy không được điều quản đúng cách. Đổ hỗn hợp bê tông không đúng cách có thể bị dòng chảy cuốn đi và dẫn đến suy thoái nước mặt. • Dòng chảy bề mặt tiếp xúc với đất có chứa các chất ô nhiễm này có thể giảm phẩm chất nước của sông Los Angeles tại Khúc Sông 2. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Một lượng nhỏ kim loại từ bụi từ thắng xe lửa, dầu mỡ từ toa xe, và các chất ô nhiễm hóa học khác có thể bị xả chung vào hệ thống thoát nước hiện có. *Gián tiếp* Tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MM HWQ-1. **HWQ-5** **Tuân Hành Các Đòi Hỏi Xả Nước tại Địa Phương:** Người thầu phải tuân hành các Quy Định Đòi Hỏi Xả Thải Chung khi Xả Nước Ngầm từ Xây Cất và Xả Nước Dự Án Ra Vùng Nước Mặt ở Lưu Vực Ven Biển Các Quận Los Angeles và Ventura (Lệnh số R4-2013-0095, Giấy Phép NPDES số CAG994004), có hiệu lực từ ngày 6 tháng Bảy, 2013 (được gọi là Giấy Phép Xả Nước), vì liên quan đến xả chất thải thoát nước không phải nước mưa. Hai lựa chọn bao gồm xả nước vào hệ thống thoát nước mưa địa phương và/hoặc hệ thống thoát nước vệ sinh, và người thầu phải xin giấy phép từ RWQCB và/hoặc thành phố Los Angeles. **HWQ-6** **Tuân Hành Các Đòi Hỏi Xả Nước Tại Địa Phương cho Các Địa Điểm Bị Ô Nhiễm:** Người thầu phải tuân hành các Quy Định Đòi Hỏi Xả Thải Chung khi Xả Nước Ngầm Đã Lọc Sau Khi Lắng và/hoặc Làm Sạch Các Địa Điểm Bị Ô Nhiễm VOC vào Vùng Nước Mặt ở Các Lưu Vực Ven Biển Các Quận Los Angeles và Ventura (Lệnh số R4-2013-0043, Giấy phép NPDES số CAG914001), có hiệu lực từ ngày 7 tháng Tư, 2013 (được gọi là Giấy phép xả nước cho các khu vực bị ô nhiễm), để xả chất thải thoát nước không phải nước mưa từ các địa điểm ô nhiễm bị ảnh hưởng trong khi xây cất. Có hai lựa chọn xả chất thải: xả vào hệ thống thoát nước mưa địa phương và/hoặc vào hệ thống thoát nước thải sinh hoạt	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Tăng khối lượng và tốc độ nước mưa chảy tràn có thể gây ra hoặc góp phần làm xói mòn và khi chuyên chở chất ô nhiễm ra khỏi khu vực không được điều quản đúng cách. • Mua lại các lộ đất có IGP hiện có bao gồm các điều khoản xả nước mưa có chứa các chất ô nhiễm. Nếu không tiếp tục các tiến trình này, thì xả nước mưa kỹ nghệ không đúng cách và có thể ảnh hưởng tiêu cực đến hệ thống thoát nước mưa.	hệ thống cống rãnh, và người thầu phải xin giấy phép từ RWQCB và/hoặc thành phố Los Angeles. *Hoạt động* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HWQ-2 đến HWQ-4. *Gián tiếp* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HWQ-1 đến HWQ-6 và; **HWQ-7** **Soạn Thảo Và Thực Hiện SWPPP Kỹ Nghệ cho Các Mục Đích Sử Dụng Kỹ Nghệ được Điều Quản và Dời Đi:** Metro phải tuân hành Giấy Phép Chung của NPDES khi Xả Nước Mưa Liên Quan đến Hoạt Động Kỹ Nghệ (IGP; Lệnh số 2014-0057-DWQ, được tu chính theo Lệnh số 2015-0122-DWQ, NPDES số CAS000001) khi phá dỡ, dời đi hoặc các nơi mới liên quan đến kỹ nghệ bị Dự Án ảnh hưởng. Điều này bao gồm soạn thảo (các) SWPPP kỹ nghệ, nếu được.	
Đoạn 3.9, Địa Chất, Đất và Địa Chấn			
Chủ đề 3.9-A: Rung chuyển mặt đất do địa chấn hoặc nứt mặt đất liên quan đến địa chấn, bao gồm hiện tượng hóa lỏng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.9-B: Xói mòn đất	*Xây cất* Tác động bất lợi • Mất lớp phủ bảo vệ sẽ làm nước chảy tràn trên bề mặt và đất bị xói mòn do nước trong khi xây cất. Các bề mặt công trình tạm thời, không thấm nước trong khi xây cất cũng sẽ tăng lượng nước chảy tràn trên bề mặt, làm cho đất bị xói mòn do nước. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Nếu đất lộ thiên không được bảo vệ khỏi xói mòn do gió hoặc nước, như khi chặt bỏ cây để làm công trường và kho chất liệu, thì cả công trình lộ thiên và bất kỳ kho nào đều có thể bị xói mòn và ảnh hưởng gián tiếp đến phẩm chất không khí và nước.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ HWQ-1. *Gián tiếp* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ AQ-1 và HWQ-1. **HAZ-2** **Soạn Thảo ESA GIAI ĐOẠN II cho toàn Dự Án (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã Hoàn Tất):** Trước khi thiết kế sau cùng, cần Điều Tra Địa Điểm Môi Trường Giai Đoạn II để tập trung vào các nguồn ô nhiễm khả dĩ (dựa trên ESA giai đoạn I đã hoàn tất) cho các khu đất trong phạm vi dự án sẽ bị ảnh hưởng do đào bới. Các hoạt động của giai đoạn II sẽ bao gồm: • Thâu thập các mẫu đất, nước ngầm và hơi đất từ các lỗ khoan để phân tích địa chất và môi trường cùng thâu thập/gởi mẫu đến phòng thí nghiệm môi trường để phân tích. Lấy mẫu phải dựa trên kết quả của ESA giai đoạn I cho khu vực dự án. • Phân tích mẫu trong phòng lab các chất ô nhiễm cần quan tâm, khác nhau tùy theo vị trí, nhưng có thể bao gồm VOC, PAH, TPH, PCB và kim loại CCR Tựa Đề 22. Lập báo cáo ESA giai đoạn II để tóm lược kết quả khoan và lấy mẫu, đồng thời khuyến cáo dựa trên kết quả điều tra. Metro sẽ thực hiện các kết quả của ESA giai đoạn II. Sẽ thực hiện ESA giai đoạn II	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		theo giám sát trực tiếp của Chuyên Gia Địa Chất, được cấp phép tại tiểu bang California, có chuyên môn về ESA và đánh giá các địa điểm bị ô nhiễm.	
Chủ đề 3.9-C: Đất bị sụt lún, trôi ngang và bị xói mòn hoặc không ổn định	*Xây cất* Tác động bất lợi • Do các lớp đất có thể nén được trong phạm vi 30 bộ tại nơi cải tiến cơ sở hạ tầng trong Đoạn đường 2 của khu vực nghiên cứu dự án, nên dự kiến sẽ có hiện tượng lún, cả trước mắt và lâu dài. • Do đất trong khu vực nghiên cứu dự án có thể bị xói mòn từ trung bình đến nghiêm trọng, nên sẽ tăng nguy cơ lộ ra đất xói mòn trong khi xây cất. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Xói mòn có thể suy yếu các công trình xây cất trên đất, gây hư hại nền móng và đường ống bị chôn vùi khi đất xói mòn phản ứng với chất liệu dần dần trong nhiều thập kỷ. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Trong suốt thời gian hoạt động của Dự Án, đất xói mòn có nguy cơ hư hại nền móng và đường ống chôn vùi.	**GEO-1** **Soạn Thảo Báo Cáo Địa Kỹ Thuật Sau Cùng:** Trong quá trình thiết kế sau cùng, kỹ sư địa kỹ thuật được cấp phép sẽ soạn thảo báo cáo địa kỹ thuật sau cùng (sẽ được Metro lưu lại). Báo cáo địa kỹ thuật sau cùng phải nêu và bao gồm các khuyến cáo thiết kế cho từng địa điểm cụ thể cho các vấn đề sau đây: • Chuẩn bị mặt bằng; • Khả năng chịu lực của đất; • Các nguồn và loại đắp đất thích hợp; • Hóa lỏng; • Trôi ngang; • Đất xói mòn; • Kết cấu móng; và • Đắp mặt bằng. Các khuyến cáo phải giảm nguy cơ rung chuyển địa chấn và nứt đất nền, bao gồm cả hiện tượng hóa lỏng. Ngoài các khuyến cáo cho các điều kiện nêu ở trên, báo cáo bao gồm các kết quả kiểm tra điều kiện đất và nước ngầm dưới bề mặt và các khuyến cáo thiết kế nền móng phù hợp với phiên bản mới nhất của CBC, nếu được áp dụng tại thời điểm xin giấy phép xây cất và đắp mặt bằng. Sẽ đưa thêm các khuyến cáo khác vào báo cáo để hướng dẫn thiết kế cơ sở hạ tầng liên quan đến dự án theo Tiêu Chí Thiết Kế Đường Sắt Metro, Sổ Tay Kỹ Thuật Đường Sắt, Sổ Tay Tiêu Chí Thiết Kế Dự Án Xe Lửa Cao Tốc California, Các Tu Chính của Hội Xa Lộ Tiểu Bang Mỹ và Thông Số Kỹ Thuật Thiết Kế Cầu và Hệ Số Sức Cản theo Quan Chức Chuyên Chở và các quy định địa phương hiện hành của thành phố. Thiết kế và xây cất dự án tuân hành các khuyến cáo dành riêng cho từng địa điểm như được nêu trong báo cáo địa kỹ thuật sau cùng sau khi được Metro phê duyệt.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.9-D: Đất phì nhiêu	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.10, Chất Thải và Chất Liệu Nguy Hiểm			
Chủ đề 3.10-A: Chuyên chở, sử dụng hoặc thải bỏ các chất liệu nguy hiểm	*Xây cất* Tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ HAZ-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Có các mối nguy tiềm ẩn khi chuyên chở, sử dụng và thải bỏ đất bị ô nhiễm và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm trong khi xây cất thường xuyên. • Bắt buộc phải dùng các chất liệu và chất độc hại trong khi xây cất, nếu có tràn đổ hoặc vô tình rò rỉ chất liệu nguy hiểm có thể gây nguy hiểm cho nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.10-B: Nguy cơ rò rỉ chất liệu độc hại ra môi trường	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tổng cộng có 13 địa điểm (8 REC, 2 REC đã sử dụng và 3 REC được kiểm soát) bên trong và liền kề với phạm vi dự án. Trong khoảng cách gần phạm vi dự án với các REC hiện tại này có nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm hoặc chuyên chở các chất ô nhiễm trong khi xây cất. • Phạm vi Dự Án nằm gần hai mỏ dầu, cách khu vực nghiên cứu Dự Án khoảng 0.5 dặm về phía tây bắc. Dựa trên khoảng cách gần này, có nguy cơ rò rỉ dầu tự nhiên thấp và cũng có thể tích tụ dầu và khí metan trong phạm vi Dự Án. • Vô tình rò rỉ ACM hoặc chì trong khi phá dỡ có thể gây nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, cộng đồng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HAZ-1 và HAZ-2. **HAZ-3** **Lập Chương Trình Quản Lý Đất Xây Cất Chung:** Trước khi xây cất, người thầu phải soạn thảo Chương Trình Quản Lý Đất Xây Cất Chung bao gồm các quy định chung về cách quản lý đất trong phạm vi dự án trong suốt thời gian xây cất. Bất cứ loại đất nào nhập vào khu vực Dự Án để lấp đầy phải được chứng nhận sạch theo *Cố Vấn Thông Tin-Chất Liệu Lấp Đầy Sạch của DTSC* trước khi sử dụng. Người thầu kiểm soát và quản lý đất chung và các chủ đề sau đây sẽ được nêu trong Chương Trình Quản Lý Đất: • Thể thức chung cho sức khỏe và an toàn của người lao động. • Kiểm soát bụi • Điều quản trữ lượng đất. • Kiểm soát giao thông • Kiểm soát xói mòn do nước mưa bằng BMP. **HAZ-4** **Soạn Thảo Các Chương Trình Quản Lý Đất Cụ Thể theo Từng Lô cũng như Các Chương Trình Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP):** Trước khi xây cất, người thầu phải soạn thảo Chương Trình Quản Lý Đất cụ thể cho từng lô cho các địa điểm bị ô nhiễm đã biết và các địa điểm xác nhận có LUC để trình DTSC phê duyệt. Các chương trình phải bao gồm những nguy hiểm cụ thể và các điều khoản quản lý đất cho các địa điểm bị ô nhiễm đã biết và các địa điểm xác nhận có LUC. Bản chất và mức ô nhiễm dự kiến sẽ rất khác nhau trong phạm vi dự án và những kết quả của ESA giai đoạn II sẽ cung cấp thêm thông tin chi tiết về những điều dự kiến trong khi xây cất. Chương Trình Quản Lý Đất cụ thể theo từng lô sẽ có đòi hỏi cụ thể cho từng lô về những điều sau đây: • Các thể thức thải bỏ đất. • Các thể thức quy định tìm được chất ô nhiễm chưa biết. • Quản lý đất trên các khu vực trong phạm vi dự án có LUCs hoặc chất ô nhiễm đã biết. Trước khi xây cất trên khu đất tư có LUC hoặc chất ô nhiễm đã biết, HASP theo từng lô sẽ do người thầu thực hiện các hoạt động xây cất chuẩn bị để nộp xin DTSC phê duyệt. Sẽ soạn thảo HASP để đáp ứng các đòi hỏi của OSHA	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		, Tựa Đề 29 của CFR 1910.120 và Tựa Đề 8 của CCR, Đoạn 5192, cũng như tất cả các quy định hiện hành của liên bang, tiểu bang và địa phương và sắc lệnh của cơ quan quản lý, chuyên chở và thải bỏ phương tiện bị ô nhiễm được đề nghị trong khi xây cất tại công trường. Chuyên Gia Vệ Sinh Kỹ Nghệ được Hội Đồng Vệ Sinh Kỹ Nghệ Mỹ cấp phép phải ký tên và đóng dấu vào HASP. Ngoài các quy định chung về chương trình quản lý đất xây cất, cũng cần thực hiện các quy định HASP cụ thể cho từng lô đất sau đây: • Các đòi hỏi huấn luyện cho nhân viên công trường có thể lo liệu chất ô nhiễm. • Các mối nguy hiểm do tiếp xúc hóa chất trong đất, nước ngầm, hay hơi đất được biết là có trong khu đất. • Các biện pháp giảm nhẹ và giám sát để bảo vệ nhân viên và sức khỏe cũng như an toàn cho công chúng. Trước khi xây cất, Metro hay BNSF sẽ phối hợp các biện pháp quản lý đất và những hoạt động báo cáo sẽ được trình bày cho người quan tâm và cơ quan thẩm quyền, để lập chương trình giám sát và báo cáo thích hợp, đáp ứng luật pháp liên bang, tiểu bang và địa phương cho cơ sở hạ tầng được đề nghị, và mỗi địa điểm ô nhiễm. **HAZ-5** **Địa Điểm LUC và Hợp Tác với DTSC:** Trước khi xây cất trên những khu đất có LUC, Metro phải hợp tác với DTSC cho bất kỳ chương trình nào nêu trong HAZ-4, các hoạt động xây cất và/hoặc tiếp ngoại cộng đồng cần thiết để kiểm tra quản lý các hoạt động xây cất trên các khu đất có LUC theo cách bảo vệ sức khoẻ cộng đồng và môi trường. **HAZ-6** **Tạm Ngưng Xây Cất nếu Gặp Phải Chất Liệu Độc Hại/Giếng Dầu Bỏ Hoang:** Người thầu phải ngưng xây cất và làm theo các thể thức nêu trong HMMP và chương trình quản lý đất ngay khi tìm được chất liệu độc hại hoặc giếng dầu bỏ hoang. Người thầu sẽ làm theo tất cả các quy định hiện dụng của địa phương, tiểu bang và liên bang về việc tìm tòi, thông báo, ứng phó, thải bỏ và dọn sạch các chất liệu độc hại, thùng chứa ngầm, chất liệu có chứa amiăng (như đường ống chuyên chở) và/hoặc giếng dầu bỏ hoang trong tiến trình xây cất. **HAZ-7** **Tuân Hành Quy Định Khí Mê-Tan trong Bộ Luật Xây Cất của Thành Phố Los Angeles:** Trước thiết kế sau cùng, Metro sẽ kiểm tra thiết kế cải tiến cơ sở hạ tầng trong Vùng Đệm Khí Mê-Tan (theo định nghĩa của Phòng Kỹ Thuật Los Angeles) có tuân hành các quy định của Bộ Luật Xây Cất Thành Phố Los Angeles, được quy định trong Sắc Lệnh 175790 và 180619. Các sắc lệnh đòi hỏi đánh giá mối nguy hiểm từ khí mê-tan và cách giảm nhẹ, nếu được, tùy vào mức nghiêm trọng. **HAZ-8** **Điều Tra trước khi Phá Dỡ:** Trước khi phá dỡ bất kỳ công trình kiến trúc nào, sẽ khảo sát để tìm xem có chất liệu xây cất độc hại, như ACM, LBP và các chất liệu khác, theo đòi hỏi Phế Thải Phổ Biến. Sẽ soạn thảo báo cáo khảo sát amiăng có chữ ký của Cố Vấn Amiăng Được Chứng Nhận trước khi phá dỡ hoặc cải tiến theo Quy tắc 1403 (d)(1)(A) của SCAQMD. Kết quả khảo sát sẽ được gởi cho Metro và các bên quan tâm hiện hành Metro cho là phù hợp, đồng thời cũng sẽ gởi báo cáo cho SCAQMD cùng với đơn xin giấy phép Quy Tắc 1403. Nếu tìm được vật liệu xây cất độc hại, trước khi phá dỡ công trình, thì sẽ soạn thảo chương trình dời đi thích hợp theo các đòi hỏi hiện dụng của OSHA và Ban Sức Khỏe Công Cộng Quận Los Angeles. Người thầu phải thực hiện chương trình loại bỏ, phải có giấy phép C-21 tiểu bang California, phân loại A hoặc	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		B. Nếu cần xây cất liên quan đến amiăng, thì người thầu hoặc người thầu phụ phải có Giấy Phép Người Thầu California (Chứng nhận amiăng). Trước khi phá dỡ, người thầu phải bảo đảm an toàn tại công trường và ngắt kết nối các tiện ích.	
Chủ đề 3.10-C: Khí thải độc hại hoặc lo liệu phế thải hoặc chất liệu độc hại trong phạm vi 0.25 dặm từ trường học hiện có hoặc được đề nghị	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Chuyên chở và đổ bỏ đất hoặc các thứ khác bị ô nhiễm chất liệu độc hại có thể ảnh hưởng gián tiếp đến các trường học lân cận nếu vô tình bị rớt ra.	*Gián tiếp* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HAZ-1 đến HAZ-8.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.10-D: Địa điểm chất liệu độc hại	*Xây cất* Tác động bất lợi • Nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm từ các địa điểm REC có xếp hạng nguy cơ trung bình hoặc cao có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. • Bảy địa điểm gần khu vực dự án có các hạn chế sử dụng đất liên quan. Những địa điểm này có hạn chế về chứng thư bao gồm các đòi hỏi quản lý đất. Dựa trên những điều không chắc chắn về mức làm sạch hoặc dọn sạch tại các khu vực hạn chế sử dụng đất, nguồn ô nhiễm chưa được ghi nhận, có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, cộng đồng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HAZ-2, HAZ-4 và HAZ-5.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.11, Tiện Ích Công Cộng và Năng Lượng			
Chủ đề 3.11-A: Cấp nước và cơ sở hạ tầng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Chủ đề 3.11-B: Công suất thoát nước và cơ sở hạ tầng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Những thay đổi liên quan đến xây cất trong mô hình thoát nước, bao gồm tăng lưu lượng và tốc độ dòng chảy từ khu vực nghiên cứu dự án, có thể tác động đến công suất cơ sở hạ tầng thoát nước mưa hiện có. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Tăng bề mặt không thấm nước trong khu vực nghiên cứu dự án có thể giảm khả năng thấm và tăng khối lượng cũng như tốc độ dòng chảy khi có bão, có thể vượt quá công suất của cơ sở hạ tầng thoát nước. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ HWQ-1. *Hoạt động* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ HWQ-2 đến HWQ-4.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-C: Công suất và cơ sở hạ tầng nước thải	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-D: Công suất thu gom và chôn lấp phế thải rắn	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-E: Hạ tầng viễn thông	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Chủ đề 3.11-F: Nhu cầu năng lượng, cơ sở hạ tầng và tuân hành các chương trình năng lượng tái tạo hoặc hiệu quả năng lượng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đáp ứng gia tăng hiện tại và dự đoán trong tương lai cho đường sắt/chuyên chở khác trong khu vực, dẫn đến tác động có lợi gián tiếp đến tài nguyên năng lượng.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Đoạn 3.12, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật			
Chủ đề 3.12-A: Môi trường xây cất và các di sản lịch sử khảo cổ chưa được biết đến	*Xây cất* Tác động bất lợi • Có thể tác động bất lợi đến di sản lịch sử khảo cổ (CA-LAN-1575/H) và 3 di sản lịch sử môi trường xây cất (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing, và North Main Street Bridge). *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Những ảnh hưởng gián tiếp đến các di sản lịch sử khảo cổ trong khi xây cất có thể do nhân viên xây cất cướp bóc hoặc phá hoại khi tìm được các tài nguyên khảo cổ bị chôn vùi.	*Xây cất* **CUL-1** **Chương Trình Bảo Vệ Khảo Cổ (Archaeological Treatment Plan, hay ATP):** Trước khi xây cất, Metro sẽ thuê chuyên gia khảo cổ đủ tiêu chuẩn, ở đây được định nghĩa là người đáp ứng Tiêu Chuẩn Chuyên Môn Khảo Cổ của Bộ Trưởng Nội Vụ và có kinh nghiệm phân tích và đánh giá các loại chất liệu dự đoán sẽ tìm được, để lập ATP nêu chi tiết các hành động cần thực hiện để giải quyết các tác động bất lợi cho khu đất lịch sử CA-LAN-1575/H và các tiến trình giải quyết. California SHPO, Caltrans và các bộ lạc cố vấn người Mỹ bản xứ sẽ có 30 ngày để duyệt qua và nhận xét dự thảo ATP, phù hợp với tiến trình cố vấn theo Đoạn 106 của NHPA (36 CFR 800). Sau khi nhận ý kiến liên quan, sẽ trình ATP sửa đổi cho SHPO để duyệt xét và thông qua trong 30 ngày. Soạn thảo ATP phải phù hợp với các Tiêu Chuẩn và Hướng Dẫn cho Tài Liệu Khảo Cổ của Bộ Trưởng Nội Vụ và *Báo Cáo Quản Lý Tài Nguyên Khảo Cổ của OHP California: Nội dung và định dạng đề nghị* (OHP 1990). ATP phải bao gồm tối thiểu các yếu tố sau đây: • **Thiết kế nghiên cứu** – ATP phải có thiết kế nghiên cứu hiệu quả để sử dụng đánh giá xem các đặc điểm khảo cổ và dấu tích có góp phần bảo đảm tiêu chuẩn của NRHP cho CA-LAN-1575/H theo Tiêu Chí D hay không, và để phục hồi dữ liệu khoa học từ các đặc điểm đó và các trầm tích liên quan. Thiết kế nghiên cứu phải bàn thảo kết quả nghiên cứu khảo cổ trước đây ở Lưu Vực Los Angeles, trình bày các câu hỏi nghiên cứu liên quan đến các loại đặc điểm và dấu tích dự kiến sẽ tìm được và nêu rõ các đòi hỏi dữ liệu cần thiết để trả lời đầy đủ các câu hỏi nghiên cứu. • **Mô hình dành riêng cho địa điểm** – ATP bao gồm các điều khoản để phát triển mô hình dành riêng cho địa điểm để hướng dẫn tránh hoặc giảm nhẹ tác động bất lợi lên các phần đã biết của CA-LAN-1575/H. Mô hình sẽ so sánh cơ sở hạ tầng liên quan đến dự án, dựa trên thiết kế sau cùng, với thông tin có sẵn về xáo trộn trước đó từ các chương trình hoàn công, bản đồ lịch sử, lỗ khoan địa kỹ thuật và các báo cáo khảo cổ đã biết độ sâu lấp đầy. Sẽ lập mô hình ba chiều, gồm nhiều mặt cắt địa tầng hoặc mô tả đồ họa liên quan khác để hỗ trợ tìm độ sâu các đặc điểm khảo cổ hoặc dấu tích bị chôn vùi cho từng thành phần của thiết kế Dự Án.	*Xây cất* Có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		Cố vấn các bộ lạc sẽ có cơ hội duyệt qua mô hình và nhận xét chuyên sâu dựa trên kiến thức truyền thống của bộ lạc. • **Thử nghiệm, đánh giá và phục hồi dữ liệu theo từng giai đoạn cho các đặc điểm và mỏ khoáng sản đã biết** – Dựa trên kết quả của mô hình dành riêng cho từng địa điểm để lập các thể thức thử nghiệm theo từng giai đoạn, đánh giá mức quan trọng và phục hồi dữ liệu cho các đặc điểm và mỏ khoáng sản đã biết. Do những hạn chế cực lớn tại vị trí của dự án (ảnh hưởng đến giao thông công cộng do đóng đường, đổi xe, v.v…), nên cần thử nghiệm trước khi xây cất. ATP phải bao gồm bản tóm lược các đặc điểm và thành phần dự đoán có nguy cơ liên quan đến CA-LAN-1575/H, bao gồm tham khảo các lãnh vực nghiên cứu thích hợp và các đòi hỏi dữ liệu có trong thiết kế nghiên cứu, cũng như các tiêu chuẩn cho tài liệu, đánh giá, phục hồi dữ liệu, và phân tích. ATP phải dựa vào các đòi hỏi của OSHA về mức an toàn tại các địa điểm thử nghiệm, đánh giá và phục hồi dữ liệu cũng như nguy cơ tìm được đất bị ô nhiễm hoặc các mối nguy hiểm khác. • **Theo dõi khảo cổ và người Mỹ bản xứ –** ATP sẽ bao gồm các địa điểm và tiến trình theo dõi khảo cổ và người Mỹ bản xứ trong khi xây cất cũng như các điều khoản tìm vị trí theo dõi dựa trên thiết kế sau cùng, các tác động tiềm ẩn đến tài nguyên khảo cổ thông qua mô hình dành riêng cho địa điểm và nguy cơ tác động đến tài nguyên của bộ lạc bao gồm hài cốt con người còn nguyên vẹn và bị xáo trộn (như đất bị xáo trộn trước đây hoặc lấp đầy). ATP sẽ bao gồm đòi hỏi theo dõi khảo cổ theo giám sát của Giám Đốc Công Trường Khảo Cổ có chuyên môn tối thiểu như được Hội Khảo Cổ California quy định năm 2016, cùng với khả năng chứng minh tìm được hài cốt con người và không phải con người. ATP cũng phải bao gồm các đòi hỏi tất cả người giám sát khảo cổ để xây cất dự án, phải hoàn tất ít nhất 12 đơn vị học trình trong khóa học cử nhân hoặc cao học về khảo cổ cộng với 12 tháng kinh nghiệm thực địa liên quan đến khảo cổ ở California. ATP phải dựa vào các đòi hỏi của OSHA về mức an toàn các địa điểm theo dõi và nguy cơ gặp phải đất bị ô nhiễm hoặc các mối nguy hiểm khác. • **Các điều khoản cho việc tình cờ tìm được các đặc điểm khảo cổ hay trầm tích** – ATP phải bao gồm các quy định về khám phá tình cờ đặc điểm khảo cổ hoặc trầm tích trong khi xây cất. Các điều khoản này sẽ bao gồm các thể thức ngưng làm việc, thông báo và phương pháp đánh giá bản chất và mức quan trọng khi tìm được. Nếu đặc điểm hoặc dấu tính được cho là quan trọng theo Tiêu Chí D thì cần phân tích và phục hồi dữ liệu cho các tài nguyên đã biết. • Các điều khoản cho việc tình cờ tìm được hài cốt con người, các đồ vật tang lễ liên quan và không liên quan, đồ vật linh thiêng, và đồ vật thuộc di sản văn hóa – ATP phải có các điều khoản cho việc tình cờ tìm được hài cốt con người, các đồ vật tang lễ liên quan và không liên quan, đồ vật linh thiêng, và các đồ vật thuộc di sản văn hóa. Các điều khoản này sẽ bao gồm các thể thức ngưng làm việc, thông báo và các điều khoản lo liệu (bao gồm chôn lại ở địa điểm thích hợp) hài cốt con người và những đồ vật liên quan theo cách tôn trọng phù hợp với quy định hiện dụng, sau khi cố vấn các bộ lạc Mỹ bản xứ được Ủy Ban Di Sản Mỹ Bản Xứ xác nhận Rất Có Thể là Hậu Duệ. • **Chương trình tham gia hoặc tiếp ngoại cộng đồng cho CA-LAN-1575/H** – ATP phải bao gồm các điều khoản về lập chương trình tham gia hoặc tiếp ngoại cộng đồng cho	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		CA-LAN-1575/H bao gồm tiếp tục cố vấn với các bộ lạc người Mỹ bản xứ, các chuyên gia về tài nguyên văn hóa và các bên liên quan khác, như các hội lịch sử địa phương. Chương trình có thể bao gồm tổ chức cuộc triển lãm hoặc tranh tường để xem/giáo dục tại LAUS và phát triển ứng dụng cho các thiết bị điện tử cầm tay hoặc sử dụng tài liệu giáo dục kỹ thuật số hoặc các tài liệu xuất bản khác để thông báo cho công chúng tầm quan trọng của Historic Chinatown hoặc mục đích sử dụng trước đó và vai trò của khu vực liên quan đến người Mỹ bản xứ. Bất kỳ tài liệu nào được soạn thảo để phân phát công khai đều phải tuân hành các quy định hiện hành về giữ kín đáo dữ liệu văn hóa tế nhị và thông tin về các nguồn tài nguyên khảo cổ. • **Huấn luyện WEAP tài nguyên văn hóa** – ATP sẽ bao gồm các điều khoản lập chương trình huấn luyện WEAP về tài nguyên văn hóa do chuyên gia khảo cổ đủ tiêu chuẩn hướng dẫn cho tất cả các nhân viên xây cất có đụng đến nền đất, bao gồm dạy về hậu quả khi thâu thập đồ cổ trái phép, duyệt xét các thể thức tìm đồ cổ, và giải thích những đòi hỏi giảm nhẹ cho công việc tại những khu vực tế nhị cho khảo cổ. • **Tiêu chuẩn báo cáo** – ATP sẽ bao gồm các tiêu chuẩn báo cáo kết quả kiểm tra, đánh giá, phục hồi dữ liệu và theo dõi khảo cổ. Tất cả các báo cáo phải phù hợp với Tiêu Chuẩn và Hướng Dẫn Tài Liệu Khảo Cổ của Bộ Trưởng Nội Vụ và *Báo Cáo Quản Lý Tài Nguyên Khảo Cổ của OHP California: Nội dung và định dạng đề nghị.* • **Hướng dẫn trông nom** – ATP sẽ bao gồm các hướng dẫn sở hữu và trông nom dữ liệu và sưu tầm khảo cổ, tuân hành 36 CFR 79 và Hướng Dẫn Trông Nom Sưu Tầm Khảo Cổ California (7 tháng Năm, 1993). • **Giao ước chuyển giao trách nhiệm theo Đoạn 5024 của Bộ Luật Tài Nguyên Công Cộng California** – ATP sẽ có các điều khoản đàm phán giao ước giữa các bộ lạc, Caltrans, Metro và SHPO để chuyển giao trách nhiệm của Caltrans theo Đoạn 5024 của Bộ Luật Tài Nguyên Công Cộng California cho Metro, để mua lô đất ở Caltrans ROW ở phía nam của U.S. 101 tại Commercial Street, nằm trong ranh giới của địa điểm khảo cổ CA-LAN-1575/H. Không thể hoàn tất giao ước cho đến khi tài liệu môi trường CEQA và các tài liệu thỏa thuận Đoạn 106 được SHPO phê duyệt, vì cũng phải đưa các biện pháp giảm nhẹ sau cùng vào giao ước.	
		CUL-2 **Chương Trình Bảo Vệ Môi Trường Xây Cất (Built Environment Treatment Plan, hay BETP):** Trước khi xây cất, Metro phải thuê chuyên gia sử học kiến trúc đủ tiêu chuẩn, đáp ứng Tiêu Chuẩn Chuyên Môn Lịch Sử Kiến Trúc của Bộ Trưởng Nội Vụ, để lập BETP, nêu chi tiết các hành động cần thực hiện để giải quyết các tác động bất lợi cho môi trường xây cất di sản lịch sử. SHPO California và các bên cố vấn liên tục quan tâm cụ thể đến các di sản lịch sử phải có 30 ngày để duyệt qua và nhận xét dự thảo BETP, phù hợp với mốc thời gian cố vấn theo Đoạn 106 của NHPA (36 CFR 800). Sau khi giải quyết các ý kiến liên quan, sẽ nộp BETP sửa đổi cho SHPO để duyệt xét và thông qua trong 30 ngày. BETP phải bao gồm tối thiểu các yếu tố sau đây: • **Tài liệu HABS** – BETP sẽ bao gồm các điều khoản cho tài liệu theo tiêu chuẩn HABS cho các đặc điểm riêng biệt tại LAUS, đề nghị phá dỡ hoặc thay đổi. Tài liệu này phải do chuyên gia sử học hoặc sử học kiến trúc đủ tiêu chuẩn đáp ứng Các Tiêu Chuẩn Chuyên Môn Lịch Sử hoặc Lịch Sử Kiến Trúc của Bộ Trưởng Nội Vụ và nộp cho Thư Viện Quốc Hội như phụ lục cho HABS CA-2158. Mức tài liệu HABS sẽ	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		do Văn Phòng Khu Vực Dịch Vụ Công Viên Quốc Gia lựa chọn và phải bao gồm, ở mức tối thiểu, bản ghi ảnh khổ lớn và mô tả bằng văn bản các đặc điểm riêng biệt tại LAUS đề nghị phá dỡ hoặc thay đổi chưa được đưa vào tài liệu HABS trước đó (HABS CA-2158, CA-2158-A, CA-2158-B, CA-2158-C, và CA-2158-D). Ở mức tối thiểu, phải duyệt xét các đặc điểm riêng biệt sau đây để đưa vào tài liệu này: o Lối đi bộ o Đường nhánh o Lan can o Các sân ga o Mái che dù cánh bướm o Tường chắn phía nam o Tháp nhà ga o Tòa nhà cung cấp/bảo trì xe o Cesar Chavez Avenue Undercrossing o Vignes Street Undercrossing (cầu này được xây cất trong một phần của LAUS, không đòi hỏi thêm tài liệu HABS riêng lẻ) • **Phục hồi sảnh chờ hành khách LAUS hiện tại** – BETP sẽ bao gồm các điều khoản để phục hồi sảnh chờ hành khách LAUS hiện tại (phía tây lối đi dành cho khách bộ hành) trở lại phong thái năm 1939 theo Tiêu Chuẩn Phục Hồi của Bộ Trưởng Nội Vụ, nếu được, theo quan điểm kỹ thuật và khả năng xây cất. Điều này bao gồm thiết kế lại lối vào Metro Red Line để tương thích hơn với thiết kế LAUS trước đó. Tuân hành Các Tiêu Chuẩn Phục Hồi của Bộ Trưởng Nội Vụ khi không thể phục hồi. • **Trưng bày giáo dục cho LAUS** – BETP sẽ bao gồm các điều khoản tổ chức trưng bày giáo dục cho LAUS để công chúng biết được lịch sử của LAUS và cách hành khách sử dụng đường sắt trước đây. Metro phải cứu xét có thể tận dụng các chi tiết kiến trúc quan trọng từ LAUS để trưng bày giáo dục hay không. • **Dời tháp nhà ga** – BETP sẽ bao gồm các điều khoản để đánh giá do một nhóm đa ngành thực hiện (như chuyên gia sử học kiến trúc, kỹ sư kết cấu, dân dụng, địa kỹ thuật và đường sắt) để định lại độ bằng, nâng cao chiều dọc hoặc dời Tháp Nhà Ga (Terminal Tower). Nếu đoàn liên ngành cho rằng tất cả các biện pháp bảo tồn đó không khả thi thì sẽ phá dỡ Tháp Nhà Ga. • **Chương trình thiết kế Cesar Chavez Avenue Undercrossing, Vignes Street Undercrossing và tường chắn phía nam** – BETP sẽ bao gồm các điều khoản để lập chương trình thiết kế thay thế Cesar Chavez Avenue Undercrossing và Vignes Street Undercrossing cũng như thay đổi tường chắn phía nam tương thích với đặc điểm lịch sử của LAUS, bao gồm đánh giá các lựa chọn phục hồi để bảo tồn những phần có ý nghĩa lịch sử của các công trình này khi thiết kế. • **Chương trình thiết kế North Main Street Bridge** – BETP sẽ bao gồm các điều khoản lập chương trình thiết kế cho công trình trên các đặc điểm riêng biệt của cầu North Main	

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		Street Bridge, bao gồm nhưng không giới hạn ở vỉa hè, mặt cầu và tường chắn hai bên, phải tuân hành Tiêu Chuẩn của Bộ Trưởng Nội Vụ Bảo Vệ Các Di Sản Lịch Sử với mục tiêu giảm tác động hình ảnh của các cải tiến an toàn đến đặc điểm lịch sử của cầu, trong phạm vi khả thi. • **Đánh giá thiết kế** – BETP sẽ nêu các bên—bao gồm SHPO, Văn Phòng Tài Nguyên Lịch Sử Thành Phố Los Angeles và Ủy Ban Di Sản Văn Hóa Thành Phố Los Angeles—để được cố vấn trong các giai đoạn thiết kế ban đầu của dự án cho các hạng mục sau đây: o thay đổi hoặc phá dỡ các đặc điểm riêng biệt của LAUS o phục hồi sảnh chờ hành khách LAUS hiện tại o trưng bày giáo dục tại LAUS o thay đổi đặc điểm riêng biệt của North Main Street Bridge Metro sẽ cứu xét các ý kiến nhận được trong tiến trình hoàn tất thiết kế. • **Chương trình ứng phó** – BETP sẽ bao gồm các đòi hỏi xây cất chương trình bảo vệ và ứng phó cho những tác động không lường trước và thiệt hại do vô ý, đến tài nguyên môi trường xây cất trong lịch sử. *Gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ CUL-1.	
Chủ đề 3.12-B: Tài nguyên cổ sinh vật	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất làm xáo trộn mặt đất do đào xới để xây cất cầu có thể ảnh hưởng khả dĩ đến trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng của phù sa từ Kỷ Đệ Tứ và Hệ Tầng Puente bên dưới. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng gián tiếp có thể là do trong khi xây cất nhân viên đến gần hơn các hóa thạch chôn vùi trong trầm tích dưới bề mặt, dẫn đến cướp bóc hoặc phá hoại tài nguyên tiềm ẩn.	*Xây cất và gián tiếp* **PAL-1** **Chương Trình Giảm Nhẹ Cổ Sinh Vật (Paleontological Mitigation Plan, hay PMP):** Người ta dự đoán phù sa Kỷ Đệ Tứ hoặc Hệ Tầng Puente, là các đơn vị địa chất dễ bị ảnh hưởng trong khi xây cất nếu đào xới đến độ sâu 6 bộ so với mặt đất tự nhiên. Metro phải thuê chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn để soạn thảo PMP bao gồm các chương trình đào xới sau cùng để tìm nơi các đơn vị địa chất này bị ảnh hưởng. Metro phải thực hiện PMP trước khi bắt đầu bất kỳ xây cất nào làm xáo trộn mặt đất, nếu có xác nhận các hoạt động đó sẽ ảnh hưởng phù sa Kỷ Đệ Tứ hoặc Hệ Tầng Puente. PMP sẽ bao gồm các khuyến cáo giảm nhẹ tác động cụ thể tại địa điểm và các tiến trình cụ thể để theo dõi xây cất và tìm hóa thạch. PMP bao gồm đòi hỏi theo dõi cổ sinh vật toàn nhiệm nếu đào xới ảnh hưởng đến lớp phù sa cũ thuộc Kỷ Đệ Tứ và/hoặc Hệ Tầng Puente bản xứ. Không nên theo dõi những lần đào xới chỉ ảnh hưởng đến lớp đất nhân tạo và phù sa trước Kỷ Đệ Tứ. PMP sẽ nêu chi tiết một thể thức nếu tìm được các tài nguyên cổ sinh vật có tiềm năng quan trọng trong khi xây cất. Thí dụ, người thầu phải tạm ngưng các hoạt động ở khu vực gần đó (trong bán kính 25 bộ kể từ khi khám phá) và chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro sẽ đánh giá ngay tầm quan trọng và cách làm phù hợp với các nguồn tài nguyên cổ sinh vật theo PMP. Nếu cần thiết, cần có các biện pháp cứu hộ và giảm nhẹ thích hợp sau khi cố vấn với các cơ quan có trách nhiệm và phù hợp với các hướng dẫn cũng như phương pháp tốt nhất của liên bang và tiểu bang. Có thể tiếp tục xây cất ở các khu vực khác của Dự Án trong khi đánh giá và bảo vệ	*Xây cất* Có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		các tài nguyên cổ sinh vật. Có thể sẽ không tiếp tục xây cất trong khu vực tìm thấy tài nguyên cho đến khi được chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro phê duyệt. **PAL-2** **Huấn Luyện WEAP về Cổ Sinh Vật:** Chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro sẽ lập một khóa huấn luyện WEAP tập trung vào tài nguyên cổ sinh vật cho tất cả nhân viên xây cất làm xáo trộn mặt đất, bao gồm cứu xét các thể thức cần tuân hành nếu tìm được hóa thạch, như được nêu trong PMP. **PAL-3** **Giám Sát**. Metro sẽ sắp xếp giám sát vĩnh viễn các hóa thạch quan trọng tìm được trong khi xây cất tại kho lưu giữ được công nhận, như Viện Bảo Tàng Lịch Sử Tự Nhiên Quận Los Angeles. Những hóa thạch này sẽ được chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro ghi nhận, phân loại và lập danh mục để giám sát (nhưng không chuẩn bị để trưng bày bất kỳ mẫu vật nào tìm được). Điều này bao gồm bỏ tất cả hoặc phần lớn trầm tích xung quanh để giảm thể tích mẫu vật, tăng diện tích bề mặt để sử dụng chất hợp nhất hoặc chất bảo quản, sửa chữa và ổn định những chỗ dễ vỡ hoặc bị hư hỏng trên mẫu vật và phân loại hóa thạch. Tất cả các ghi chú công trường, ảnh chụp, mặt cắt địa tầng và các dữ liệu khác liên quan đến thu hồi mẫu vật phải được lưu giữ tại cơ quan tiếp nhận mẫu vật.	
Đoạn 3.13, Tác Động Kinh Tế và Tài Chánh			
Chủ đề 3.13-A: Việc làm, lợi tức và doanh thu thuế	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Ảnh hưởng có lợi • Trong khi xây cất và điều hành, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến việc làm, lợi tức lao động và doanh thu thuế.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Đoạn 3.14, An Toàn và An Ninh			
Chủ đề 3.14-A: Dịch vụ an toàn cộng đồng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tăng kẹt xe do xe cộ xây cất và gián đoạn ra vào (như đóng đường hoặc xây cất trên đường) có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng phó khẩn cấp. *Hoạt động* Tác động có lợi • Khi hoạt động, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ giảm bớt những hạn chế khả năng tại LAUS và khách bộ hành sẽ dễ dàng đi đến sân ga hơn; an toàn hơn cho hành khách, tăng lượng và năng lực chuyên chở hành khách; và hành khách cũng dễ dàng đi đến các cơ sở mới đáp ứng đòi hỏi hiện tại của CBC và	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	đòi hỏi. Các cải tiến sảnh chờ sẽ giúp người ứng phó đầu tiên dễ dàng đi đến và cải tiến lối ra vào sảnh chờ cho hành khách. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		
Chủ đề 3.14-B: Điều kiện an toàn	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế có thể dẫn đến các nguy cơ tiềm ẩn về an toàn, có thể bao gồm nhưng không giới hạn, đồ vật rơi, trượt và té ngã cũng như nhân viên bị các thiết bị hoặc xe cộ xây cất đụng phải, cho công chúng nói chung, khách hàng và nhân viên LAUS và công nhân trong và gần khu vực xây cất. • Khách bộ hành và xe đạp đi và đến từ LAUS cũng sẽ bị ảnh hưởng tạm thời và người đi xe đạp có thể phải đối mặt với các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trong khi xây cất để cải tiến cầu (như Cesar Chavez Avenue và Vignes Street) cũng như sửa đổi các đường phố địa phương (bao gồm có thể phải đóng đường và dọn dẹp). • Các hoạt động xây cất có thể ảnh hưởng đến phẩm chất không khí do sử dụng thiết bị xây cất và đào đất dẫn đến bụi phát tán. *Hoạt động* Tác động có lợi • Thay thế cầu Vignes Street và Cesar Chavez Avenue sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế địa chấn hiện hành và hỗ trợ các đòi hỏi về tải trọng cho xe lửa khu vực/liên thành phố, xe HSR và đầu máy xe lửa hơi nước. • Cải tiến sảnh chờ sẽ tăng sức chứa hành khách, an toàn hơn và khách hàng ADA dễ dàng sử dụng dịch vụ, đồng thời hành khách ra vào hiệu quả hơn khi sử dụng các phương thức khác tại LAUS. • Cải tiến điểm giao lộ cùng mức với North Main Street hiện tại sẽ an toàn hơn tại lối băng ngang đường cho cả khách bộ hành và người đi xe đạp. Cải tiến trên Vignes Street và Cesar Chavez Avenue cũng sẽ an toàn hơn cho khách bộ hành và người đi xe đạp. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện các biện pháp giảm nhẹ TR-1, AQ-1, và AQ-2.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.14-C: Điều kiện an toàn	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Đoạn 3.15, Ảnh Hưởng đến Kinh Tế Xã Hội và Cộng Đồng			
Chủ đề 3.15-A: Cơ sở cộng đồng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Dự kiến sẽ bị chậm trễ giao thông trong khi xây cất, nên đường đến các cơ sở cộng đồng sẽ tạm thời bị ảnh hưởng do giảm bề ngang làn đường, đóng đường và đi đường vòng trong khu vực xây cất; do đó đòi hỏi cần có các lộ trình thay thế cho từng cơ sở tương ứng. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Sẽ có những tác động bất lợi gián tiếp từ tiếng ồn và độ rung tại sân thể thao William Mead Homes và sân chơi/công viên Care First Village.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1. *Gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ NV-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.15-B: Dịch vụ chính phủ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trong khi xây cất, tăng kẹt xe và gián đoạn ra vào có thể ảnh hưởng đến những lần ứng phó khẩn cấp cho cảnh sát, cứu hỏa, và người cấp cứu. Cesar Chavez Avenue và Alameda Street được chỉ định là lộ trình khi có thảm họa, và US-101 là xa lộ dùng khi thảm họa. Các hoạt động xây cất gần các tuyến đường bị ảnh hưởng này, đặc biệt là US-101 và Alameda Street, có thể cản trở hoạt động ứng phó khẩn cấp và ra vào nếu chưa có lộ trình thay thế sẵn sàng cho cảnh sát, cứu hỏa và người cấp cứu sử dụng trong trường hợp khẩn cấp. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.15-C: Tăng trưởng dân số	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-1. Tóm Lược Phân Tích NEPA cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Chủ đề 3.15-D: Dời kinh doanh và nền kinh tế	*Xây cất* Tác động có lợi • Trong khi xây cất, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến việc làm, lợi tức lao động và doanh thu thuế. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Do BNSF West Bank Yard rất quan trọng đối với chuyên chở hàng hóa trong khu vực, nên dời một phần đường sắt đậu xe tại West Bank Yard sẽ có tác động bất lợi. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ tăng doanh thu thuế từ kinh doanh, tiền lương trả cho người lao động và dự kiến sẽ thêm việc làm trong khi xây cất và hoạt động.	*Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ TR-3.	*Xây cất* Tác động có lợi Ho*ạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Chủ đề 3.15-E: Đặc điểm và gắn kết cộng đồng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Lưu ý:

[1] Mặc dù thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ không vượt quá mức tối thiểu cho $PM_{2.5}$ và PM_{10}; vẫn sẽ thực hiện Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-1 theo đòi hỏi EIR Sau Cùng của Link US và cũng sẽ thực hiện Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-1 tại Malabar Yard theo SCAQMD để giảm lượng bụi phát tán hàng ngày và các tác động liên quan đến phẩm chất không khí.

[2] Do xây cất cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ trùng với khung thời gian 6 năm của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế nên lượng khí thải xây cất cho cả hai hoạt động đều được cộng lại.

ACM=asbestos-containing materials (Vật liệu chứa amiăng); ADA=Americans with Disabilities Act (Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật); ATP=Archaeological Treatment Plan (Chương Trình Bảo Vệ Khảo Cổ); BETP=Built Environment Treatment Plan (Chương Trình Bảo Vệ Môi Trường Xây Cất); BMP=best management practice (Thực hành quản lý tốt nhất); BSA=biological study area (Khu vực nghiên cứu sinh học); CALGreen=California Green Building Standards (Bộ Tiêu Chuẩn Xây Cất Xanh California); Caltrans=California Department of Transportation (Ban Chuyên Chở California); CARB=California Air Resources Board (Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California); CBC=California Building Code (Bộ Luật Xây Cất California); CCR=California Code of Regulations (Bộ Luật Quy Định California); CDFW=California Department of Fish and Wildlife (Ban Cá và Động Vật Hoang Dã California); CEQA=California Environmental Quality Act (Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California); CFR=Code of Federal Regulations (Bộ Luật Quy Định Liên Bang); CGP=construction General permit (Giấy phép xây cất chung); CO2e=carbon monoxide equivalent (Tương đương carbon monoxide); CP=control point (Điểm kiểm soát); dBA=A-weighted decibels (Decibel trọng số A); DTSC=Department of Toxic Substances Control (Ban Kiểm Soát Chất Độc Hại); ESA=Environmental Site Assessment (Đánh Giá Môi Trường tại Địa Điểm); FTA=Federal Transit Administration (Cơ Quan Chuyên Chở Liên Bang); GHG=greenhouse gas (khí nhà kính); HABS=Historic American Buildings Survey (Khảo Sát Tòa Nhà Lịch Sử Mỹ); HACLA=Housing Authority of the City of Los Angeles (Cơ Quan gia Cư Thành Phố Los Angeles); HASP=Health and Safety Plan (Chương Trình Sức Khỏe và An Toàn); HMMP=Hazardous Materials Management Plan (Chương Trình Điều Quản Chất Liệu Nguy Hiểm); HSR=high-speed rail (Đường sắt cao tốc); IGP=Industrial General Permits (Giấy Phép Kỹ Nghệ Chung); LADOT=Los Angeles Department of Transportation (Ban Chuyên Chở Thành Phố Los Angeles); LAUS=Los Angeles Union Station; LBP=lead-based paint (Sơn gốc chì); LEED=Leadership in Energy and Environmental Design (Dẫn Đầu Thiết Kế Năng Lượng và Môi Trường); LID=low impact development (Phát triển tác động thấp); LOSSAN=Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo; LUC=land use covenant (Giao ước sử dụng đất); MBTA=Migratory Bird Treaty Act (Đạo Luật Hiệp Ước Chim Di Cư); Metro=Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Cơ Quan Chuyên Chở Đô Thị Quận Los Angeles); MOU=memorandum of understanding (Bản ghi nhớ); MS4=municipal separate storm sewer systems (Hệ thống thoát nước mưa riêng của thành phố); MT=metric ton (Mét tấn); NEPA=National Environmental Policy Act (Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia); NAHP=National Historic Preservation Act (Đạo Luật Bảo Tồn Lịch Sử Quốc Gia); NOx=nitrogen oxides; NPDES=National Pollutant Discharge Elimination System (Hệ Thống Loại Bỏ Chất Thải Ô Nhiễm Quốc Gia); NRHP=National Register of Historic Places (Sổ Địa Điểm Lịch Sử Quốc Gia); OHP=Office of Historic Preservation (Văn Phòng Bảo Tồn Lịch Sử); OSHA=Occupational Safety and Health Administration (Cơ Quan An Toàn và Sức Khỏe Nghề Nghiệp); PAHs=polynuclear aromatic hydrocarbon; PCB=polychlorinated biphenyls; U.S. EPA=United States Environmental Protection Agency (Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ); PM2.5=particulate matter less than 2.5 microns (Bụi mịn có kích thước dưới 2.5 micron); PM10=particulate matter less than 10 microns (Bụi mịn có kích thước dưới 10 micron); PMP=Paleontological Mitigation Plan (Chương Trình Giảm Nhẹ Ảnh Hưởng đến Cổ Sinh Vật); REC=recognized environmental condition (Tình trạng môi trường được thừa nhận); RIO=River Improvement Overlay District (Quận Vùng Đệm Cải Tiến Sông); RTP=Regional Transportation Plan (Chương Trình Chuyên Chở Khu Vực); RWQCB=Regional Water Quality Control Board (Hội Đồng Kiểm Soát Phẩm Chất Nước Khu Vực); SCAG=Southern California Association of Governments (Hội Chính Phủ Nam California); SCAQMD=South Coast Air Quality Management District (Cơ Quan Quản Lý Phẩm Chất Không Khí Bờ Biển Nam); SCORE=Southern California Optimized Rail Expansion (Mở Rộng Đường Sắt Tối Ưu ở Nam California); SCRRA (or Metrolink)=Southern California Regional Rail Authority (Cơ Quan Đường Sắt Khu Vực Nam California); SCS=Sustainable Communities Strategy (Sách Lược Cộng Đồng Bền Vững); SHPO=State Historic Preservation Officer (Viên Chức Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang); SWMP=stormwater management plan (Chương trình điều quản nước mưa); SWPPP=stormwater pollution prevention plan (Chương trình phòng ngừa ô nhiễm nước mưa); SWRCB=State Water Resources Control Board (Hội Đồng Kiểm Soát Tài Nguyên Nước Tiểu Bang); TMP=Traffic Management Plan (Chương Trình Điều Quản Giao Thông); TPH=total petroleum hydrocarbons (Tổng hydrocacbon dầu mỏ); VOC=volatile organic compound (Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi); WEAP=worker environmental awareness program (Chương Trình Nâng Cao Nhận Thức Môi Trường cho Nhân Viên)

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Đoạn 3.2, Hoạch Định và Sử Dụng Đất			
Chủ đề 3.2-A: Thay đổi mô hình sử dụng đất	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.2-B: Tương thích với sử dụng đất hiện tại hoặc hoạch định	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất kết hợp các lựa chọn thiết kế để cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ gián đoạn tạm thời đường đến các doanh nghiệp hiện tại, điều này có thể thay đổi lộ trình đi lại của khách hàng và xe giao hàng đến các doanh nghiệp trong khi xây cất. Gián đoạn tạm thời giao thông hiện tại có thể dẫn đến không tương thích với mục đích sử dụng đất do hạn chế đường đến các doanh nghiệp gần đó, khi cần đóng đường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* **MY TR-1** **Chuẩn bị hoạch định quản lý giao thông xây cất cho cải tiến đường sắt Malabar Yard:** Trong giai đoạn kỹ thuật sau cùng và ít nhất 30 ngày trước khi cải tiến đường sắt Malabar Yard, người thầu phải lập TMP xây cất, được Metro cũng như thành phố Vernon duyệt xét và phê duyệt. Bất kỳ lịch trình đóng đường nào nêu trong TMP xây cất đều phải được thành phố Vernon phê duyệt và phối hợp với người thầu xây cất, Metro, BNSF, doanh nghiệp tư nhân, người điều hành phương tiện công cộng và xe buýt, cộng đồng xe đạp, Khu Học Chánh Thống Nhất Los Angeles, và người cấp cứu để giảm nhẹ tác động của hoạt động xây cất đến giao thông bằng xe cộ và phi xe cộ trong giờ cao điểm. Trong thời gian đóng đường theo hoạch định, xe cộ sẽ được cho đi tạm đến các đường lân cận thông qua các đường vòng có đánh dấu rõ ràng và sẽ thông báo trước cho các bên quan tâm (người cấp cứu, người điều hành phương tiện công cộng và xe buýt, cộng đồng đi xe đạp, và người tổ chức các sự kiện đặc biệt). TMP phải lập lịch biểu đóng đường đề nghị và các lộ trình đường vòng, cũng như các lộ trình giao thông xây cất, bao gồm cho xe tải chở hàng, địa điểm và giờ giao hàng/chuyên chở ưu tiên để tránh các khu vực tắc nghẽn nặng nề trong giờ cao điểm, và để giữ lối đi an toàn cho xe đạp và khách bộ hành trong khi xây cất. Sẽ đưa các quy định sau đây vào TMP: • Phải giữ lượng giao thông, đặc biệt trong giờ cao điểm, ở mức khả thi. • Nếu khả thi, đi đến các doanh nghiệp lân cận trong giờ làm việc phải dễ dàng thông qua đường riêng hiện có hoặc tạm thời. • Metro hoặc người thầu phải dán biển báo trước khi xây cất ở những khu vực có thể ảnh hưởng đường đến các doanh nghiệp địa phương. Metro sẽ cung cấp biển báo để chỉ ra những cách mới để đi đến các doanh nghiệp và cơ sở cộng đồng, nếu bị xây cất ảnh hưởng. • Metro hoặc người thầu sẽ thông báo cho thành phố Vernon 5 ngày làm việc trước khi đóng đường, cho đi đường vòng hoặc tạm giảm bớt làn đường.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.2-C: Phân chia vật lý cộng đồng ổn định	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Gián tiếp Không có tác động bất lợi		*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.2-D: Mâu thuẫn với chính sách chương trình sử dụng đất hoặc kiểm soát sử dụng đất của địa phương	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.3, Chuyên Chở			
Chủ đề 3.3-A: Chậm trễ làm hạn chế hiệu quả của hệ thống giao thông	*Xây cất* Tác động bất lợi • Sẽ vượt quá ngưỡng tỷ lệ V/C áp dụng tại hai giao lộ (Giao lộ #5: Vernon Avenue/Santa Fe Avenue và Giao lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard). *Hoạt động* Tác động bất lợi • Sẽ vượt quá mgưỡng tỷ lệ V/C áp dụng tại hai giao lộ (Giao lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard và Giao lộ #4: Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) và một đoạn đường (Đoạn đường #4: Fruitland Avenue giữa Santa Fe Avenue và Pacific Boulevard). *Tác động gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-1. **MY TR-2** **Tạm thời kẻ lại đường viền và thêm đoạn chồng lên nhau rẽ phải theo hướng đi về phía tây của giao lộ Vernon Avenie/Santa Fe Avenue:** Trong giai đoạn kỹ thuật sau cùng và ít nhất 30 ngày trước khi cải tiến đường sắt Malabar Yard, Metro và BNSF sẽ phải xin phép thành phố Vernon tạm thời kẻ lại đường viền làn đường chung/rẽ phải về phía tây thành làn đường chỉ được rẽ phải đi về phía tây tại Vernon Avenue và thêm đoạn chồng lên nhau, rẽ phải cùng chiều. Kẻ lại đường viền tạm thời sẽ được giữ nguyên trong suốt thời gian xây cất. Sau khi hoàn tất cải tiến đường sắt Malabar Yard, sẽ trả lại làn đường như ban đầu là làn đường chung/rẽ phải và sẽ bỏ đoạn chồng lên nhau rẽ phải. **MY TR-3** **Kẻ lại đường viền giao lộ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard:** Trong giai đoạn kỹ thuật sau cùng và ít nhất 30 ngày trước khi cải tiến đường sắt Malabar Yard, Metro và BNSF sẽ phải xin phép thành phố Vernon để kẻ lại đường viền làn đường đi về phía đông thành làn đường rẽ về phía đông tại Vernon Avenue. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-3. **MY TR-4** **Kẻ lại đường viền giao lộ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue (Năm Thời Hạn 2040):** Đến Năm Thời Hạn (Future Horizon Year 2040), Metro và BNSF, cùng với thành phố Vernon, sẽ kẻ lại đường viền làn đường chung/làn đường phía bắc thành làn đường chỉ rẽ phải và làn đường đi suốt tại Pacific Boulevard. **MY TR-5** **Thêm một làn đường dành cho xe mới trên đoạn đường Fruitland Avenue giữa Santa Fe Avenue và Pacific Boulevard (Năm Thời Hạn 2040):** Trong Năm Thời Hạn (2040), Metro và BNSF, cùng với thành phố Vernon, sẽ thêm một làn đường mới cho xe đi về phía tây trên Fruitland Avenue.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Chủ đề 3.3-B: Thiết kế các tuyến đường và giao lộ hiện tại làm tăng nguy cơ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Có thể phải đi đường vòng tại các con đường và giao lộ hiện tại và tạm tắc nghẽn làn đường tại nhiều địa điểm, dẫn đến những mối nguy hiểm tạm thời khi xây cất trên đường cho người lái xe, khách bộ hành và người đi xe đạp. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Có mối nguy hiểm tiềm ẩn trên New Railroad Crossing #5 tại giao lộ Seville Avenue và 46th Street do xe cộ phải xếp hàng đi về phía nam kéo dài qua 46th Street. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-1. *Hoạt động* **MY TR-6** **Được Phê Duyệt Cần Thiết cho Các Điểm Giao Đường Sắt Băng Ngang:** Cho tất cả các sửa đổi điểm giao đường sắt băng ngang mới và hiện có, Metro và BNSF phải được thành phố Vernon chấp thuận và nộp Đơn Xin Chính Thức cho CPUC theo tiến trình được nêu trong Quy Định Phương Pháp và Thể Thức (có hiệu lực từ tháng Năm, 2021). Theo các quy định của Quy Tắc CPUC 2.4 *Tuân Hành CEQA*, Đơn Xin Chính Thức sẽ bao gồm EIR Sau Cùng của Link US (tháng Sáu, 2019) và SEIR Sau Cùng.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.3-C: Cho trường hợp khẩn cấp	*Xây cất* Tác động bất lợi • Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt quá mức tỷ lệ V/C hiện dụng tại hai giao lộ (Giao Lộ #5: Vernon Avenue/Santa Fe Avenue và Giao lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard); điều này cũng có thể cản trở người ứng cứu khẩn cấp ra vào trong khi xây cất. Ngoài ra, hai giao lộ này nằm dọc theo lộ trình được chỉ định dùng khi thảm họa. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt quá mức tỷ lệ V/C hiện dụng tại hai giao lộ (Giao Lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard và Giao lộ #4: Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) và một đoạn đường (Đoạn đường #4: Fruitland Avenue giữa Santa Fe Avenue và Pacific Boulevard), có thể cản trở đường ra vào của những người ứng cứu khẩn cấp trong suốt tiến trình hoạt động. Giao lộ #6 nằm dọc theo lộ trình được chỉ định dùng khi thảm họa. • Có thể xảy ra hiểm họa tiềm ẩn trên đường khi xe cộ xếp hàng dọc theo Seville Avenue, do đó cũng có thể cản trở đường ra vào của những người ứng cứu khẩn cấp. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ từ MY TR-1 đến TR-3. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ từ MY TR-3 đến TR-6.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.3-D: Phương tiện công cộng, xe đạp hoặc khách bộ hành	*Xây cất* Tác động bất lợi • Khi xây cất bất kỳ kết hợp lựa chọn thiết kế nào để cải tiến đường sắt Malabar Yard, sẽ phải đóng đường tạm thời trong khu vực nghiên cứu giao thông và có thể ảnh hưởng đến giao thông công cộng và cách đi lại khác không dùng xe có động cơ. Xây cất bất cứ kết hợp lựa chọn thiết kế nào đòi hỏi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-1. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-6.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt Động* Tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	đều phải đi theo đường vòng, gián đoạn giao thông tạm thời, giảm hiệu quả của người lái xe chuyên chở hoặc có hiểm họa gần nơi làm việc cho người đi bộ và đi xe đạp. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Có hiểm họa tiềm ẩn cho xe cộ xếp hàng dọc theo Seville Avenue, do đó cũng có thể làm chậm trễ lịch biểu dịch vụ chuyên chở hoặc gián đoạn đi lại cho người đi bộ và xe đạp. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.3-E: Chuyên chở hàng hóa	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt Động* Tác động có lợi • Hoạt động của bất kỳ kết hợp lựa chọn thiết kế nào để cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ tăng hiệu quả hoạt động cho BNSF đến năm 2040 vì giao thông xe lửa chở hàng và thùng dầu địa phương sẽ được phân phối lại từ lối vào phía bắc của Malabar Yard đến lối vào phía đông (dùng Đường Nối mới vào 46 Street) đến và từ giao lộ Los Angeles. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Bất kỳ kết hợp lựa chọn thiết kế nào để cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ tăng hiệu quả hoạt động khi không còn nhu cầu hoạt động trên cùng đường sắt với xe lửa chở khách. Tăng hiệu quả hoạt động được xem là lợi ích lâu dài.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Đoạn 3.4, Phẩm Chất Hình Ảnh và Thẩm Mỹ			
Chủ đề 3.4-A: Đặc điểm hoặc phẩm chất hình ảnh	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.4-B: Ánh sáng hoặc chói sáng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động*	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động*

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.5, Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu			
Chủ đề 3.5-A: Phù hợp chung ở *mức tối thiểu* cho lưu vực không khí bờ biển phía nam	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt Động* Tác động có lợi • Lợi ích từ hoạt động cải tiến đường sắt Malabar Yard bao gồm giảm quãng đường di chuyển của xe lửa đa phương thức, giảm mức tiêu thụ nhiên liệu cho đường sắt và lượng khí thải liên quan đến đường sắt. Ngoài ra, cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ nâng cao năng lực của hệ thống đường sắt tuyến chính để hỗ trợ phát triển đường sắt chở hàng trong khu vực, từ đó tránh chuyển nhu cầu phục vụ đường sắt sang chuyên chở đường bộ đường dài. Giảm VMT xe tải sẽ giảm mức tiêu thụ nhiên liệu và lượng khí thải liên quan từ xe tải. Từ góc độ địa phương, thực hiện đường nối đến 46 Street sẽ chuyển một số hoạt động đường sắt chở hàng ra khỏi khu vực dễ bị ảnh hưởng, như trường học thành phố Vernon và các khu dân cư trên Furlong Place. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Cải tiến đường sắt sẽ hỗ trợ giảm lượng phát thải chất ô nhiễm không khí nói chung theo tiêu chuẩn, bằng cách giảm VMT trong khu vực. Cải tiến đường sắt Malabar Yard cũng dẫn đến giảm số xe đi về phía bắc Malabar Yard, nơi hiện đang có và dự kiến sẽ có các thiết bị thu nhận tín hiệu nhạy cảm trong tương lai.	*Xây cất* Mặc dù không bắt buộc, Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-1 và MY AQ-2 cho Malabar Yard đều có thể áp dụng vì các cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ được xây cất cùng lúc với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Khi kết hợp lại, sẽ vượt quá mức NOx trong tiến trình xây cất. Thực hiện MY AQ-2 sẽ giảm lượng phát thải NOx xuống dưới *mức tối thiểu*. MY AQ-1 là đòi hỏi của Link US Final EIR cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và SCAQMD để giảm lượng bụi phát tán hàng ngày và tác động liên quan đến phẩm chất không khí. **MY AQ-1** **Kiểm Soát Bụi Phát Tán:** Tuân theo Quy Tắc SCAQMD 403, trong khi dọn dẹp, đắp mặt bằng, xới hoặc đào đất, phải kiểm soát bụi phát tán bằng cách tưới nước thường xuyên hoặc có các biện pháp ngăn ngừa bụi khác, bằng cách sử dụng các tiến trình sau đây, như được quy định trong Quy Tắc SCAQMD 403: • Giảm đất bị xáo trộn do dọn dẹp, đắp mặt bằng, xới hoặc đào đất để ngăn chặn lượng bụi quá mức. • Luôn có xe chở nước hoạt động tại chỗ; sử dụng xe tưới nước để giảm nhẹ bụi; tưới nước đủ để hạn chế đám bụi trong khu vực làm việc của dự án; phải tưới nước với độ che phủ hoàn toàn ít nhất hai lần mỗi ngày, tốt nhất là vào buổi sáng muộn và sau khi làm xong việc. • Tạm ngưng đắp đất và xới đất khi gió từng cơn vượt quá 25 dặm một giờ trừ khi đất đủ ẩm để ngăn bụi bay lên. • Che chắn an toàn cho xe tải khi chuyên chở vật liệu ra vào khỏi công trường. • Ổn định bề mặt đống bụi nếu không thể loại bỏ ngay. • Hạn chế đường dành cho xe cộ và giới hạn tốc độ ở mức 15 dặm một giờ trên đường không trải nhựa và ổn định mọi con đường tạm thời. • Giảm nhẹ các hoạt động xe cộ và máy móc không cần thiết. • Quét đường trải nhựa ít nhất một lần mỗi ngày ở những nơi có dấu vết bụi bẩn bám trên đường. • Phủ xanh lại hoặc ổn định vùng đất bị xáo trộn, bao gồm cả trải đường cho xe cộ trong khi xây cất, để tránh các hoạt động của xe cộ trên đường đất trong tương lai. Cũng sẽ thực hiện các biện pháp sau đây để giảm lượng khí thải xây cất: • Người thầu xây cất phải chuẩn bị và cập nhật hàng tháng danh sách kiểm kê toàn diện tất cả các thiết bị hạng nặng đường đất (cầm tay và di động) (50 mã lực trở lên) (bao gồm thông tin về nhãn hiệu, kiểu dáng, năm của động cơ, mã lực, tỷ lệ phát thải) sử dụng tổng cộng từ 40 giờ trở lên trong suốt thời gian xây cất để chứng minh đội xe xây cất	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		phù hợp với các đòi hỏi của Chính Sách Xây Cất Xanh của Metro. • Bảo đảm tất cả các thiết bị xây cất được điều chỉnh và bảo dưỡng đúng cách. • Giảm nhẹ thời gian chạy không xuống còn 5 phút, bất cứ khi nào được, để tiết kiệm nhiên liệu và giảm lượng khí thải. • Sử dụng các nguồn điện hiện có (như trụ điện) hoặc máy phát điện sử dụng nhiên liệu sạch thay vì máy phát điện tạm thời, bất cứ khi nào khả thi. • Sắp xếp các buổi cố vấn thích hợp với CARB hoặc SCAQMD để biết các đòi hỏi ghi danh và cấp phép trước khi hoạt động thiết bị tại địa điểm và xin Ghi Danh Thiết Bị Di Động với Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California (California Air Resources Board, hay CARB) có giấy phép của tiểu bang hoặc quận địa phương cho máy di động và các thiết bị điều khiển máy di động được sử dụng tại công trình dự án, ngoại trừ xe cộ trên đường nhựa và đường đất, nếu có. Sẽ đưa các kỹ thuật kiểm soát này vào thông số kỹ thuật của dự án và sẽ do người thầu xây cất thực hiện. **MY AQ-2** **Tuân Hành Tiêu Chuẩn Phát Thải Sau Cùng Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ và Sử Dụng Dầu Tái Tạo cho Thiết Bị Đường Đất:** Để tuân theo Chính Sách Xây Cất Xanh của Metro, tất cả các thiết bị xây cất chạy bằng dầu trên đường đất hơn 50 mã lực phải tuân theo các tiêu chuẩn khí thải sau cùng Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ (40 CFR Phần 1039). Ngoài ra, nếu chưa có bộ lọc dầu do nhà máy trang bị, tất cả các thiết bị xây cất phải có các thiết bị kỹ thuật điều khiển tốt nhất hiện có được CARB chứng nhận. Bất kỳ thiết bị kiểm soát khí thải nào được người thầu sử dụng phải đạt mức giảm phát thải không thấp hơn mức có thể đạt được nhờ sách lược kiểm soát khí thải diesel Cấp 3 cho động cơ có kích thước tương tự, như được nêu trong quy định CARB. Ngoài sử dụng thiết bị Cấp 4, tất cả các thiết bị xây cất đường đất phải dùng nhiên liệu 100% dầu tái tạo.	
Chủ đề 3.5-B: Lượng phát thải khí nhà kính thường niên vượt quá 25,000 tấn CO2e	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi • Bất kỳ kết hợp nào giữa các lựa chọn thiết kế để cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ giảm lượng khí thải CO_2 ròng trong khu vực vì sẽ giảm số dặm xe lửa chạy có các toa xe đa phương thức trống và giảm VMT xe tải. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Thực hiện bất kỳ kết hợp nào giữa các lựa chọn thiết kế để cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ hỗ trợ giảm lượng phát thải khí nhà kính (GHG) nói chung qua giảm VMT trong khu vực. Cải tiến đường sắt Malabar Yard cũng dẫn đến giảm số xe đi về phía bắc Malabar Yard, nơi hiện đang có và dự kiến sẽ có các thiết bị thu nhận tín hiệu nhạy cảm trong tương lai.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Đoạn 3.6, Tiếng Ồn và Độ Rung			
Chủ đề 3.6-A: Tiếng ồn vượt quá hoạch định chung, quy định tiếng ồn hoặc tiêu chuẩn của cơ quan **Chủ đề 3.6-C:** Tiếng ồn xung quanh	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi • Cải tiến đường sắt Malabar Yard cũng dẫn đến giảm số xe đi về phía bắc Malabar Yard, nơi hiện đang có và dự kiến sẽ có các thiết bị thu nhận tín hiệu nhạy cảm trong tương lai.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Chủ đề 3.6-B: Mức rung động và tiếng ồn trên mặt đất	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi • Cải tiến đường sắt Malabar Yard cũng dẫn đến giảm số xe đi về phía bắc Malabar Yard, nơi hiện đang có và dự kiến sẽ có các thiết bị thu nhận tín hiệu nhạy cảm trong tương lai.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Đoạn 3.7, Tài Nguyên Sinh Học và Đất Ngập Nước			
Chủ đề 3.7-A: Chim làm tổ được MBTA bảo vệ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể ảnh hưởng đến các loài chim làm tổ được MBTA bảo vệ trong BSA trong thời gian xây cất. Tác động trực tiếp đến một tổ chim hiện tại bao gồm chặt cây lớn có thể giảm vừa phải số lượng loài chim làm tổ được MBTA bảo vệ. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Tác động gián tiếp đến một tổ chim hiện tại có thể bao gồm tăng nguy cơ tiếng ồn xây cất cao hơn mức tiếng ồn xung quanh, độ rung, bụi quá mức, ánh sáng ban đêm và ảnh hưởng từ con người, tất cả đều có thể làm hỏng tổ.	*Xây cất và gián tiếp* **MY BIO–1** **Các Loài MBTA:** Trong quá trình xây cất, phải chặt cây ngoài mùa chim làm tổ (từ ngày 1 tháng Hai đến 30 tháng Chín) trong phạm vi khả thi. Nếu không thể chặt cây ngoài mùa làm tổ, thì Metro và/hoặc chuyên gia nghiên cứu gia cầm đủ tiêu chuẩn được CDFW phê duyệt sẽ khảo sát trước khi xây cất để tìm vị trí các tổ hiện tại trong vòng 72 giờ trước khi chặt cây ở mỗi khu vực có môi trường làm tổ thích hợp, bao gồm các tòa nhà xung quanh, mái hiên, cột điện thoại, bụi rậm hoặc cây cối. Nếu tìm thấy chim làm tổ trong khi khảo sát trước khi xây cất thì chuyên gia sinh vật học sẽ lập ra một vùng đệm riêng (150 bộ cho chim sẻ và 500 bộ cho chim ăn thịt) phù hợp để không xáo trộn tổ. Vùng đệm có thể được điều chỉnh dựa trên các điều kiện cụ thể của loài chim và địa điểm cụ thể do chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn quyết định hoặc các cơ quan bảo vệ động vật hoang dã cố vấn. Nhân viên xây cất phải đánh dấu vùng đệm này rõ ràng trên hiện trường theo hướng dẫn của chuyên gia sinh vật học và sẽ không xây cất hay chặt hạ cây cối trong vùng đệm cho đến khi chuyên gia sinh vật học xác định chim non đã bay hoặc tổ không còn hoạt động. Phải lắp đặt các thiết bị ngăn cản (chất liệu bề mặt cứng, như ván ép hoặc mica, chất liệu mềm dẻo, như nhựa vinyl, hoặc cách tương tự ngăn chim làm tổ) trên các vị trí làm tổ thích hợp tại các tòa nhà hoặc các công trình khác sẽ được dỡ bỏ trước mùa chim làm tổ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		(từ ngày 1 tháng Hai đến ngày 30 tháng Chín) để ngăn các loài chim làm tổ trên cầu và trong các khe đá (thí dụ như chim én và chim yến) làm tổ tại cầu, nhà cửa hoặc các công trình khác. Không dùng lưới để đuổi chim đi vì có thể làm chim bị thương hoặc chết, vi phạm MBTA. Dời hoặc phá một phần tổ chim phải theo hướng dẫn và quan sát của chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn. Phải thường xuyên dời một phần tổ chim khi cần thiết để ngăn chim làm tổ lại. Loại bỏ chất liệu làm tổ và lắp đặt thiết bị đuổi chim đi phải được chuyên gia nghiên cứu sinh vật đủ tiêu chuẩn giám sát. Sẽ tiếp tục ngăn không cho chim làm tổ ở các công trình cho đến tháng Mười hoặc khi xây cất xong. Kỹ Sư Hiện Trường của Metro hoặc người thầu được chỉ định phải bảo đảm tất cả nhân viên và người thầu của dự án có mặt tại công trường trong quá trình xây cất phải hoàn tất khóa huấn luyện bắt buộc do chuyên gia nghiên cứu sinh vật của dự án hoặc chuyên gia sinh vật đủ tiêu chuẩn chỉ định thực hiện. Bất kỳ nhân viên hoặc người thầu mới nào của dự án tham gia sau khi bắt đầu xây cất cũng phải hoàn tất khóa huấn luyện bắt buộc Chương Trình Nhận Thức Môi Trường cho Người Lao Động trước khi bắt đầu công việc. Khóa huấn luyện sẽ cố vấn cho người lao động các tác động tiềm ẩn đến tài nguyên trong phạm vi thẩm quyền. Tối thiểu, chương trình huấn luyện phải bao gồm các chủ đề sau đây: (1) có các loài có tập tính đặc biệt và các nhóm thực vật có tập tính đặc biệt trong khu vực dự án (bao gồm các quần thể thực vật thuộc thẩm quyền quản lý của USACE, CDFW và Hội Đồng Kiểm Soát Phẩm Chất Nước Khu Vực (Regional Water Quality Control Board, hay [RWQCB]), (2) mục đích bảo vệ tài nguyên; (3) các biện pháp bảo vệ cần thực hiện tại hiện trường, bao gồm hạn chế nghiêm ngặt các hoạt động, xe cộ, thiết bị và vật liệu xây cất trong khu vực có hàng rào để tránh khu vực tài nguyên thuộc thẩm quyền trên hiện trường (tránh các khu vực được khoanh định trên bản đồ hoặc trên khu vực dự án có hàng rào)); (4) xây cất có trách nhiệm với môi trường; và (5) tiến trình giải quyết mâu thuẫn bất cứ lúc nào trong quá trình xây cất.	
Chủ đề 3.7-B: Mâu thuẫn với sắc lệnh bảo tồn cây xanh	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể cần chặt bỏ hoặc xáo trộn các loài cây bản xứ được bảo vệ theo Lệnh Bảo Vệ Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Luật Quy Định, Chương 12.24, Cây Xanh Đường Phố). Cắt và/hoặc chặt bỏ những cây của thành phố được bảo vệ mà không có giấy phép chặt cây sẽ mâu thẫu với Luật Bảo Vệ Cây của Thành Phố Vernon. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Đào rãnh, đắp mặt bằng, nén đất, đắp hoặc che phủ không cho nước thấm xuống các đường hút nước của cây có thể dẫn đến hư rễ, sau cùng là chết cây.	*Xây cất và gián tiếp* **MY BIO-2** **Cây Được Bảo Vệ:** Trước khi xây cất, phải tìm và cứu xét các cây xanh của thành phố (ngoài đất tư nhân) trên bản đồ phạm vi Dự Án để xem cây nào có thể được bảo vệ theo Luật Bảo Vệ Cây của Thành Phố Vernon (Bộ Luật Quy Định, Chương 12.24, Cây Xanh Đường Phố). Trước khi chặt bỏ bất kỳ cây nào của thành phố, Metro phải lập Chương Trình Chặt Bỏ/Bảo Vệ Cây để Ban Công Trình Thành Phố Vernon cứu xét và phê duyệt, trong đó nêu rõ những nội dung sau đây: • Cây đề nghị chặt bớt hoặc chặt bỏ; • Cây đề nghị giữ lại; và • Cây đề nghị thay thế cho những cây bị chặt hoặc chặt bỏ. Phải trồng tất cả cây ven đường theo quy hoạch chánh cho cây xanh đường phố hiện có tại Ban Công Trình thành phố Vernon. Ngoài ra, tất cả các công trình xây cất phải bảo tồn và bảo vệ cây hiện có, cây được dời chỗ và cây mới trồng để thay thế những cây bị chặt bỏ theo quy định Đoạn 12.24.090 của Luật Bảo Vệ Cây của Thành Phố.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Đoạn 3.8, Vùng Ngập Lũ, Thủy Văn và Phẩm Chất Nước			
Chủ đề 3.8-A: Mô hình thoát nước, xói mòn đất và bồi lắng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể dẫn đến những thay đổi trong mô hình thoát nước do tích tụ trầm tích ở khu vực hạ lưu, dẫn đến dòng chảy và xói mòn đáng kể ở các khu vực lân cận. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Ở những khu vực có bề mặt không thấm nước hiện tại sẽ được thay thế bằng nền đường dẫn thấm nước, nên tốc độ nước mưa chảy tràn vào hệ thống thoát nước mưa công cộng sẽ giảm theo dự kiến. Tuy nhiên, vẫn có thể ảnh hưởng xấu đến hệ thống thoát nước nếu không được thiết kế và quản lý phù hợp trong tiến trình hoạt động. Thí dụ, dòng nước mưa có thể chảy nhiều hơn vào một số cống thoát nước mưa so với điều kiện hiện tại khi tập trung dòng chảy vào một số khu vực. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Trong tiến trình xây cất và hoạt động, thực hiện bất kỳ kết hợp lựa chọn thiết kế nào để cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể xói mòn đất và thay đổi mô hình thoát nước vì người thầu có thể cần chuyển hướng hệ thống thoát nước xung quanh một hoặc nhiều khu vực xây cất.	*Xây cất* **MY HWQ1** **Soạn Thảo và Thực Hiện SWPPP để Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard:** Trong khi xây cất, Metro hoặc BNSF phải tuân hành các quy định của Giấy Phép Chung NPDES về Xả Nước Mưa Liên Quan đến Các Hoạt Động Xây Cất và Xáo Trộn Đất Đai (Lệnh số 20090009DWQ, NPDES số CAS000002) và mọi sửa đổi tiếp theo (Lệnh số 2010 0014DWQ và Lệnh số 20120006DWQ), hiện đang có hiệu lực. Tuy nhiên, trong khi xây cất để cải tiến đường sắt Malabar Yard, Lệnh số 2022-0057-DWQ có thể bắt đầu có hiệu lực. Giấy phép này được thông qua vào ngày 8 tháng Chín, 2022 và sẽ có hiệu lực vào ngày 1 tháng Chín, 2023. Sẽ không được bắt đầu xây cất cho đến khi được cấp số nhận dạng người xả thải từ Hệ Thống Theo Dõi Báo Cáo và Xin Xả Nước Mưa (Stormwater Multiple Application and Report Tracking System). Người thầu phải thực hiện tất cả các đòi hỏi của SWPPP trong khi xây cất dự án. Metro hoặc BNSF phải tuân theo các đòi hỏi lấy mẫu và báo cáo Mức Rủi Ro 2 của giấy phép xây cất chung (construction general permit, hay CGP). Người lập SWPPP đủ tiêu chuẩn phải soạn thảo và thực hiện chương trình hành động khi có mưa bởi trong vòng 48 giờ trước khi có thể mưa từ 50% trở lên theo Cơ Quan Khí Quyển và Đại Dương Quốc Gia. Nộp Thông Báo Chấm Dứt cho SWRCB trong vòng 90 ngày kể từ ngày xây cất và ổn định xong địa điểm. *Hoạt động* **MY HWQ5** **Lựa Chọn BMP Phẩm Chất Nước Sau Cùng (Thành Phố Vernon và Đường Sắt ROW) để Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard:** Đối với cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon, Metro hoặc BNSF phải tuân theo các Đòi Hỏi Xả Chất Thải của NPDES đối với xả chất thải từ MS4 trong lưu vực ven biển của các Quận Los Angeles và Ventura (Lệnh số R4-20210105, số NPDES CAS004004), hiệu lực từ ngày 11 tháng Chín, 2021 (được gọi là Giấy Phép Giai Đoạn I). Metro hoặc BNSF cũng sẽ lập báo cáo LID sau cùng theo Sổ Tay *Hướng Dẫn Phát Triển Tác Động Thấp (Low Impact Development Guidance Manual) của thành phố Vernon*. Tài liệu này sẽ nêu rõ các BMP cần phải có trước khi điều hành và bảo trì dự án. *Gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-1 và MY HWQ-5.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.8-B: Nước mưa	*Xây cất* Tác động bất lợi • Hóa chất, sản phẩm lỏng, sản phẩm dầu mỏ (như sơn, dung môi và nhiên liệu) và chất thải liên quan đến bê tông có thể bị tràn hoặc rò rỉ và có nguy cơ trôi theo nước mưa vào sông Los Angeles. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Bất kỳ tái xây cất bề mặt không thấm nước đều có thể ảnh hưởng đến nước mưa chảy tràn nếu không được thiết kế và quản lý phù hợp trong khi hoạt động.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-1. **MY HAZ1** **Soạn Thảo Chương Trình Điều Quản Chất Liệu Nguy Hiểm trong Xây Cất (Hazardous Materials Management Plan, hay HMMP):** Trước khi xây cất, người thầu phải soạn thảo HMMP trong đó nêu rõ các điều khoản về lưu giữ, ngăn chặn và thải bỏ an toàn các hóa chất và chất liệu nguy hiểm, đất và nước ngầm bị ô nhiễm được dùng hoặc tiếp xúc trong khi xây cất, bao gồm cả các vị trí thích hợp để thải bỏ. Phải soạn thảo HMMP cho khu vực của dự án đối với các lựa chọn thiết kế đã chọn và bao gồm nhưng không giới hạn các nội dung sau đây: • Mô tả các chất liệu và chất thải nguy hiểm được sử dụng (29 CFR 1910.1200). • Mô tả tiến trình thu gom, chuyên chở, lo liệu và đổ bỏ phù hợp với từng chất liệu hoặc chất thải nguy hiểm (29 CFR 1910.120).	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Gián tiếp Tác động bất lợi • Xây cất bất kỳ kết hợp lựa chọn thiết kế nào để cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể dẫn đến những thay đổi về mô hình thoát nước hiện có và vượt quá khả năng của đường ống và cơ sở thoát nước mưa hiện có phục vụ khu vực.	• Các thể thức soạn thảo, phòng ngừa, dự phòng và khẩn cấp, bao gồm thông tin liên lạc khẩn cấp (29 CFR 1910.38). • Mô tả huấn luyện nhân sự bao gồm nhưng không giới hạn: (1) nhận ra các nguy hiểm hiện có hoặc tiềm ẩn do bị tràn đổ vô tình hoặc các vấn đề rò ri khác; (2) thực hiện các thể thức sơ tán, thông báo và ứng phó khẩn cấp khác; và (3) điều quản, nhận thức và thu gom các vật liệu và chất thải nguy hiểm theo đòi hỏi của mức trách nhiệm (29 CFR 1910). • Hướng dẫn lưu giữ Tờ Dữ Liệu An Toàn tại chỗ cho từng hóa chất nguy hiểm (29 CFR 1910.1200). • Tìm vị trí khu vực lưu giữ chất liệu nguy hiểm, bao gồm cả khu vực lưu giữ tạm thời, phải có hệ thống ngăn chặn thứ cấp có kích thước đủ để chứa thể tích của thùng hoặc bồn chứa lớn nhất (29 CFR 1910.120). *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-5. *Gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HAZ-1, MY HWQ-1, và MY HWQ-5.	
Chủ đề 3.8-C: Lũ lụt	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.8-D: Tiêu chuẩn phẩm chất nước và đòi hỏi xả thải	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất có thể gây ảnh hưởng bất lợi đến phẩm chất nước và vượt quá giới hạn đòi hỏi xả nước mưa và không phải nước mưa nếu dòng chảy bề mặt không được điều quản đúng cách. Đổ hỗn hợp bê tông không đúng cách có thể bị dòng chảy cuốn đi và dẫn đến suy thoái nước mặt. • Dòng chảy bề mặt tiếp xúc với đất có chứa các chất ô nhiễm này có thể giảm phẩm chất nước của sông Los Angeles tại Khúc Sông 2. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Một lượng nhỏ kim loại từ bụi từ thắng xe lửa, dầu mỡ từ toa xe, và các chất ô nhiễm hóa học khác có thể bị xả chung vào hệ thống thoát nước hiện có.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-1. **MY HWQ2 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Xả Nước tại Địa Phương để Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard:** Người thầu phải tuân hành các Quy Định Đòi Hỏi Xả Thải Chung khi Xả Nước Ngầm từ Xây Cất và Xả Nước Dự Án Ra Vùng Nước Mặt ở Lưu Vực Ven Biển Các Quận Los Angeles và Ventura (Lệnh số R4-2013-0095, Giấy Phép NPDES số CAG994004), có hiệu lực từ ngày 6 tháng Bảy, 2013 (được gọi là Giấy Phép Xả Nước), vì liên quan đến xả chất thải thoát nước không phải nước mưa. Hai lựa chọn bao gồm xả nước vào hệ thống thoát nước mưa địa phương và/hoặc hệ thống thoát nước vệ sinh, và người thầu phải xin giấy phép RWQCB và/hoặc thành phố Vernon. **MY HWQ3 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Xả Nước tại Địa Phương cho Các Địa Điểm Bị Ô Nhiễm để Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard:** Người thầu phải tuân hành các quy định Đòi Hỏi Chung Xả Nước Ngầm Đã Thanh Lọc từ Các Hoạt Động Điều Tra và/hoặc Làm Sạch Các Địa Điểm Bị Ô Nhiễm VOC Ra Nguồn Nước Mặt tại Các Lưu Vực Ven Biển của Quận Los Angeles và Ventura (Lệnh số R4-2013-0043, Giấy Phép NPDES số CAG914001),	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Gián tiếp Tác động bất lợi • Đối với Lựa Chọn Thiết Kế 1 tại 46 Street, có thể có tác động ở hai địa điểm hiện có Mã Số Xả Thải đang hoạt động theo Giấy Phép Kỹ Nghệ Chung (Industrial General Permit, hay IGP), bao gồm Flores Design (APN 6308-004-012, phía nam của 46th Street, giữa Pacific Boulevard và Seville Avenue) và Arcadia Leonis (APN 6308-004-012, góc tây nam của 46th Street và Seville Avenue). Các địa điểm này có giấy phép hiệu lực với các điều khoản thu gom nước mưa có chất gây ô nhiễm và có thể cần phải cập nhật giấy phép để tiếp tục hoạt động theo cùng giấy phép. Nếu không tiếp tục các tiến trình này, thì xả nước mưa kỹ nghệ không đúng cách và có thể ảnh hưởng tiêu cực đến hệ thống thoát nước mưa.	có hiệu lực từ ngày 7 tháng Tư, 2013 (được gọi là Giấy Phép Thoát Nước cho các khu vực bị ô nhiễm), cho phép xả nước không phải nước mưa từ các khu vực bị ô nhiễm trong khi xây cất. Hai lựa chọn bao gồm xả nước vào hệ thống thoát nước mưa địa phương và/hoặc hệ thống thoát nước vệ sinh, và người thầu phải xin giấy phép RWQCB và/hoặc thành phố Vernon. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-5. *Gián tiếp* **MY HWQ4** **Soạn Thảo và Thực Hiện SWPPP Kỹ Nghệ cho Sử Dụng Kỹ Nghệ Được Điều Quản và Dời Đi để Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard:** Metro hoặc BNSF phải tuân hành Giấy Phép Chung của NPDES khi Xả Nước Mưa Liên Quan đến Hoạt Động Kỹ Nghệ (IGP; Lệnh số 2014-0057-DWQ, được tu chính theo Lệnh số 2015-0122-DWQ, NPDES số CAS000001) khi phá dỡ, dời đi hoặc các tài sản mới liên quan đến kỹ nghệ do cải tiến đường sắt bị ảnh hưởng. Điều này bao gồm soạn thảo (các) SWPPP kỹ nghệ, nếu được.	
Đoạn 3.9, Địa Chất, Đất và Địa Chấn			
Chủ đề 3.9-A: Rung chuyển mặt đất do địa chấn hoặc nứt mặt đất liên quan đến địa chấn, bao gồm hiện tượng hóa lỏng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Khu vực nghiên cứu Malabar Yard bao gồm các loại đất có thể bị hóa lỏng. Các hoạt động xây cất có thể dẫn đến những tác động gián tiếp liên quan đến hóa lỏng, bao gồm cả dịch chuyển và suy giảm khả năng chịu lực.	*Gián tiếp* **MY GEO1** **Lập Báo Cáo Địa Kỹ Thuật Sau Cùng:** Trong quá trình thiết kế sau cùng, kỹ sư địa kỹ thuật được cấp phép sẽ soạn thảo báo cáo địa kỹ thuật sau cùng (sẽ được Metro lưu lại). Báo cáo địa kỹ thuật sau cùng phải nêu và bao gồm các khuyến cáo thiết kế cho từng địa điểm cụ thể cho các vấn đề sau đây: • Chuẩn bị mặt bằng; • Khả năng chịu lực của đất; • Các nguồn và loại đắp đất thích hợp; • Hóa lỏng; • Đất xói mòn; • Kết cấu móng; và • Đắp mặt bằng. Các khuyến cáo phải giảm nguy cơ rung chuyển địa chấn và nứt đất nền, bao gồm cả hiện tượng hóa lỏng. Ngoài các khuyến cáo cho các điều kiện nêu ở trên, báo cáo bao gồm các kết quả kiểm tra điều kiện đất và nước ngầm dưới bề mặt và các khuyến cáo thiết kế nền móng phù hợp với phiên bản mới nhất của CBC, nếu được áp dụng tại thời điểm xin giấy phép xây cất và đắp mặt bằng. Báo cáo sẽ gồm cả các khuyến cáo phụ trội để hướng dẫn thiết kế cải tiến đường sắt Malabar Yard theo *Sổ Tay Kỹ Thuật Đường Sắt (Manual for Railway Engineering)* và các quy tắc hiện dụng của thành phố. Phải thiết kế và xây cất dự án theo các khuyến cáo cho từng địa điểm quy định trong báo cáo địa kỹ thuật sau cùng cần lập.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.9-B: Xói mòn đất	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	Hoạt động Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.9-C: Sụp đổ do sử dụng các đơn vị địa chất hoặc đất không ổn định bị xói mòn	*Xây cất* Tác động bất lợi • Do có ít thông tin địa kỹ thuật cụ thể và có sẵn về địa điểm nên các hoạt động xây cất có thể bị sụp đổ do thủy điện. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Xói mòn có thể suy yếu các công trình xây cất trên đất, gây hư hại nền móng và đường ống bị chôn vùi khi đất xói mòn phản ứng với chất liệu dần dần trong nhiều thập kỷ. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Trong suốt thời gian hoạt động của dự án, đất xói mòn có nguy cơ hư hại nền móng và đường ống bị chôn vùi.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY GEO-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.9-D: Đất phì nhiêu	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất để cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể ở khu vực có đất bị giãn nở, điều này có thể dẫn đến áp lực tăng cao, hư hỏng cấu trúc của cả cải tiến đường ray cũng như cải thiện tín hiệu, an toàn và dân dụng. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể ở khu vực có đất bị giãn nở, có thể dẫn đến hư hỏng cấu trúc do áp lực tăng cao, bao gồm các vết nứt trên vỉa hè và mặt đường cũng như hư hỏng đường ray. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Trong suốt thời gian thực hiện dự án, đất trương nở trong khu vực nghiên cứu Malabar Yard có thể dẫn đến các vấn đề hư hại cấu trúc do áp lực nâng, bao gồm nứt vỉa hè và đường ray.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY GEO-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
Đoạn 3.10, Chất Thải và Chất Liệu Nguy Hiểm			
Chủ đề 3.10-A: Chuyên chở, sử dụng hoặc thải bỏ các chất liệu nguy hiểm	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trong khi xây cất, có thể cần sử dụng các vật liệu và chất liệu nguy hiểm và sẽ gây chất thải nguy hiểm. Nếu chất liệu nguy hiểm bị tràn đổ thì vô tình rò rỉ có thể gây nguy hiểm cho nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. • Nếu có đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm và không được điều quản đầy đủ thì sẽ có nguy hiểm tiềm ẩn do chuyên chở, sử dụng và thải bỏ đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm trong khi xây cất để cải tiến đường sắt Malabar Yard. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HAZ-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.10-B: Nguy cơ rò rỉ chất liệu độc hại ra môi trường	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xác định có hai địa điểm REC có nguy cơ cao ở gần các công trình cải tiến đường sắt Malabar Yard và có thể có nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm hoặc các chất ô nhiễm trôi chảy (thí dụ, trôi theo nước ngầm) trong các hoạt động xây cất. • Một địa điểm REC có hydrocarbon dầu mỏ và địa điểm REC thứ hai có dung môi clo hóa (perchloroethylen và trichloroethylen). Vô tình thải ra hơi ô nhiễm dễ bay hơi trong khi đào có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. • Vô tình phát tán vật liệu có chứa amiăng hoặc chì trong khi phá dỡ có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HAZ-1. **MY HAZ2** **Soạn Thảo ESA Giai Đoạn 2:** Trước khi thiết kế sau cùng, cần Điều Tra Địa Điểm Môi Trường Giai Đoạn II để tập trung vào các nguồn có thể ô nhiễm (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) cho các khu đất trong phạm vi dự án cho các lựa chọn thiết kế đã chọn, sẽ bị ảnh hưởng do đào bới. Các hoạt động của giai đoạn II sẽ bao gồm: • Thâu thập các mẫu đất, nước ngầm và hơi đất từ các lỗ khoan để phân tích địa chất và môi trường cùng thâu thập/gởi mẫu đến phòng thí nghiệm môi trường để phân tích. Lấy mẫu phải dựa trên kết quả của ESA giai đoạn I cho khu vực dự án. • Phân tích mẫu trong phòng lab các chất ô nhiễm cần quan tâm, khác nhau tùy theo vị trí, nhưng có thể bao gồm VOC, PAH, tổng lượng hydrocarbon dầu mỏ (total petroleum hydrocarbons, hay TPH), polychlorinated biphenyls PCB và kim loại CCR Tựa Đề 22. Lập báo cáo ESA giai đoạn II để tóm lược kết quả khoan và lấy mẫu, đồng thời khuyến cáo dựa trên kết quả điều tra. Metro sẽ thực hiện khuyến cáo ESA Giai Đoạn II. Sẽ thực hiện ESA Giai Đoạn II theo giám sát trực tiếp của chuyên gia địa chất, được cấp phép tại tiểu bang California, có chuyên môn về ESA và đánh giá các địa điểm bị ô nhiễm. **MY HAZ-3** **Lập Chương Trình Quản Lý Đất Xây Cất Chung:** Trước khi xây cất, người thầu phải lập Chương Trình Quản Lý Đất Xây Cất Chung, bao gồm các quy định chung về cách quản lý đất trong phạm vi dự án cho lựa chọn thiết kế đã chọn trong suốt thời gian xây cất. Bất cứ loại đất nào nhập vào khu vực Dự Án để lấp đầy phải được chứng nhận sạch theo *Cố Vấn Thông Tin-Chất Liệu Lấp Đầy Sạch của DTSC* trước khi sử dụng. Người thầu kiểm soát và quản lý đất chung và các chủ đề sau đây sẽ được nêu trong Chương Trình Quản Lý Đất:	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		• Thể thức chung cho sức khỏe và an toàn của người lao động; • Kiểm soát bụi; • Quản lý trữ lượng đất; • Kiểm soát giao thông; và • Kiểm soát xói mòn do nước mưa bằng BMP. **MY HAZ-4 Lập Chương Trình Quản Lý Đất theo Từng Lô và Chương Trình An Toàn và Sức Khỏe (HASP):** Trước khi xây cất, người thầu phải lập Chương Trình Quản Lý Đất theo từng lô cho các địa điểm bị ô nhiễm đã biết để trình DTSC phê duyệt. Các chương trình phải nêu rõ nguy hiểm cụ thể và quy định cách quản lý đất đối với các khu vực bị ô nhiễm đã biết. Tính chất và mức ô nhiễm có thể rất khác nhau trong phạm vi dự án đối với các lựa chọn thiết kế đã chọn và kết quả ESA Giai đoạn II sẽ cho biết thêm thông tin chi tiết về những điều dự kiến sẽ xảy ra trong thời gian xây cất. Chương Trình Quản Lý Đất cụ thể theo từng lô sẽ có đòi hỏi cụ thể cho từng lô về những điều sau đây: • Các thể thức thải bỏ đất; • Các thể thức quy định tìm được chất ô nhiễm chưa biết; và • Quản lý đất trên các khu đất trong phạm vi dự án cho lựa chọn thiết kế đã chọn có chất ô nhiễm đã biết. Trước khi xây cất trên từng khu đất riêng lẻ có chất ô nhiễm đã biết, các người thầu xây cất phải lập HASP riêng cho từng lô đất để trình DTSC phê duyệt. Phải lập HASP để đáp ứng các đòi hỏi của OSHA, Tựa Đề 29 của CFR 1910.120 và Tựa Đề 8 của CCR, Đoạn 5192, cũng như tất cả các quy định hiện dụng của liên bang, tiểu bang và địa phương cũng như sắc lệnh của cơ quan liên quan đến quản lý, chuyên chở và thải bỏ chất ô nhiễm trong khi thực hiện công việc và hoạt động hiện trường. Chuyên Gia Vệ Sinh Kỹ Nghệ được Hội Đồng Vệ Sinh Kỹ Nghệ Mỹ cấp phép phải ký tên và đóng dấu vào HASP. Ngoài các quy định chung về chương trình quản lý đất xây cất, cũng cần thực hiện các quy định HASP cụ thể cho từng lô đất sau đây: • Các đòi hỏi huấn luyện cho nhân viên công trường có thể lo liệu chất ô nhiễm. • Các mối nguy hiểm do tiếp xúc hóa chất trong đất, nước ngầm, hay hơi đất được biết là có trong khu đất. • Các biện pháp giảm nhẹ và giám sát để bảo vệ nhân viên và sức khỏe cũng như an toàn cho công chúng. Trước khi xây cất, Metro hay BNSF sẽ phối hợp các biện pháp quản lý đất và hoạt động báo cáo với những người quan tâm và cơ quan điều luật có thẩm quyền, để lập chương trình giám sát và báo cáo thích hợp, đáp ứng luật pháp liên bang, tiểu bang và địa phương cho dự án, và mỗi địa điểm bị ô nhiễm. **MY HAZ-5 Tạm Ngưng Xây Cất nếu Gặp Phải Chất Liệu Độc Hại:** Người thầu phải ngưng công việc và làm theo thể thức nêu trong HMMP và chương trình quản lý đất ngay khi tìm thấy vật liệu nguy hiểm tiềm ẩn. Người thầu sẽ làm theo tất cả các quy định hiện dụng của địa phương, tiểu bang và liên bang về tìm thấy, thông báo, ứng phó, thải bỏ và dọn sạch các vật liệu nguy hiểm, thùng chứa ngầm, ACM (như đường ống chuyên chở) trong tiến trình xây cất.	

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		MY HAZ-6 **Điều Tra Trước Khi Phá Dỡ:** Trước khi phá dỡ bất kỳ công trình kiến trúc nào, sẽ khảo sát để tìm xem có chất liệu xây cất độc hại, như ACM, LBP và các chất liệu khác, theo đòi hỏi Phế Thải Phổ Biến. Sẽ lập báo cáo khảo sát amiăng được Cố Vấn Amiăng có chứng nhận ký tên trước khi phá dỡ hay cải tiến theo Quy Tắc 1403 (d)(1)(A) của SCAQMD. Sẽ nộp kết quả của khảo sát này cho Metro và những người quan tâm nếu Metro thấy phù hợp và nộp cùng với đơn xin giấy phép theo Quy Tắc 1403. Nếu tìm được vật liệu xây cất độc hại, trước khi phá dỡ công trình, thì sẽ soạn thảo chương trình dời đi thích hợp theo các đòi hỏi hiện dụng của OSHA và Ban Sức Khỏe Công Cộng Quận Los Angeles. Người thầu phải thực hiện chương trình loại bỏ và phải có giấy phép C-21 tiểu bang California, phân loại A hoặc B. Nếu cần xây cất liên quan đến amiăng, thì người thầu hoặc người thầu phụ phải có Giấy Phép Người Thầu California (Chứng nhận amiăng). Trước khi phá dỡ, người thầu phải bảo đảm an toàn tại công trường và ngắt kết nối các tiện ích.	
Chủ đề 3.10-C: Địa điểm chất liệu độc hại	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm từ các địa điểm REC có mức nguy cơ cao có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Có thể có tác động gián tiếp nếu các vật liệu nguy hiểm đi vào các khu đất khác trong khi đang xây cất.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HAZ-1 và MY HAZ-2. *Gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HAZ-2 đến MY HAZ-4.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.11, Tiện Ích Công Cộng và Năng Lượng			
Chủ đề 3.11-A: Cấp nước và cơ sở hạ tầng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-B: Công suất thoát nước và cơ sở hạ tầng	*Xây cất* Tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-1.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Những thay đổi liên quan đến xây cất trong mô hình thoát nước, bao gồm thay đổi về lưu lượng và tốc độ dòng chảy, có thể dẫn đến vượt quá khả năng của hệ thống thoát nước mưa và các công trình thoát nước mưa hiện có, phục vụ khu vực. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Ở những khu vực hiện có bề mặt không thấm nước sẽ được thay thế bằng nền đường dẫn thấm nước, hệ thống thoát nước có thể bị ảnh hưởng theo cách thay đổi tốc độ nước mưa chảy vào hệ thống thoát nước mưa công cộng. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Những thay đổi khả dĩ về mô hình thoát nước và tốc độ nước mưa chảy vào hệ thống thoát nước mưa công cộng có thể ảnh hưởng gián tiếp đến phẩm chất nước và đường nối vào tuyến thoát nước hiện có.	*Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-5. *Gián tiếp* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY HWQ-1 và MY HWQ-5.	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-C: Công suất thu gom và chôn lấp phế thải rắn	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-D: Hạ tầng viễn thông	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.11-E: Nhu cầu năng lượng, cơ sở hạ tầng và tuân hành các chương trình năng lượng tái tạo hoặc hiệu quả năng lượng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ đáp ứng chuyên chở đường sắt/hàng hóa ngày càng tăng trong khu vực hiện nay và dự đoán trong tương lai, tác động có lợi gián tiếp đến tài nguyên năng lượng.		
Đoạn 3.12, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật			
Chủ đề 3.12-A: Môi trường xây cất và các di sản lịch sử khảo cổ chưa được biết đến	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất xáo trộn mặt đất có thể ở những khu vực có nhiều khả năng có địa điểm khảo cổ bị chôn vùi. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Tác động gián tiếp có thể từ việc nhân viên xây cất có thể tìm thấy tài nguyên khảo cổ bị chôn vùi (như hiện vật khảo cổ), điều này có thể dẫn đến cướp bóc hoặc phá hoại tài sản. Ngoài ra, các tài sản khảo cổ được quản lý không đúng cách có thể bị hư hại.	*Xây cất và gián tiếp* **MY CUL-1 Chương Trình Bảo Vệ Địa Điểm Khảo Cổ (Archaeological Treatment Plan, hay ATP).** Trước khi xây cất, Metro sẽ thuê một chuyên gia khảo cổ đủ tiêu chuẩn, ở đây quy định là Người Đáp Ứng Tiêu Chuẩn Trình Độ Chuyên Môn về Khảo Cổ của Bộ Trưởng Nội Vụ (Secretary of Interior) và có kinh nghiệm phân tích và đánh giá các loại vật liệu có thể gặp phải, để lập ra ATP, nêu chi tiết các thể thức đáp ứng những khám phá tình cờ. SHPO California và các bộ lạc Mỹ bản xứ cố vấn sẽ có 30 ngày để duyệt xét và cho ý kiến về dự thảo ATP, phù hợp với lịch biểu cố vấn theo Đoạn 106 của NHPA (36 CFR 800). Sau khi nhận ý kiến liên quan, sẽ trình ATP sửa đổi cho SHPO để duyệt xét và thông qua trong 30 ngày. Soạn thảo ATP phải phù hợp với các Tiêu Chuẩn và Hướng Dẫn cho Tài Liệu Khảo Cổ của Bộ Trưởng Nội Vụ và *Báo Cáo Quản Lý Tài Nguyên Khảo Cổ của OHP California: Nội dung và định dạng đề nghị* (OHP 1990). ATP phải bao gồm tối thiểu các yếu tố sau đây: • **Thiết kế nghiên cứu:** ATP sẽ bao gồm sử dụng thiết kế nghiên cứu rõ ràng để áp dụng các tiêu chuẩn của NRHP vào đánh giá tầm quan trọng của đặc điểm khảo cổ và trầm tích được khám phá tình cờ, cũng như phục hồi dữ liệu khoa học từ các đặc điểm và trầm tích này nếu chúng được xem là có ý nghĩa quan trọng. Thiết kế nghiên cứu phải bàn thảo kết quả nghiên cứu khảo cổ trước đây ở Lưu Vực Los Angeles, trình bày các câu hỏi nghiên cứu liên quan đến các loại đặc điểm và dấu tích dự kiến sẽ tìm được và nêu rõ các đòi hỏi dữ liệu cần thiết để trả lời đầy đủ các câu hỏi nghiên cứu. • **Khảo cổ và người Mỹ bản xứ giám sát.** ATP sẽ bao gồm các địa điểm và thể thức sử dụng để khảo cổ và người Mỹ bản xứ giám sát trong khi xây cất dựa trên thiết kế sau cùng. ATP phải dựa vào các đòi hỏi của OSHA về mức an toàn các địa điểm theo dõi và nguy cơ gặp phải đất bị ô nhiễm hoặc các mối nguy hiểm khác. • **Các quy định cho tình cờ tìm được đặc điểm khảo cổ hay trầm tích.** ATP phải bao gồm các quy định về khám phá tình cờ đặc điểm khảo cổ hoặc trầm tích trong khi xây cất. Quy định này sẽ bao gồm các thể thức ngừng công việc, thông báo và phương pháp đánh giá tánh chất và tầm quan trọng của khám phá. Nếu đặc điểm khảo cổ hoặc trầm tích được xác định là quan trọng thì sẽ thực hiện thể thức để phục hồi dữ liệu và phân tích cho các tài nguyên đã biết. • Các quy định về Tình Cờ Khám Phá Hài Cốt Con Người, Đồ Vật Mai Táng Liên Quan và Không Liên Quan, Đồ Vật Thiêng Liêng và Đồ Vật Thuộc Di Sản Văn Hóa. ATP phải có các quy định về tình cớ khám phá hài cốt con người, đồ vật mai táng liên quan và không liên quan, đồ vật thiêng liêng và đồ vật thuộc di sản văn hóa. Các quy định này sẽ bao gồm quy trình ngừng công việc, thể thức thông báo và quy định về lo liệu (bao gồm cả cải táng ở một địa điểm thích hợp) hài cốt con người và đồ vật liên quan theo cách tôn trọng và phù hợp với quy định hiện dụng, theo như cố vấn với bộ lạc người Mỹ bản xứ phù hợp.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		• **Huấn Luyện Chương Trình Nâng Cao Nhận Thức về Tài Nguyên Văn Hóa cho Nhân Viên (Cultural Resource Worker Environmental Awareness Program, hay WEAP).** ATP sẽ bao gồm các quy định lập chương trình huấn luyện WEAP về tài nguyên văn hóa do chuyên gia khảo đủ tiêu chuẩn hướng dẫn cho tất cả nhân viên xây cất có đụng đến nền đất, bao gồm dạy về hậu quả của việc thâu thập đồ cổ trái phép, duyệt xét các thể thức khám phá, và giải thích những đòi hỏi giảm nhẹ cho công việc tại những khu vực tế lễ bị ảnh hưởng về mặt khảo cổ. • **Tiêu chuẩn báo cáo.** ATP phải bao gồm các tiêu chuẩn để báo cáo kết quả hoạt động kiểm tra, đánh giá, phục hồi dữ liệu và giám sát khảo cổ. Tất cả các báo cáo phải phù hợp với Tiêu Chuẩn và Hướng Dẫn Tài Liệu Khảo Cổ của Bộ Trưởng Nội Vụ và *Báo Cáo Quản Lý Tài Nguyên Khảo Cổ của OHP California: Nội dung và định dạng đề nghị*. • **Hướng dẫn trông nom.** ATP phải bao gồm các hướng dẫn về sở hữu và quản lý dữ liệu và sưu tập khảo cổ, tuân theo 36 CFR 79.	
Chủ đề 3.12-B: Tài nguyên cổ sinh vật	*Xây cất* Tác động bất lợi • Đào xới đất sâu hơn có thể ảnh hưởng đến trầm tích nhiều khả năng có cổ sinh vật của phù sa già thuộc Kỷ Đệ Tứ (Quaternary) (độ sâu không được báo cáo trong mặt cắt ngang nhưng có thể gặp ở độ sâu tới 6 bộ so với mặt đất tự nhiên ở vùng lân cận Malabar Yard). *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng gián tiếp có thể là do trong khi xây cất nhân viên đến gần hơn các hóa thạch chôn vùi trong trầm tích dưới bề mặt, dẫn đến cướp bóc hoặc phá hoại tài nguyên tiềm ẩn.	*Xây cất và gián tiếp* **MY PAL-1 Chương Trình Giảm Nhẹ Ảnh Hưởng đến Cổ Sinh Vật (Paleontological Mitigation Plan, hay PMP).** Phù sa già thuộc Kỷ Đệ Tứ (Quaternary) hoặc Hệ Tầng Puente (Puente Formation), các đơn vị địa chất có thể có cổ sinh vật, sẽ bị ảnh hưởng trong quá trình xây cất nếu đào xới đất đến độ sâu 6 bộ dưới mặt đất tự nhiên. Metro phải thuê chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn để soạn thảo PMP bao gồm các chương trình đào xới sau cùng để tìm nơi các đơn vị địa chất này bị ảnh hưởng. Metro phải thực hiện PMP trước khi bắt đầu bất kỳ xây cất nào làm xáo trộn mặt đất, nếu có xác nhận các hoạt động đó sẽ ảnh hưởng phù sa Kỷ Đệ Tứ hoặc Hệ Tầng Puente. PMP sẽ bao gồm các khuyến cáo giảm nhẹ và thể thức cụ thể cho từng địa điểm để theo dõi xây cất và tìm được hóa thạch. PMP phải bao gồm đòi hỏi giám sát cổ sinh vật toàn nhiệm nếu đào xới đất trong phù sa già bản xứ thuộc Kỷ Đệ Tứ và/hoặc Hệ Tầng Puente, ngoại trừ đóng cọc. Mặc dù đóng cọc để xây cất nền móng có thể tác động đến các trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng, do nền móng cần nằm trong các tầng đất vững chắc, nhưng hoạt động này không có lợi cho giám sát cổ sinh vật vì hóa thạch sẽ bị phá hủy trong quá trình xây cất. Không cần giám sát các hố đào chỉ ảnh hưởng đến đất lấp nhân tạo và phù sa trẻ thuộc Kỷ Đệ Tứ (Qa/Qal). PMP sẽ nêu chi tiết thể thức khám phá nếu có thể gặp tài nguyên cổ sinh vật quan trọng trong quá trình xây cất. Thí dụ, người thầu phải tạm ngưng các hoạt động ở khu vực gần đó (trong bán kính 25 bộ kể từ khi tìm ra) và chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro sẽ đánh giá ngay mức quan trọng và cách làm phù hợp với các nguồn tài nguyên cổ sinh vật, nếu có, theo PMP. Nếu cần thiết, cần có các biện pháp cứu hộ và giảm nhẹ thích hợp sau khi cố vấn với các cơ quan có trách nhiệm và phù hợp với các hướng dẫn cũng như phương pháp tốt nhất của liên bang và tiểu bang. Có thể tiếp tục xây cất ở các khu vực khác của dự án trong khi đánh giá và bảo vệ các tài nguyên cổ sinh vật. Không được tiếp tục xây cất trong khu vực tìm được tài nguyên cho đến khi chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro cho phép. **MY PAL-2 Huấn Luyện WEAPT về Cổ Sinh Vật.** Chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro sẽ lập chương trình huấn luyện WEAP tập trung vào tài nguyên cổ sinh vật cho tất cả những người đào	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		xới đất, bao gồm duyệt lại các thể thức cần tuân theo khi tìm thấy hóa thạch, như được nêu trong PMP. **MY PAL-3** **Giám Sát.** Metro sẽ sắp xếp quản lý vĩnh viễn các hóa thạch quan trọng được thu thập trong quá trình xây cất tại một kho lưu giữ được chứng nhận, như Viện Bảo Tàng Lịch Sử Tự Nhiên của Quận Los Angeles. Chuyên gia cổ sinh vật đủ tiêu chuẩn của Metro sẽ chuẩn bị, nhận dạng và lập danh mục cho những hóa thạch này để quản lý (nhưng không chuẩn bị hóa thạch cho mức triển lãm). Chuẩn bị này bao gồm loại bỏ tất cả hoặc phần lớn trầm tích xung quanh để giảm thể tích mẫu vật, tăng diện tích bề mặt để sử dụng chất tổng hợp hoặc chất bảo quản, sửa chữa và ổn định chỗ dễ vỡ hoặc bị hư hại trên mẫu vật và cho nhận dạng phân loại hóa thạch. Tất cả các ghi chú công trường, ảnh chụp, mặt cắt địa tầng và các dữ liệu khác liên quan đến thu hồi mẫu vật phải được lưu giữ tại cơ quan tiếp nhận mẫu vật.	
Đoạn 3.13, Tác Động Kinh Tế và Tài Chánh			
Chủ đề 3.13-A: Việc làm, lợi tức và doanh thu thuế	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Tác động có lợi • Thực hiện bất kỳ kết hợp các lựa chọn thiết kế để cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ đem đến việc làm, lợi tức từ lao động và doanh thu thuế. o Lựa Chọn Thiết Kế 1 dự kiến sẽ đem đến 143 việc làm tạm thời (tương đương $9.4 triệu lợi tức từ lao động) trong thời gian xây cất. Dự kiến sẽ đem đến $25.6 triệu (bao gồm $13.8 triệu giá trị gia tăng) và $3.3 triệu tổng doanh thu thuế liên bang, tiểu bang và địa phương. o Lựa Chọn Thiết Kế 2 dự kiến sẽ đem đến 151 việc làm tạm thời (tương đương $9.7 triệu lợi tức từ lao động) trong thời gian xây cất. Dự kiến sẽ đem đến $27.1 triệu (bao gồm $14.5 triệu giá trị gia tăng) và $3.5 triệu tổng doanh thu thuế liên bang, tiểu bang và địa phương.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.14, An Toàn và An Ninh			
Chủ đề 3.14-A: Dịch vụ an toàn cộng đồng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Đóng đường tạm thời và đi đường vòng có thể làm chậm trễ thời gian ứng cứu của xe cấp cứu. Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt quá mức tỷ lệ V/C hiện dụng tại hai giao lộ (Giao Lộ số 5: Vernon Avenue/Santa Fe Avenue và Giao lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard); có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng cứu hoặc mục tiêu hoạt động của người ứng cứu khẩn cấp. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt quá mức tỷ lệ V/C hiện dụng tại hai giao lộ (Giao Lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard và Giao lộ #4: Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) và một đoạn đường (Đoạn đường #4: Fruitland Avenue giữa Santa Fe Avenue và Pacific Boulevard), có thể ảnh hưởng thời gian ứng cứu hoặc mục tiêu hoạt động của người ứng cứu khẩn cấp trong tiến trình hoạt động.	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-1 đến MY TR-3. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-3 đến MY TR-6.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Có thể xảy ra hiểm họa tiềm ẩn trên đường khi xe cộ xếp hàng dọc theo Seville Avenue, do đó có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng cứu. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		
Chủ đề 3.14-B: Điều kiện an toàn	*Xây cất* Tác động bất lợi • Có nguy cơ an toàn tiềm ẩn cho người đi bộ và đi xe đạp do tạm thời phải đi đường vòng và đông xe có thể ảnh hưởng đến đường phố ở địa phương. Sửa đường có thể ảnh hưởng đến ra vào đường lái xe riêng, khu vực đậu xe, bến xếp dỡ hàng, vỉa hè và làn đường cho xe đạp trong thời gian xây cất. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Có thể xảy ra hiểm họa tiềm ẩn trên đường khi xe cộ xếp hàng dọc theo Seville Avenue, có thể làm cho người đi bộ, đi xe đạp hoặc xe cộ bị tai nạn/vấn đề. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-1. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-6.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.14-C: Điều kiện an toàn	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Đoạn 3.15, Ảnh Hưởng đến Kinh Tế Xã Hội và Cộng Đồng			
Chủ đề 3.15-A: Cơ sở cộng đồng	*Xây cất* Tác động bất lợi Đóng đường tạm thời và đi đường vòng có thể làm xe cấp cứu chậm trễ khi đến Trung Tâm Y Tế Stacy. Ngoài ra, cải tiến đường sắt Malabar Yard có thể vượt mức V/C hiện dụng tại hai giao lộ (Giao Lộ #5: Vernon Avenue/Santa Fe Avenue và Giao lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard). *Hoạt động* Tác động bất lợi	*Xây cất* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ từ MY TR-1 đến TR-3. *Hoạt động* Thực hiện biện pháp giảm nhẹ MY TR-3 đến MY TR-6.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
	• Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt quá mức tỷ lệ V/C hiện dụng tại hai giao lộ (Giao Lộ #6: Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard và Giao lộ #4: Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) và một đoạn đường (Đoạn đường #4: Fruitland Avenue giữ Santa Fe Avenue và Pacific Boulevard), có thể ảnh hưởng đường ra vào Cơ Sở Y Tế Stacy. • Có thể xảy ra hiểm họa tiềm ẩn trên đường khi xe cộ xếp hàng dọc theo Seville Avenue, do đó cũng có thể cản trở đường ra vào Trung Tâm Y Tế Stacy. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		
Chủ đề 3.15-B: Dịch vụ chính phủ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi
Chủ đề 3.15-C: Dời kinh doanh và nền kinh tế	*Xây cất* Tác động có lợi • Dự kiến sẽ đem đến từ 143 đến 151 việc làm tạm thời, cùng với lợi tức từ lao động đạt $9.4 đến $9.7 triệu, và tổng doanh thu thuế liên bang, tiểu bang và địa phương đạt từ $3.3 đến $3.5 triệu. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi • Tiền lương trả cho nhân viên trong ngành xây cất hoặc kỹ nghệ hỗ trợ sẽ được chi cho hàng hóa và dịch vụ khác và mang lại lợi ích cho nền kinh tế, cả ở địa phương và ở mức thấp hơn, là khu vực. • Hoạt động của Đường Nối đến 46th Street sẽ hỗ trợ cải tiến dịch vụ vận chuyển và chuyên chở hàng hóa cho khách hàng hiện tại và tiềm năng mới ở thành phố Vernon.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi
Đoạn 3.16, Phân Tích Cộng Đồng			
Dẫn đến tác động bất lợi mà chánh yếu ảnh hưởng đến một nhóm thiểu số và/hoặc	Cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ không gây ra ảnh hưởng bất lợi liên quan đến hoạch định và sử dụng đất, phẩm chất nhìn và thẩm mỹ, phẩm chất không khí và biến đổi khí hậu toàn cầu, tiếng ồn và rung động, tài nguyên sinh học và vùng đất ngập nước, vùng ngập lũ, thủy văn, và phẩm chất nước, địa chất, đất, và địa chấn; rác thải và vật liệu nguy hiểm, tiện ích công cộng và năng lượng, tài nguyên văn hóa và cổ sinh vật, cũng như ảnh hưởng về kinh tế và tài chánh. Các biện pháp giảm nhẹ, những thực hành quản lý tốt (best management practices, hay BMP), và tuân theo đòi hỏi của liên bang, tiểu bang, và địa phương	*Xây cất* **MY TR-1 Lập chương trình quản lý giao thông xây cất để cải tiến đường sắt Malabar Yard**	Các tác động bất lợi sẽ không chánh yếu ảnh hưởng đến cộng đồng thiểu số, lợi tức thấp

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
cộng đồng lợi tức thấp hoặc Dẫn đến tác động bất lợi nhóm thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp sẽ phải gánh chịu và có mức nghiêm trọng hoặc quy mô lớn hơn đáng kể so với tác động bất lợi cộng đồng không thuộc nhóm thiểu số và/hoặc cộng đồng không thuộc lợi tức thấp sẽ phải gánh chịu	các đòi hỏi này sẽ giảm nhẹ những tác động bất lợi này. Sẽ không có tác động bất lợi nào đến các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp hoặc cộng đồng không phải thiểu số trong khu vực nghiên cứu phân tích cộng đồng. Theo NEPA thì vẫn có thể có ảnh hưởng bất lợi liên quan đến chuyên chở, sự an toàn và an ninh, cũng như kinh tế xã hội và những cộng đồng bị ảnh hưởng ngay cả sau khi thực hiện các biện pháp giảm nhẹ hiện hành; tuy nhiên, các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp hoặc cộng đồng không phải thiểu số không nằm trong khu vực nghiên cứu Malabar Yard là nơi cải tiến đường sắt Malabar Yard. Dựa trên vị trí của các các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp hoặc cộng đồng không phải thiểu số liên quan đến khu vực nghiên cứu Malabar Yard, những nguy hiểm khả dĩ trên đường phố do phương tiện xếp hàng dọc theo Seville Avenue và hoạt động chuyên chở liên quan, an toàn và an ninh, cũng như ảnh hưởng lên các cơ sở cộng đồng sẽ chánh yếu xảy ra cho công chúng du hành và người làm việc trong thành phố Vernon, bao gồm cả cư dân thuộc hoặc không thuộc nhóm thiểu số và/hoặc lợi tức thấp. Các tác động bất lợi tiềm ẩn liên quan đến chuyên chở, an toàn và cơ sở hạ tầng cộng đồng sẽ không chánh yếu ảnh hưởng đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp hoặc cộng đồng không phải thiểu số, cũng như không làm nghiêm trọng hơn hoặc tăng hơn đáng kể so với các tác động bất lợi cho cộng đồng không phải thiểu số hoặc cộng đồng lợi tức thấp; hoặc ngược lại.	**MY TR-2** **Tạm thời kẻ lại đường viền và thêm đoạn chồng lên nhau rẽ phải theo hướng đi về phía tây của giao lộ Vernon Avenie/Santa Fe Avenue** **MY TR-3** **Kẻ lại đường viền giao lộ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard MY AQ-1** **MY AQ-1** **Kiểm soát bụi phát tán** **MY AQ-2** **Tuân theo tiêu chuẩn khí thải sau cùng Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ và Nhiên liệu Diesel tái tạo cho thiết bị đường đất** **MY BIO-1** **Các loài MBTA** **MY BIO-2** **Những loài cây được bảo vệ** **MY HWQ-1** **Lập và thực hiện SWPPP theo mẫu MY HWQ-1 để cải tiến đường sắt Malabar Yard** **MY HWQ-2** **Tuân theo các đòi hỏi xả nước tại địa phương để cải tiến đường sắt Malabar Yard** **MY HWQ3** **Tuân theo các đòi hỏi xả nước tại địa phương cho các địa điểm bị ô nhiễm để cải tiến đường sắt Malabar Yard** **MY HWQ-4** **Lập và thực hiện SWPPP kỹ nghệ cho sử dụng kỹ nghệ được điều quản và dời đi để cải tiến đường sắt Malabar Yard** **MY HAZ-1** **Lập một chương trình điều quản chất liệu nguy hiểm trong xây cất (HMMP)** **MY HAZ-2** **Chuẩn bi Giai Đoạn II ESA** **MY HAZ-3** **Lập chương trình quản lý đất xây cất chung** **MY HAZ-4** **Lập chương trình quản lý đất và chương trình an toàn và sức khỏe (HASP) cho từng lô đất cụ thể.** **MY HAZ-5** **Ngưng xây cất nếu tìm thấy chất liệu có thể nguy hiểm** **MY HAZ-6** **Điều tra trước khi phá dỡ** **MY GEO-1** **Lập báo cáo kỹ thuật địa chất sau cùng** **MY CUL-1** **Chương trình bảo vệ khảo cổ (ATP)** **MY PAL-1** **Chương trình giảm nhẹ cổ sinh vật học (PMP)** **MY PAL-2** **Đào tạo WEAP cổ sinh vật học** **MY PAL-3** **Trông nom** *Hoạt động* **MY TR-3** **Kẻ lại đường viền giao lộ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard** **MY TR-4** **Kẻ lại đường viền giao lộ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue (Năm Thời Hạn 2040)** **MY TR-5** **Thêm một làn đường mới cho xe trên đoạn đường Fruitland Avenue giữa Santa Fe Avenue và Pacific Boulevard (Năm Thời Hạn 2040)** **MY TR-6** **Được phê duyệt cần thiết cho các điểm giao đường sắt băng ngang**	cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số, cũng sẽ không có những tác động bất lợi nào nghiêm trọng hơn hoặc đáng kể hơn cho cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số

Bảng ES-2. Tóm Lược Phân Tích NEPA Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ
		MY TR-6 **Xin phê duyệt cần thiết cho các điểm giao đường sắt băng ngang** **MY HWQ-5** **Lựa chọn sau cùng BMP cho phẩm chất nước (Thành Phố Vernon và Đường Sắt ROW) để cải tiến đường sắt Malabar Yard** **MY GEO-1** **Lập báo cáo kỹ thuật địa chất sau cùng**	
Đoạn 3.17, Đoạn 4(f)			
Dùng tài nguyên Đoạn 4(f) (sử dụng lâu dài, chiếm chỗ tạm thời, cho xây cất)	Xác nhận theo Đoạn 4(f) để cải tiến đường sắt Malabar Yard là sẽ không sử dụng khu đất thuộc Đoạn 4(f) cho Tòa Nhà Tập Đoàn Sản Xuất Năng Lượng Mặt Trời đủ tiêu chuẩn Bảo Tồn Địa Điểm Lịch Sử Quốc Gia ở Vernon, California. Không có ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp nào có thể dẫn đến việc hợp nhất lâu dài, chiếm chỗ tạm thời, hoặc sử dụng khu đất này cho mục đích xây cất đã xác định và những cải tiến không cản trở bảo tồn tài sản. Do đó, không cần sử dụng tài nguyên này để thực hiện cải tiến đường sắt Malabar Yard, và không cần phân tích thêm. Ngày 20 tháng Mười Một, 2023, Viên Chức Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang (State Historic Preservation Officer, hay SHPO) đã phê duyệt những thăm dò và kết luận nêu trong Báo Cáo Thăm Dò Ảnh Hưởng của Link US (Phụ Lục M của Link US EIS).	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	Không sử dụng

Lưu ý:
ACM=asbestos-containing materials (Chất liệu chứa amiăng); ATP=Archaeological Treatment Plan (Chương Trình Bảo Vệ Khảo Cổ); BMP=best management practice (Thực hành quản lý tốt nhất); CARB=California Air Resources Board (Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California); CBC=California Building Code (Bộ Luật Xây Cất California); CCR=California Code of Regulations (Bộ Luật Quy Định California); CDFW=California Department of Fish and Wildlife (Ban Cá và Động Vật Hoang Dã California); CFR=Code of Federal Regulations (Bộ Luật Quy Định Liên Bang); CGP=construction General permit (Giấy phép xây cất chung); CO2e=carbon monoxide equivalent (Tương đương carbon monoxide); DTSC=Department of Toxic Substances Control (Ban Kiểm Soát Chất Độc Hại); ESA=Environmental Site Assessment (Đánh Giá Môi Trường Tại Địa Điểm); GHG=greenhouse gas (khí nhà kính); HASP=Health and Safety Plan (Chương Trình Sức Khỏe và An Toàn); HMMP=Hazardous Materials Management Plan (Chương Trình Quản Lý Chất Liệu Nguy Hiểm); IGP=Industrial General Permits (Giấy Phép Kỹ Nghệ Chung); LBP=lead-based paint (sơn gốc chì); LID=low impact development (phát triển tác động thấp); MBTA=Migratory Bird Treaty Act (Đạo Luật Hiệp Ước Chim Di Cư); Metro=Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Cơ Quan Chuyên Chở Đô Thị Quận Los Angeles); MS4=municipal separate storm sewer systems (Hệ thống thoát nước mưa riêng của thành phố); MT=metric ton (Mét tấn); NEPA=National Environmental Policy Act (Đạo Luật Chánh Sách Môi Trường Quốc Gia); NAHP=National Historic Preservation Act (Đạo Luật Bảo Tồn Lịch Sử Quốc Gia); NOx=nitrogen oxides; NPDES=National Pollutant Discharge Elimination System (Hệ Thống Loại Bỏ Chất Thải Ô Nhiễm Quốc Gia); NRHP=National Register of Historic Places (Sổ Di Tích Lịch Sử Quốc Gia); OHP=Office of Historic Preservation (Văn Phòng Bảo Tồn Lịch Sử); OSHA=Occupational Safety and Health Administration (Cơ Quan An Toàn và Sức Khỏe Nghề Nghiệp); PAHs=polynuclear aromatic hydrocarbon (Hydrocacbon thơm đa vòng); U.S. EPA=United States Environmental Protection Agency (Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ); PM2.5=particulate matter less than 2.5 microns (Bụi mịn có kích thước dưới 2.5 micron); PM10=particulate matter less than 10 microns (Bụi mịn có kích thước dưới 10 micron); PMP=Paleontological Mitigation Plan (Chương Trình Giảm Nhẹ Ảnh Hưởng đến Cổ Sinh Vật); REC=recognized environmental condition (Tình trạng môi trường được công nhận); RWQCB=Regional Water Quality Control Board (Hội Đồng Kiểm Soát Phẩm Chất Nước Khu Vực); SCAQMD=South Coast Air Quality Management District (Cơ Quan Quản Lý Phẩm Chất Không Khí Bờ Biển Nam); SHPO=State Historic Preservation Officer (Viên Chức Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang); SWPPP=stormwater pollution prevention plan (Chương trình phòng ngừa ô nhiễm nước mưa); SWRCB=State Water Resources Control Board (Hội Đồng Kiểm Soát Tài Nguyên Nước Tiểu Bang); TMP=Traffic Management Plan (Chương Trình Điều Quản Giao Thông); TPH=total petroleum hydrocarbons (Tổng hydrocacbon dầu mỏ); V/C=volume-to-capacity (khối lượng trên công suất); VOC=volatile organic compound (Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi); WEAP=worker environmental awareness program (Chương trình nâng cao nhận thức môi trường cho nhân viên)

(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
Đoạn 3.2, Hoạch Định và Sử Dụng Đất							
Chủ đề 3.2-A: Thay đổi mô hình sử dụng đất	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế nằm ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không thay đổi mô hình sử dụng đất hiện có và sẽ không gây ra tác động bất lợi nào. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.2-B: Tương thích với sử dụng đất hiện tại hoặc hoạch định	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất gần các cộng đồng dân cư và cơ sở thương mại có thể tạm thời không phù hợp với mục đích sử dụng đất (đi đường vòng, tăng ánh sáng và độ chói, tiếng ồn và rung động cũng như phát thải ảnh hưởng phẩm chất không khí). *Hoạt động* Tác động bất lợi • Các đặc điểm vật lý liền kề với cộng đồng dân cư có thể dẫn đến không tương thích sử dụng đất (tường chắn/tường cách âm và hệ thống chiếu sáng từ mái che). *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP AES-2 Giảm thời gian làm việc ban đêm và chiếu sáng trực tiếp AQ-1 Kiểm soát bụi phát tán AQ-2 Tuân theo tiêu chuẩn khí thải Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ Sử dụng dầu diesel tái tạo cho thiết bị đường đất NV-1 Dựng tường cách âm NV-2 Thực hiện các biện pháp giảm tiếng ồn và rung động trong khi xây cất NV-3 Lập chương trình thông báo cho cộng đồng về xây cất dự án *Hoạt động* AES-1 Phương pháp thẩm mỹ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất gần các cộng đồng dân cư và cơ sở thương mại có thể tạm thời không phù hợp với mục đích sử dụng đất (đi đường vòng, tăng ánh sáng và độ chói, tiếng ồn và rung động cũng như phát thải ảnh hưởng phẩm chất không khí). *Hoạt động* Tác động bất lợi • Các đặc điểm vật lý liền kề với cộng đồng dân cư có thể dẫn đến không tương thích sử dụng đất (tường chắn/tường cách âm và hệ thống chiếu sáng từ mái che). *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP AES-2 Giảm thời gian làm việc ban đêm và chiếu sáng trực tiếp AQ-1 Kiểm soát bụi phát tán AQ-2 Tuân theo tiêu chuẩn khí thải Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ Sử dụng dầu diesel tái tạo cho thiết bị đường đất NV-1 Dựng tường cách âm NV-2 Thực hiện các biện pháp giảm tiếng ồn và rung động trong khi xây cất NV-3 Lập chương trình thông báo cho cộng đồng về xây cất dự án *Hoạt động* AES-1 Phương pháp thẩm mỹ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế nằm ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, nhưng sẽ giảm mức ảnh hưởng liên quan đến khả năng tương thích với mục đích sử dụng đất hiện tại hoặc đã được hoạch định do: Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Vignes Street Bridge hiện có thay vì thay thế sẽ giảm mức ảnh hưởng do không tương thích tạm thời về sử dụng đất (đi đường vòng, tăng ánh sáng và độ chói, tiếng ồn và rung động, và khí thải ô nhiễm không khí) cho Care First Village và các khu dân cư lân cận khác. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm các tác động liên quan đến xây cất do không tương thích với mục đích sử dụng đất bằng cách chỉ nâng cao 4 sân ga đường sắt lên tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ, loại bỏ West Plaza và giảm chiều rộng của lối đi mở rộng. • Các tác động từ ánh sáng và độ chói gần Mozaic Apartments và các khu dân cư khác sẽ giảm về mức và cường độ do diện tích mái che giảm (Máy che riêng lẻ). Phía Nam của LAUS • Giảm tác động chậm trễ giao thông trong thời gian xây cất nhờ làm giảm

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
		AES-3 Chiếu sáng trực tiếp và ánh sáng chói			AES-3 Chiếu sáng trực tiếp và ánh sáng chói		các đường sắt chạy xuyên qua và giảm chiều rộng của kết cấu chạy xuyên qua. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.2-C: Phân chia vật lý cộng đồng ổn định	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Mặc dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến việc giảm phạm vi và quy mô chung của dự án, nhưng hiệu quả sẽ tương tự và không gây ra tác động bất lợi nào. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.2-D: Mâu thuẫn với chính sách chương trình sử dụng đất hoặc kiểm soát sử dụng đất của địa phương	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Có tác động bất lợi • Mâu thuẫn với các chương trình thúc đẩy bền vững, khả năng kết nối và kết nối không cơ giới của khu láng giềng từ LAUS đến sông Los Angeles. • Mâu thuẫn với một chính sách và chương trình của Chương Trình Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035 và ba mục tiêu cùng một chính	*Hoạt động* LU-1 Tăng cường kết nối khu láng giềng TR-3 Thực hiện Cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon (46th Street và 49th Street)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Có tác động bất lợi • Mâu thuẫn với các chương trình thúc đẩy bền vững, khả năng kết nối và kết nối không cơ giới của khu láng giềng từ LAUS đến sông Los Angeles. • Mâu thuẫn với một chính sách và chương trình của Chương Trình Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035 và ba mục tiêu cùng một chính sách của Chương Trình Chuyên Chở California 2040	*Hoạt động* LU-1 Tăng cường kết nối khu láng giềng TR-3 Thực hiện Cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon (46th Street và 49th Street)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng sẽ mâu thuẫn với các chương trình tăng cường các kết nối không dùng động cơ từ LAUS đến sông Los Angeles, cùng với một chính sách và chương trình của Chương Trình Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035 và ba mục tiêu cùng một chính sách của Chương Trình Chuyên Chở California 2040 liên quan đến chuyên chở hàng hóa, luồng giao thông chuyên chở hàng hóa, quản lý và vận hành hệ thống chuyên chở đa phương thức tích hợp hiệu quả, và giảm tác động từ biến đổi khí hậu. Mặc dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến giảm phạm vi và quy mô chung của dự án, nhưng hiệu quả sẽ tương tự và sẽ không có tác động bất lợi nào sau khi đã thực hiện các biện pháp giảm nhẹ. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không dẫn đến thay đổi đáng kể nào lên phạm vi dự án hoặc đưa ra

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	chuyên chở hàng hóa, quản lý và vận hành hệ thống chuyên chở đa phương thức tích hợp hiệu quả, và giảm tác động từ biến đổi khí hậu. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			chuyên chở hàng hóa, quản lý và vận hành hệ thống chuyên chở đa phương thức tích hợp hiệu quả, và giảm tác động từ biến đổi khí hậu. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			thông tin môi trường quan trọng. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.3, Chuyên chở và Giao thông							
Chủ đề 3.3-A: Chậm trễ làm hạn chế hiệu quả của hệ thống giao thông	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động liên quan đến xây cất sẽ dẫn đến tắc nghẽn giao thông tạm thời và đóng đường phố địa phương, dẫn đến các mối nguy hiểm tiềm ẩn trên đường địa phương và sự an toàn của các công trình đa phương thức. • Tác động giao thông liên quan đến xây cất trong giờ cao điểm hoặc trong thời gian đóng đường theo hoạch định. Tại Giao Lộ #15: Vignes Street và Main Street và Giao Điểm #27: Mission Road và Cesar Chavez Avenue, tình trạng chậm trễ giao thông sẽ vượt quá tiêu chí quan trọng mức trễ 2.5 giây theo hướng dẫn của LADOT. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Chậm trễ giao thông sẽ vượt quá hướng dẫn của LADOT tại Giao Lộ	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP *Hoạt động* LU-1 Tăng cường kết nối khu láng giềng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động liên quan đến xây cất sẽ dẫn đến tắc nghẽn giao thông tạm thời và đóng đường phố địa phương, dẫn đến các mối nguy hiểm tiềm ẩn trên đường địa phương và sự an toàn của các công trình đa phương thức. • Tác động giao thông liên quan đến xây cất trong giờ cao điểm hoặc trong thời gian đóng đường theo hoạch định. Tại Giao Lộ #27: Mission Road và Cesar Chavez Avenue, chậm trễ giao thông sẽ vượt quá tiêu chí nghiêm trọng bị chậm trễ 2.5 giây theo hướng dẫn của LADOT. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Chậm trễ giao thông sẽ vượt quá hướng dẫn của LADOT tại Giao Lộ #4: Center Street và Commercial Street.	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP *Hoạt động* LU-1 Tăng cường kết nối khu láng giềng	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế ban đầu, nhưng sẽ giảm mức và cường độ tác động do xây cất lên lưu lượng giao thông vào một số ngày, từ đó hạn chế hiệu quả của hệ thống lưu thông giao thông so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Điều này là do: Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Vignes Street Bridge hiện có thay vì thay thế đã giúp giảm mức và cường độ chậm trễ giao thông, dẫn đến tình trạng chậm trễ giao thông đáng kể tại hai giao lộ (Giao Lộ #15: Vignes Street và Main Street; Giao Lộ #27: Mission Road và Cesar Chavez Avenue) trong thời gian xây cất sẽ vẫn giữ nguyên vì theo giả định thận trọng, số chuyến xe liên quan đến xây cất trong giờ cao điểm buổi sáng và buổi chiều sẽ không thay đổi. Số chuyến xe đến công trình xây cất hàng ngày sẽ giảm. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm mức và cường độ chậm trễ giao thông và nguy hiểm chung trong suốt thời gian xây cất nhờ việc chỉ nâng cao 4 sân ga đường sắt lên tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ, loại bỏ West Plaza và giảm chiều rộng của lối đi mở rộng.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	#4: Center Street và Commercial Street. *Tác động gián tiếp* Không có tác động bất lợi			*Tác động gián tiếp* Không có tác động bất lợi			Phía Nam của LAUS • Giảm tình trạng chậm trễ giao thông trong suốt thời gian xây cất nhờ giảm số lượng đường sắt chạy xuyên qua và giảm chiều rộng của kết cấu chạy xuyên qua. Khi bắt đầu hoạt động, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đem lại hiệu quả tương tự như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế vì lượng giao thông tạo ra từ các khu thương mại bán lẻ và văn phòng sẽ như nhau. Chậm trễ giao thông sẽ vượt quá hướng dẫn của LADOT tại Giao Lộ #4: Center Street và Commercial Street. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.3-B: Thiết kế các tuyến đường và giao lộ hiện tại làm tăng nguy cơ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Đường phố và các giao điểm có thể phải đi vòng và bị đóng làn tạm thời. Cũng sẽ tạm thời đóng US-101 vào ban đêm (10:00 tối đến 6:00 sáng) theo một hướng tại một thời điểm trong khi xây cất cấu trúc phía trên cầu. Các đường dốc lên và xuống tại Commercial Street cũng sẽ bị giảm chiều rộng làn đường tạm thời. Ngoài ra, có thể bị bán kính đường cong ngắn và/hoặc khoảng cách tầm nhìn ngắn trong khi xây cất. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Đường phố và các giao điểm có thể phải đi vòng và bị đóng làn tạm thời. Cũng sẽ tạm thời đóng US101 vào ban đêm (10:00 tối đến 6:00 sáng) theo một hướng tại một thời điểm trong khi xây cất cấu trúc phía trên cầu. Các đường dốc lên và xuống tại Commercial Street cũng sẽ bị giảm chiều rộng làn đường tạm thời. Ngoài ra, có thể bị bán kính đường cong ngắn và/hoặc khoảng cách tầm nhìn ngắn trong khi xây cất. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** - Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế ban đầu, nhưng sẽ giảm mức và cường độ ảnh hưởng liên quan đến thiết kế các lộ trình và giao lộ hiện có, dẫn đến tăng nguy hiểm do giảm các thành phần dự án, bao gồm: Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Vignes Street Bridge hiện có thay vì thay thế, giảm nguy cơ do ít phải đi đường vòng và đóng làn trong khi xây cất. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm đi đường vòng và đóng làn do chỉ xây cất 4 thay vì 6 sân ga đường sắt, với độ cao tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ. Phía Nam của LAUS • Xây cất 8 đường sắt chạy xuyên qua trên một cầu vượt duy nhất thay vì mười đường sắt trên nhiều cầu vượt, dẫn đến giảm ảnh hưởng từ việc tạm thời đóng cửa đường US-101 vào ban đêm. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Nằm trong phạm vi

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	Gián tiếp Không có tác động bất lợi			*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			nhiều cách thay thế đã được phân tích trong Dự thảo EIS, mà không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.3-C: Cho trường hợp khẩn cấp	*Xây cất* Tác động bất lợi • Chậm trễ đáng kể tại hai giao lộ trong khi xây cất sẽ ảnh hưởng đến giao thông dọc theo Commercial Street, Alameda và Vignes Streets. Xây cất ở khu vực lân cận các giao lộ bị ảnh hưởng này, đặc biệt là US-101 và Alameda Street, có thể tác động đến hoạt động ứng phó trong trường hợp khẩn cấp, do có thể bị chậm trễ về thời gian ứng phó cho các phương tiện khẩn cấp, do đường bị đóng tạm thời và dự kiến phải đi đường vòng. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Chậm trễ đáng kể tại hai giao lộ trong khi xây cất sẽ ảnh hưởng đến giao thông dọc theo Commercial và Alameda, xây cất ở khu vực lân cận các giao lộ bị ảnh hưởng này, đặc biệt là US-101 và Alameda Street, có thể tác động đến ứng phó trong trường hợp khẩn cấp, do có thể bị chậm trễ về thời gian ứng phó cho các phương tiện khẩn cấp, do đường bị đóng tạm thời và dự kiến phải đi đường vòng. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, nhưng so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ giảm mức và cường độ chậm trễ do xây cất để dễ dàng ứng phó khẩn cấp: Phía Bắc của LAUS • Tái xây cất một cây cầu thay vì hai cây cầu sẽ giảm mức ảnh hưởng do đóng đường và phân luồng giao thông cho cứu hộ khẩn cấp trong khi xây cất, vì vẫn mở Vignes Street trong suốt quá trình xây cất. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm ảnh hưởng do đóng đường và phân luồng giao thông, cũng như ảnh hưởng đến ứng phó khẩn cấp trong suốt thời gian xây cất do chỉ xây cất 4, thay vì 6 sân ga đường sắt. Phía Nam của LAUS • Giảm mức và cường độ ảnh hưởng đến ứng phó khẩn cấp trong suốt thời gian xây cất nhờ thu hẹp các đường sắt chạy xuyên qua và chiều rộng kết cấu chạy xuyên qua. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.3-D: Phương tiện công cộng, xe đạp hoặc khách bộ hành	*Xây cất* Tác động bất lợi • Mở rộng lối đi và các cải tiến sảnh chờ có thể dẫn đến	*Xây cất* TR-2 Lập chương trình giai đoạn xây cất tạm thời cho hoạt động đường sắt hành khách	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi (chuyên chở công cộng)	*Xây cất* Tác động bất lợi • Mở rộng lối đi và các cải tiến sảnh chờ có thể dẫn	*Xây cất* TR-2 Lập chương trình giai đoạn xây cất tạm thời cho hoạt động đường sắt hành khách	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi (chuyên chở công cộng)	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, nhưng sẽ giảm mức và cường độ tác động do xây cất và vận hành lên giao thông công cộng, đường dành cho xe đạp hoặc khách bộ hành so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do:

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	phương tiện giao thông công cộng, xe đạp và khách bộ hành đi đường vòng và gián đoạn tạm thời. Có thể giảm hiệu suất cho người điều hành đường sắt tại LAUS và gián đoạn tạm thời mô hình đi lại hàng ngày cho hành khách Tuyến Vàng, Đỏ và Tím cũng như các sân ga đường sắt khu vực/liên thành phố trong khi xây cất tại LAUS. • Khách bộ hành và xe đạp đến và đi từ LAUS cũng sẽ bị ảnh hưởng tạm thời và người đi xe đạp có thể phải đối mặt với các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trong khi xây cất để cải tiến cầu (như Cesar Chavez Avenue và Vignes Street) cũng như sửa đổi các đường phố địa phương (bao gồm có thể phải đóng đường và dọn dẹp). *Hoạt động* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ hỗ trợ Chương Trình SCORE của Metrolink và cần thiết để thực hiện các mục tiêu của nhiều tài liệu hoạch định hướng dẫn phát triển hoạt động đường sắt trong tương lai.	*Hoạt động* LU-1 Tăng cường kết nối khu láng giềng	Không có tác động bất lợi (Cơ Sở cho Xe Đạp và Khách Bộ Hành) *Gián tiếp* Tác động có lợi	đến phương tiện giao thông công cộng, xe đạp và khách bộ hành đi đường vòng và gián đoạn tạm thời. Có thể giảm hiệu suất cho người điều hành đường sắt tại LAUS và gián đoạn tạm thời mô hình đi lại hàng ngày cho hành khách Tuyến Vàng, Đỏ và Tím cũng như các sân ga đường sắt khu vực/liên thành phố trong khi xây cất tại LAUS. • Khách bộ hành và xe đạp đi và đến LAUS cũng sẽ bị ảnh hưởng tạm thời và người đi xe đạp có thể phải bị các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trong khi xây cất để cải tiến cầu tại Cesar Chavez Avenue cũng như sửa đổi các đường phố địa phương (bao gồm có thể phải đóng đường và dọn dẹp). *Hoạt động* Tác động có lợi • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ hỗ trợ Chương Trình SCORE của Metrolink và cần thiết để thực hiện các mục tiêu của nhiều tài liệu hoạch định hướng dẫn phát triển hoạt động đường sắt trong tương lai. Tác động bất lợi • Mặc dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế	*Hoạt động* LU-1 Tăng cường kết nối khu láng giềng	Không có tác động bất lợi (Cơ Sở cho Xe Đạp và Khách Bộ Hành) *Gián tiếp* Tác động có lợi	Phía Bắc của LAUS • Xây cất thay thế một thay vì hai cây cầu sẽ dẫn đến ít đoạn đường bị đóng và phải đi đường vòng hơn, cũng như ít gián đoạn tạm thời cho khách bộ hành và xe đạp trong khi xây cất và cải tiến cầu tại Cesar Chavez Avenue. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm mức ảnh hưởng từ các điều kiện nguy hiểm gần khu vực xây cất nhờ nâng cao 4 sân ga đường sắt tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ. • Giảm quy mô và mức gián đoạn lên người vận hành đường sắt tại LAUS và gián đoạn tạm thời đi lại hàng ngày do giảm bớt các cải tiến sảnh chờ (loại bỏ West Plaza và giảm chiều rộng lối đi). Phía Nam của LAUS • Giảm quy mô và mức nguy hiểm do xây cất nhờ thu hẹp đường sắt chạy xuyên qua và chiều rộng kết cấu chạy xuyên qua. Khi bắt đầu hoạt động, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ mang lại những hiệu quả tích cực gián tiếp tương tự lên giao thông công cộng, đường dành cho xe đạp hoặc khách bộ hành như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	Tác động bất lợi • Mặc dù Biện Pháp Xây Cất Thay Thế góp phần phát triển phương tiện giao thông công cộng ở Nam California và tăng kết nối trong tương lai cho hệ thống HSR theo hoạch định, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ mâu thuẫn với Hoạch Định Đi Lại 2035 của thành phố do khả năng kết nối giữa LAUS và các khu láng giềng xung quanh LAUS thuận tiện đi xe đạp và đi bộ. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ hỗ trợ Chương Trình SCORE của Metrolink và cần thiết để thực hiện các mục tiêu của nhiều tài liệu hoạch định hướng dẫn phát triển hoạt động đường sắt trong tương lai. • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế phù hợp với các cải tiến đường bộ trong tương lai, bao gồm các cải tiến chuyên chở tích cực trong tương lai và nâng cao khả năng đi lại nêu trong *Hoạch Định Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035*.			góp phần phát triển phương tiện giao thông công cộng ở Nam California và tăng kết nối trong tương lai cho hệ thống HSR theo hoạch định, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ mâu thuẫn với Hoạch Định Đi Lại 2035 của thành phố do giảm khả năng kết nối giữa LAUS và các khu láng giềng xung quanh LAUS thuận tiện cho xe đạp và đi bộ. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ hỗ trợ Chương Trình SCORE của Metrolink và cần thiết để thực hiện các mục tiêu của nhiều tài liệu hoạch định hướng dẫn phát triển hoạt động đường sắt trong tương lai. • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế phù hợp với các cải tiến đường bộ trong tương lai, bao gồm các cải tiến chuyên chở tích cực trong tương lai và nâng cao khả năng đi lại nêu trong *Hoạch Định Đi Lại Thành Phố Los Angeles 2035*.			
Chủ đề 3.3-E: Chuyên chở hàng hóa	*Xây cất* Tác động bất lợi • Bỏ khoảng 5,500 bộ đường sắt xe chứa hàng tại	*Xây cất* TR-3 Cải tiến hệ thống đường sắt trong khu vực thành phố Vernon (46th	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động*	*Xây cất* Tác động bất lợi • Bỏ khoảng 5,500 bộ đường sắt xe chứa hàng tại	*Xây cất* TR-3 Cải tiến hệ thống đường sắt trong khu vực thành phố Vernon (46th	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động*	**Tương tự** - Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Mặc dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ bao gồm 8 đường sắt chạy xuyên qua, nhưng sẽ không làm mất đi công suất đường sắt đậu xe chứa hàng tại

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	khu vực phía bắc của BNSF West Bank Yard sẽ dẫn đến thiếu hiệu quả khi BNSF điều hành các chuyến xe dài hơn. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Mất vĩnh viễn công suất đường sắt đậu xe chứa hàng dài khoảng 5,500 bộ ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard sẽ dẫn đến thiếu hiệu quả khi BNSF điều hành các chuyến xe dài hơn. *Gián tiếp* Tác động bất lợi Mất công suất đường sắt đậu xe 5,500 bộ tại BNSF West Bank Yard do tiến trình xây cất và điều hành, sẽ gián tiếp ảnh hưởng đến hoạt động tại các bãi xe lửa chuyên chở hàng hóa khác bằng cách giảm chiều dài đường sắt đậu xe tối đa có sẵn cho các chuyến xe đơn lẻ giữa BNSF West Bank Yard và BNSF Hobart/Commerce Intermodal Yards.	Street và 49th Street) *Hoạt động* TR-3 Cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon (46th Street và 49th Street)	Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	khu vực phía bắc của BNSF West Bank Yard sẽ dẫn đến thiếu hiệu quả khi BNSF điều hành các chuyến xe dài hơn. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Mất vĩnh viễn công suất đường sắt đậu xe chứa hàng dài khoảng 5,500 bộ ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard sẽ dẫn đến thiếu hiệu quả khi BNSF điều hành các chuyến xe dài hơn. *Gián tiếp* Tác động bất lợi Mất công suất đường sắt đậu xe 5,500 bộ tại BNSF West Bank Yard do tiến trình xây cất và điều hành, sẽ gián tiếp ảnh hưởng đến hoạt động tại các bãi xe lửa chuyên chở hàng hóa khác bằng cách giảm chiều dài đường sắt đậu xe tối đa có sẵn cho các chuyến xe đơn lẻ giữa BNSF West Bank Yard và BNSF Hobart/Commerce Intermodal Yards.	Street và 49th Street) *Hoạt động* TR-3 Cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon (46th Street và 49th Street)	Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard (5,500 bộ) khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tác động sẽ như nhau và sẽ không gây ra bất kỳ ảnh hưởng tiêu cực nào sau khi giảm nhẹ. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.4, Phẩm Chất Hình Ảnh và Thẩm Mỹ							
Chủ đề 3.4-A: Đặc điểm hoặc phẩm chất hình ảnh	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt Động* Tác động có lợi • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6: Các nhóm cư dân dự kiến	*Hoạt động* AES-1 Phương pháp thẩm mỹ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi (Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt Động* Tác động có lợi • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6: Các nhóm cư dân dự kiến sẽ có ý kiến tích cực	*Hoạt động* AES-1 Phương pháp thẩm mỹ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Ảnh hưởng có lợi (Đơn vị đánh giá hình ảnh #6)	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt trong cùng khu vực dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế ban đầu, nhưng về tổng quát sẽ giảm mức ảnh hưởng do đặc điểm hoặc phẩm chất hình ảnh so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế ban đầu do: Phía Bắc của LAUS • Bỏ cách thay thế Vignes Street Bridge (Đơn vị đánh giá hình ảnh # 2) sẽ dẫn đến không có

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	ý kiến tích cực đối với thay đổi tài nguyên khi họ là người sử dụng cơ sở và tiếp xúc với môi trường rộng rãi hơn cùng các tiện nghi hiện đại, từ đó nâng cao phẩm chất hình ảnh và thẩm mỹ tại LAUS. Những cải tiến liên quan đến khu vực hành lang cũng sẽ tạo cơ hội cho các bức tranh tường thể hiện tầm quan trọng và lịch sử địa phương của khu vực/LAUS. Tác động bất lợi • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #1: Dựng một bức tường cách âm trên tường chắn tại William Mead Homes và dọc theo Care First Village sẽ dẫn đến thay đổi tài nguyên ở mức vừa phải và ý kiến của cư dân ở mức cao. Điều này sẽ đem lại hiệu quả hình ảnh cao. • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #3: Ý kiến của cư dân tại Mozaic Apartments sẽ ở mức vừa phải vì nhìn thấy cây cầu lớn hơn bắc qua Cesar Chavez Avenue, bãi xe lửa trên cao và tường chắn mới sẽ giảm tầm nhìn hiện tại, tại một số căn hộ và giảm đặc điểm nhìn hiện tại. Thay đổi tài nguyên ở mức vừa phải kết hợp với ý kiến của cư dân ở mức khá cao sẽ		Không có tác động bất lợi (Đơn vị đánh giá hình ảnh #1 - #5) *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	ý kiến tích cực đối với thay đổi tài nguyên khi họ là người sử dụng cơ sở và tiếp xúc với môi trường rộng rãi hơn cùng các tiện nghi hiện đại, từ đó nâng cao phẩm chất hình ảnh và thẩm mỹ tại LAUS. Những cải tiến liên quan đến khu vực hành lang cũng sẽ tạo cơ hội cho các bức tranh tường thể hiện tầm quan trọng và lịch sử địa phương của khu vực/LAUS. Tác động bất lợi • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #1: Dựng một bức tường cách âm và tường chắn tại William Mead Homes và dọc theo Care First Village sẽ dẫn đến thay đổi tài nguyên ở mức vừa phải và ý kiến của cư dân ở mức cao. Điều này sẽ đem lại hiệu quả hình ảnh cao. • Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #3: Ý kiến của cư dân tại Mozaic Apartments sẽ ở mức vừa phải vì nhìn thấy cây cầu lớn hơn bắc qua Cesar Chavez Avenue, bãi xe lửa trên cao và tường chắn mới sẽ giảm tầm nhìn hiện tại, tại một số căn hộ và giảm đặc điểm nhìn hiện tại. Thay đổi tài nguyên ở mức vừa phải kết hợp với ý kiến của cư dân ở mức khá cao sẽ		Không Có Tác Động Bất Lợi (Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #1 - #5) *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	thay đổi các điều kiện hiện liên quan đến đặc điểm và phẩm chất hình ảnh. Ý kiến của cư dân cho hành khách sẽ thấp thay vì trung bình, mức thay đổi tài nguyên sẽ vẫn ở mức thấp, và ý kiến của cư dân sẽ thấp thay vì trung bình so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Nhìn chung, tác động trực quan từ Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #2 sẽ ở mức thấp thay vì mức thấp vừa phải, và kết luận không có tác động bất lợi sẽ vẫn được giữ nguyên so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. • Xây tường cách âm dọc theo Care First Village vẫn sẽ dẫn đến thay đổi tài nguyên và ý kiến của cư dân ở mức tương đối cao, nhưng mức ảnh hưởng sẽ giảm đi do bỏ bức tường chắn đất tại vị trí này. • Mặc dù chỉ cần cải tiến một thay vì hai cây cầu, nhưng cư dân của Mozaic Apartments (Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #3) vẫn sẽ chịu ảnh hưởng khá lớn từ cây cầu lớn hơn bắc qua Cesar Chavez Avenue. LAUS và Bãi Xe Lửa • Loại bỏ Lựa Chọn 2 Thiết Kế Mái Che Bãi Xe Lửa (Mái Che Lớn Phía Trên Bãi Xe Lửa), sẽ bỏ mái che lớn khỏi Điểm Quan Trọng #4a và #4b theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, kết quả là các góc nhìn tại các điểm quan trọng này sẽ giống với hiện trạng hiện tại. Kết luận không có tác động bất lợi tại Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #4 sẽ vẫn được giữ nguyên. • Nâng 4 sân ga đường sắt lên tối đa 9-12 bộ thay vì 15 bộ sẽ giảm mức ảnh hưởng đến Đơn Vị Đánh Giá Hình Ảnh #6, dẫn đến rút ngắn thời gian xây cất. • Sẽ bỏ Điểm A khỏi Đơn vị đánh giá hình ảnh #6 cùng với loại bỏ West Plaza và Lựa chọn thiết kế mái che lớn. • Các điểm từ B đến F trong Đơn vị đánh giá hình ảnh #6 cho thấy giảm các cải tiến trực quan do giảm các cải tiến sảnh chờ, dẫn đến giảm đi đôi chút tác động có lợi. Tuy nhiên, vẫn giữ hiệu quả tổng quát của các yếu tố có lợi.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	tạo ra tác động trực quan ở mức vừa phải. *Tác động gián tiếp* Không có tác động bất lợi			tạo ra tác động trực quan ở mức vừa phải. *Tác động gián tiếp* Không có tác động bất lợi			Phía Nam của LAUS • Giảm ảnh hưởng xây cất đến phẩm chất hình ảnh do giảm chiều rộng của kết cấu chạy xuyên qua. Các Điểm Quan Trọng từ #5a đến #5e cho thấy chiều rộng của phần cầu vượt trên US-101 sẽ giảm đáng kể (rộng 205 bộ theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với 75 bộ theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế). Vẫn giữ nguyên đánh giá tác động trực quan theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.4-B: Ánh sáng hoặc chói sáng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Nhiều ảnh hưởng trực tiếp đến các khu láng giềng gần khu vực công trường xây cất, do phải chịu mức chiếu sáng cao hơn vào ban đêm. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Nếu không được thiết kế và lắp đặt đúng cách, lượng ánh sáng phát ra và độ chói tiềm ẩn từ cơ sở hạ tầng được đề nghị có thể dẫn đến tiếp xúc không mong muốn hoặc gián đoạn các hoạt động bình thường của một số căn hộ trong Mozaic Apartments. Các mái che mới cũng có thể tạo thêm ánh sáng chói vào ban ngày. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* AES-2 Giảm thời gian làm việc ban đêm và chiếu sáng trực tiếp *Hoạt động* AES-3 Chiếu sáng trực tiếp và ánh sáng chói	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Nhiều ảnh hưởng trực tiếp đến các khu láng giềng gần khu vực công trường xây cất, do phải chịu mức chiếu sáng cao hơn vào ban đêm. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Nếu không được thiết kế và lắp đặt đúng cách, lượng ánh sáng phát ra và độ chói tiềm ẩn từ cơ sở hạ tầng được đề nghị có thể dẫn đến tiếp xúc không mong muốn hoặc gián đoạn các hoạt động bình thường của một số căn hộ trong Mozaic Apartments. Các mái che mới cũng có thể tạo thêm ánh sáng chói vào ban ngày.	*Xây cất* AES-2 Giảm thời gian làm việc ban đêm và chiếu sáng trực tiếp *Hoạt động* AES-3 Chiếu sáng trực tiếp và ánh sáng chói	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế ban đầu, nhưng sẽ giảm mức và cường độ ảnh hưởng liên quan đến ánh sáng và độ chói so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế ban đầu, do: Phía Bắc của LAUS • Giảm mức và cường độ ảnh hưởng của ánh sáng và độ chói trong khi xây cất ban đêm cho cư dân Care First Village. LAUS và Bãi Xe Lửa • Mặc dù chỉ cải tiến một thay vì hai cây cầu, nhưng cư dân của Mozaic Apartments vẫn sẽ phải bị ảnh hưởng khá lớn từ ánh sáng và độ chói do công trình xây cất trong khi thay thế một phần Cesar Chavez Avenue Bridge. • Trong khi vận hành, mức ảnh hưởng của ánh sáng và độ chói sẽ giảm bớt do bỏ mái che West Plaza và lựa chọn thiết kế mái che lớn. • Nâng 4 sân ga đường sắt lên tối đa 9-12 bộ thay vì 15 bộ sẽ giảm bớt tác động của ánh sáng chói vào ban đêm.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
				Gián tiếp Không có tác động bất lợi			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.5, Phẩm Chất Không Khí và Biến Đổi Khí Hậu Toàn Cầu							
Chủ đề 3.5-A: Phù hợp chung ở *mức tối thiểu* cho lưu vực không khí bờ biển phía nam	*Xây cất* Tác động bất lợi • Bụi phát tán tại chỗ. • Tổng lượng phát thải từ xây cất thường niên từ Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt *mức NOx tối thiểu*. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Lượng phát thải NOx sẽ vượt *mức tối thiểu* vào các năm 2026 và 2031. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Sau khi xây cất xong, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế này có thể khuyến khích chuyển đổi phương thức đi lại sang sử dụng phương tiện công cộng thay vì phương tiện cá nhân vì cải tiến đi lại trong khu vực. Sự chuyển đổi này có thể gián tiếp giảm lượng khí thải từ chuyên chở vì đường sắt là phương thức chuyên chở hiệu quả hơn và	*Xây cất* AQ-1 (cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế) và biện pháp giảm nhẹ AQ-1 tại Malabar Yard (giống như biện pháp giảm nhẹ AQ-1 nhưng để cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon). AQ-2 (cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế) và biện pháp giảm nhẹ AQ-2 tại Malabar Yard (giống như biện pháp giảm nhẹ AQ-2 nhưng để cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon). *Hoạt động* AQ-3 Chương Trình Giảm Nhẹ Thích Ứng Phẩm Chất Không Khí	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Bụi phát tán tại chỗ. • Tổng lượng phát thải từ xây cất thường niên từ Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế và cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ vượt *mức NOx tối thiểu*. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Lượng phát thải NOx sẽ vượt *mức tối thiểu* vào các năm 2026 và 2031. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Sau khi xây cất xong, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế này có thể khuyến khích đổi sang phương tiện công cộng thay vì thay vì phương tiện cá nhân vì cải tiến đi lại trong khu vực. Sự chuyển đổi này có thể gián tiếp giảm lượng khí thải từ chuyên chở vì đường sắt là phương thức chuyên chở hiệu quả hơn và	*Xây cất* AQ-1 (cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế) và biện pháp giảm nhẹ AQ-1 tại Malabar Yard (giống như biện pháp giảm nhẹ AQ-1 nhưng để cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon). AQ-2 (cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế) và biện pháp giảm nhẹ AQ-2 tại Malabar Yard (giống như biện pháp giảm nhẹ AQ-2 nhưng để cải tiến đường sắt Malabar Yard ở thành phố Vernon). *Hoạt động* AQ-3 Chương Trình Giảm Nhẹ Thích Ứng Phẩm Chất Không Khí	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	**Tương tự** - Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lợi ích lâu dài cho khu vực theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ tiếp tục giảm lượng khí thải ô nhiễm không khí khi người dân đổi từ lái xe cá nhân sang sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm khoảng 15% lượng thiết bị xây cất sử dụng do bỏ hai đường sắt chạy xuyên qua, cải tiến Vignes Street Bridge và chỉ xây cất 4 thay vì 6 sân ga đường sắt. Cũng sẽ giảm đào bới vì thu hẹp chiều rộng lối đi từ 140 xuống còn 100 bộ (xem Bảng 9-6). Giảm xây cất sẽ giảm lượng khí thải ô nhiễm không khí do xây cất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không thay đổi hoạt động đường sắt tại LAUS so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Do đó, các đặc điểm vận hành như số chuyến xe lửa, lộ trình và loại thiết bị sẽ vẫn giữ nguyên, và dự kiến sẽ không thay đổi số chuyến xe lửa hàng ngày tại LAUS. Do không có khác biệt hoạt động vận hành, nên lượng khí thải liên quan, bao gồm cả lượng khí thải NO_x tiềm năng và bất kỳ vượt ngưỡng phẩm chất không khí nào, sẽ giống như lượng khí thải được đánh giá cho Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	sẽ giảm tắc nghẽn giao thông và chậm trễ trên đường.			sẽ giảm tắc nghẽn giao thông và chậm trễ trên đường.			
Chủ đề 3.5-B: Lượng phát thải khí nhà kính thường niên vượt quá 25,000 tấn CO2e	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi • Sau khi xây cất xong, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế này có thể khuyến khích chuyển đổi phương thức đi lại sang sử dụng phương tiện công cộng thay vì phương tiện cá nhân vì cải tiến đi lại trong khu vực. Thay đổi này có thể gián tiếp giảm lượng khí thải giao thông vì đường sắt là phương thức đi lại hiệu quả hơn, ít bị tắc nghẽ và chậm trễ hơn. Những tác động có lợi này sẽ phù hợp với mục tiêu RTP/SCS 2020 để giảm lượng phát thải khí nhà kính từ chuyên chở.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi • Sau khi xây cất xong, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế này có thể khuyến khích chuyển đổi phương thức đi lại sang sử dụng phương tiện công cộng thay vì phương tiện cá nhân vì cải tiến đi lại trong khu vực. Thay đổi này có thể gián tiếp giảm lượng khí thải giao thông vì đường sắt là phương thức đi lại hiệu quả hơn, ít bị tắc nghẽ và chậm trễ hơn. Những tác động có lợi này sẽ phù hợp với mục tiêu RTP/SCS 2020 để giảm lượng phát thải khí nhà kính từ chuyên chở.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	**Tương tự** - Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt ở vị trí gần như giống hệt và nằm trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Giảm hoạt động xây cất sẽ dẫn đến giảm khoảng 15% lượng khí thải nhà kính do xây cất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không bao gồm các sửa đổi thay đổi số chuyến xe hàng ngày tại LAUS so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế đã được cứu xét. Lượng phát thải khí nhà kính trong khi vận hành liên quan đến Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ tương tự như lượng phát thải được đánh giá theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lợi ích lâu dài cho khu vực theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ tiếp tục giảm phát thải khí nhà kính ròng khi người dân đổi từ lái xe cá nhân sang sử dụng phương tiện công cộng. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.6, Tiếng Ồn và Độ Rung							
Chủ đề 3.6-A: Tiếng ồn vượt quá hoạch định chung, quy định tiếng ồn hoặc tiêu chuẩn của cơ quan	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tác động của tiếng ồn xây cất tại William Mead Homes và Care First Village do	*Xây cất* NV-1 Dựng tường cách âm NV-2 Thực hiện biện pháp giảm tiếng ồn và rung động	*Xây Cất* Tác động bất lợi *Hoạt Động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng của tiếng ồn xây cất tại William Mead Homes do	*Xây cất* NV-1 Dựng tường cách âm NV-2 Thực hiện biện pháp giảm tiếng ồn và rung động	*Xây Cất* Tác động bất lợi *Hoạt Động* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, và sẽ gây ra những ảnh hưởng tiếng ồn xung quanh tương tự như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, nhưng sẽ giảm mức độ. Phía Bắc của LAUS

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
Chủ đề 3.6-C: Tiếng ồn xung quanh	xây cất tường cách âm. • Tiếng ồn khi xây cất ảnh hưởng đến những khu vực sử dụng đất Loại 2 (khu dân cư) vì vượt quá mức FTA hiện hành vào ban ngày (80 dBA Leq) và ban đêm (70 dBA Leq) trong phạm vi 250 bộ và 300 bộ tương ứng. • Những khu vực sử dụng đất Loại 2 và 3 sau đây sẽ phải chịu tiếng ồn khi xây cất vượt quá giới hạn 75 dBA của thành phố: o William Mead Homes - 41 căn nhà và một khu giải trí; o Care First Village - khoảng 36 căn nhà và sân chơi/công viên; o Mozaic Apartments - 82 căn nhà; và, o Metro Gateway Childhood Development Center. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Trong điều kiện năm 2031, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến 34 căn nhà đa hộ (24 căn tại William Mead Homes và 10 căn tại Cơ Sở Care First) và một	Các Biện Pháp trong lúc Xây Cất NV-3 Lập chương trình thông báo cho cộng đồng về xây cất dự án *Hoạt động* NV-1 Dựng tường cách âm	*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	xây cất tường cách âm. • Tiếng ồn khi xây cất ảnh hưởng đến những khu vực sử dụng đất Loại 2 (khu dân cư) vì vượt quá mức FTA hiện hành vào ban ngày (80 dBA Leq) và ban đêm (70 dBA Leq) trong phạm vi 250 bộ và 300 bộ tương ứng. • Những khu vực sử dụng đất Loại 2 và 3 sau đây sẽ phải chịu tiếng ồn khi xây cất vượt quá giới hạn 75 dBA của thành phố: o William Mead Homes - 17 căn nhà và một khu giải trí; o Care First Village - khoảng 25 căn nhà và sân chơi/công viên; o Mozaic Apartments - 23 căn nhà; và, o Metro Gateway Childhood Development Center. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Trong điều kiện năm 2031, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến 34 căn nhà đa hộ (24 căn tại William Mead Homes và 10 căn tại Cơ Sở Care First) và một	Các Biện Pháp trong lúc Xây Cất NV-3 Lập chương trình thông báo cho cộng đồng về xây cất dự án *Hoạt động* NV-1 Dựng tường cách âm	*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	• Do sẽ không thay Cầu Vignes theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, khoảng 23 căn tại Khu Làng Care First sẽ bị ảnh hưởng, so với 36 căn theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Điều này cho thấy có giảm bớt số lượng nhà ở bị tác động bất lợi từ tiếng ồn xây cất sẽ vượt giới hạn 75 dBA của thành phố. • Trong quá trình hoạt động, mức độ ảnh hưởng từ tiếng ồn tương tự vẫn xảy ra tại William Mead Homes và Care First Village do lượng xe lửa qua lại hàng ngày vẫn không thay đổi. LAUS và Bãi Xe Lửa • Dù việc cải tiến cầu chỉ cần được thực hiện tại Đại Lộ Cesar Chavez, nhưng các cư dân tại Mozaic Apartments vẫn bị tác động bất lợi tương tự từ tiếng ồn xây cất vượt quá giới hạn 75 dBA của thành phố. Tuy nhiên, số lượng các căn hộ bị ảnh hưởng tại Mozaic Apartments sẽ giảm xuống do số sân ga được nâng cao một phần sẽ ít hơn trong bãi xe lửa trên cao một phần, và phạm vi cải tiến sảnh chờ cũng được giảm. Điều này sẽ làm cho 23 căn bị ảnh hưởng theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế so với 82 căn theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. • Do sự phân chia sân ga theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, xe lửa HSR sẽ hoạt động từ Thềm Ga 3 và 4 thay vì Thềm Ga 2 và 3. Sự thay đổi này làm cho xe lửa chạy trong khu vực/giữa các thành phố bằng diesel hoạt động ở khoảng cách gần hơn với Mozaic Apartments, dẫn tới mức ồn bên ngoài tăng hơn một chút. Như bàn thảo trong EIS Sau Cùng, những tác động này không bất lợi vì mức ồn bên trong tại Mozaic Apartments ước tính khoảng 45 dBA L_{dn} hay thấp hơn do các đòi hỏi quy định xây cất của thành phố. Ngoài ra, hơn 80 phần trăm xe lửa chạy vào ban ngày, trong giờ cao điểm, hơn là ban đêm khi hoạt động đường sắt có thể gián đoạn giấc ngủ cao hơn. Phía Nam của LAUS • Mức ảnh hưởng tiếng ồn trong thời gian xây cất giảm xuống còn 8 thay vì 10

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	công viên/sân thể thao gần William Mead Homes. • Trong điều kiện năm 2040, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến 34 căn nhà đa hộ (24 căn tại William Mead Homes và 10 căn tại Care First Facility) và một công viên/sân thể thao gần William Mead Homes. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			công viên/sân thể thao gần William Mead Homes. • Trong điều kiện năm 2040, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến 34 căn nhà đa hộ (24 căn tại William Mead Homes và 10 căn tại Care First Facility) và một công viên/sân thể thao gần William Mead Homes. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			các đường sắt chạy xuyên qua và giảm chiều rộng của kết cấu chạy xuyên qua. • Sẽ có tác động tiếng ồn tương tự trong quá trình xây cất bởi vì dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ gồm 8 đường sắt chạy xuyên qua, số chuyến xe lửa hàng ngày sẽ không thay đổi khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.6-B: Mức rung động và tiếng ồn trên mặt đất	*Xây cất* Tác động bất lợi • Máy đóng cọc sẽ tạo tiếng ồn ảnh hưởng trong phạm vi 300 bộ và xe cán đường sẽ tạo độ rung trong vòng 140 bộ. Có thể ảnh hưởng nghiêm trọng làm cư dân khó chịu tại William Mead Homes, Care First Village và Mozaic Apartments. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* NV-2 Thực hiện biện pháp giảm tiếng ồn và Các Biện Pháp Giảm Rung Động trong Quá Trình Xây Cất NV-3 Lập chương trình thông báo cho cộng đồng về xây cất dự án	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Máy đóng cọc sẽ tạo tiếng ồn ảnh hưởng trong phạm vi 300 bộ và xe cán đường sẽ tạo độ rung trong vòng 140 bộ. Có thể có tác động nghiêm trọng làm cư dân khó chịu tại William Mead Homes và Mozaic Apartments. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* NV-2 Thực hiện biện pháp giảm tiếng ồn và Các Biện Pháp Giảm Rung Động trong Quá Trình Xây Cất NV-3 Lập chương trình thông báo cho cộng đồng về xây cất dự án	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng một địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, và sẽ giảm tác động rung và tiếng ồn liên quan đến xây cất sẽ thấp hơn khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Điều này là do: Phía Bắc của LAUS • Tác động tiếng ồn và rung động sẽ được giảm xuống do không thay thế Cầu Vignes Street và không nâng cao đường sắt sáp nhập tiếp giáp Care First Village. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm tác động cho các cư dân của Mozaic Apartments trong quá trình xây cất nhờ giảm phạm vi các hạng mục cải tiến liên quan đến sảnh chờ, chỉ xây cất 4 sân ga đường sắt, thay vì 6, và thu hẹp chiều ngang của lối đi bộ. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế , không có tác động bất lợi nào liên quan đến mức ồn và rung động trong quá trình xây cất của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Điều này nằm trong các lựa chọn phân tích trong EIS Dự Thảo, không có yếu tố mới

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
							hay tăng tác động môi trường. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.7, Tài Nguyên Sinh Học và Đất Ngập Nước							
Chủ đề 3.7-A: Các loài thực vật hoặc động vật được liên bang và tiểu bang nêu tên hoặc đề cử cần bảo vệ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Khi xây cất, có thể phải chặt cây cảnh hoặc cây mọc tự nhiên, làm đường ray và sửa cầu tại Vignes Street và Cesar Chavez Avenue, có thể ảnh hưởng đến dơi tai cụp và dơi vàng miền tây trú ngụ ở những khu vực này. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* BIO-1 Dơi	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Khi xây cất, có thể phải chặt cây cảnh hoặc cây mọc tự nhiên, làm đường sắt và sửa cầu tại Cesar Chavez Avenue, có thể ảnh hưởng đến dơi tai cụp và dơi vàng miền tây trú ngụ ở những khu vực này. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* BIO-1 Dơi	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, được phân tích trước đây như Lựa Chọn Xây Cất và sẽ giảm tác động đối với các loại thực vật hay động vật được bảo vệ hoặc là ứng viên theo danh mục liên bang và tiểu bang khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do: Phía Bắc của LAUS • Cầu Vignes Street hiện tại vẫn được giữ lại thay vì thay thế, và các tác động khả dĩ đối với khu vực trú ngụ của loài dơi tai cụp và dơi vàng miền tây sẽ giảm xuống. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.7-B: Chim làm tổ được MBTA bảo vệ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng trực tiếp đến các tổ hiện tại, bao gồm chặt cây lớn và cải tiến cầu có thể giảm vừa phải số lượng các loài chim làm tổ được MBTA bảo vệ. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi	*Xây cất và gián tiếp* BIO–2 Các loài MBTA	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng trực tiếp đến các tổ hiện tại, bao gồm chặt cây lớn và cải tiến cầu có thể giảm vừa phải số lượng các loài chim làm tổ được MBTA bảo vệ. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi	*Xây cất và gián tiếp* BIO–2 Các loài MBTA	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, được phân tích trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, nhưng sẽ giảm tác động gián tiếp đối với loài chim làm tổ do giảm tiếng ồn, rung động, bụi, chiếu sáng ban đêm, và con người đến gần khi xây cất, khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Ngoài ra, xây cất đường sắt và cải tiến cầu chỉ được thực hiện tại Đại Lộ Cesar Chavez. Cầu Vignes Street hiện tại vẫn giữ nguyên thay vì thay thế, giảm tác động trực tiếp đến loài chim làm tổ được MBTA bảo vệ cư trú tại BSA trong quá trình xây cất MBTA. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Điều này nằm trong các lựa chọn phân tích trong EIS Dự Thảo, không có yếu tố mới

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	• Ảnh hưởng gián tiếp lên tổ hiện tại có thể bao gồm tăng nguy cơ tiếng ồn, độ rung, bụi, ánh sáng ban đêm và ảnh hưởng từ con người, giảm khả năng làm tổ.			• Ảnh hưởng gián tiếp lên tổ hiện tại có thể bao gồm tăng nguy cơ tiếng ồn, độ rung, bụi, ánh sáng ban đêm và ảnh hưởng từ con người, giảm khả năng làm tổ.			hay tăng tác động môi trường. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.7 C: Dời động vật hoang dã	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm phạm vi và quy mô tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, tác động đến chuyển động của loài hoang dã vẫn không đổi và không gây tác động xấu. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.7-D: Mâu thuẫn với sắc lệnh bảo tồn cây xanh	*Xây cất* Tác động bất lợi • Lựa Chọn Xây Cất có thể dẫn đến chặt bỏ hoặc xáo trộn các loài cây bản xứ được bảo vệ theo Sắc lệnh số 186873 và Chính Sách Bảo Vệ Cây của LA Metro. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Đào rãnh, san lấp, nén đất, và	*Xây cất* BIO-3 Các loài cây được bảo vệ *Gián tiếp* BIO-3 Các loài cây được bảo vệ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Lựa Chọn Xây Cất có thể dẫn đến chặt bỏ hoặc xáo trộn các loài cây bản xứ được bảo vệ theo Sắc lệnh số 186873 và Chính Sách Bảo Vệ Cây của LA Metro. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Đào rãnh, san lấp, nén đất, và	*Xây cất* BIO-3 Các loài cây được bảo vệ *Gián tiếp* BIO-3 Các loài cây được bảo vệ	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế có thể đòi hỏi phải chặt bỏ hay xáo trộn một hay nhiều loài cây bản xứ. Vị trí và kích cỡ của tất cả các loài cây được bảo vệ sẽ được xác định trước khi xây cất để biết loài cây nào có thể bị chặt bỏ hay thế thế theo đúng Sắc Lệnh số 186873 và sẽ không được chặt bỏ nếu không được thành phố Los Angeles chấp thuận. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	đắp hoặc che phủ không cho nước thấm xuống các đường hút nước của cây có thể làm hư rễ, sau cùng là chết cây.			đắp hoặc che phủ không cho nước thấm xuống các đường hút nước của cây có thể làm hư rễ, sau cùng là chết cây.			
Đoạn 3.8, Vùng Ngập Lũ, Thủy Văn và Phẩm Chất Nước							
Chủ đề 3.8-A: Mô hình thoát nước, xói mòn đất và bồi lắng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể dẫn đến những thay đổi trong mô hình thoát nước do tích tụ trầm tích ở khu vực hạ lưu, dẫn đến dòng chảy và xói mòn đáng kể ở các khu vực lân cận. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Tăng bề mặt không thấm nước có thể dẫn đến xói mòn hạ lưu và tăng các hạt lơ lửng và trầm tích, trực tiếp làm tăng nước đục hơn. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP *Hoạt động* HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Thành Phố Los Angeles)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể dẫn đến những thay đổi trong mô hình thoát nước do tích tụ trầm tích ở khu vực hạ lưu, dẫn đến dòng chảy và xói mòn đáng kể ở các khu vực lân cận. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Tăng bề mặt không thấm nước có thể dẫn đến xói mòn hạ lưu và tăng các hạt lơ lửng và trầm tích, trực tiếp làm tăng nước đục hơn. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP *Hoạt động* HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Thành Phố Los Angeles)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tác động từ hệ thống thoát nước, xói mòn đất, và lắng đọng bùn sẽ được giảm xuống về độ lớn và mật độ khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do: Phía Bắc của LAUS • Giảm mức độ tác động xói mòn do vẫn giữ lại Cầu Vignes Street hiện tại thay vì thay thế. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm bớt những thay đổi về hệ thống thoát nước liên quan đến xây cất và tích tụ trầm tích do giảm bớt những phạm vi cải tiến liên quan đến sảnh chờ và thu hẹp chiều rộng lối đi bộ. • Giảm những thay đổi về hệ thống thoát nước liên quan đến xây cất và tích tụ trầm tích nhờ vào việc giảm chiều cao bãi xe lửa trên cao và số lượng sân ga đường sắt được nâng cao cũng ít hơn. Phía Nam của LAUS • Giảm những thay đổi về hệ thống thoát nước liên quan đến xây cất và tích tụ trầm tích do giảm đường sắt chạy xuyên qua và thu hẹp chiều rộng của cấu trúc chạy xuyên qua. Một khi bắt đầu hoạt động thì mức độ và cường độ tác động đến độ đục vùng nước tiếp nhận sẽ giảm khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế do phạm vi dự án được thu hẹp và giảm diện tích của các bề mặt không thấm nước liên quan đến giảm tái xây cất một cây cầu, không xây mái che West Plaza, các mái che riêng lẻ và cấu trúc đường sắt chạy xuyên qua hẹp hơn.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
							Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.8-B: Nước mưa	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trầm tích, hóa chất, sản phẩm lỏng, sản phẩm dầu mỏ (như sơn, dung môi và nhiên liệu) và chất thải liên quan đến bê tông có thể bị đổ hoặc rò rỉ và có nguy cơ trôi theo nước mưa vào sông Los Angeles. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Diện tích bề mặt không thấm nước tăng lên sẽ tăng thể tích dòng chảy và có thể vượt quá khả năng chịu tải của một số hệ thống thoát nước tại chỗ nếu không quản lý đúng cách. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* HWQ-1 HAZ-1 Chuẩn bị Hoạch Định Quản Lý Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm (Construction Hazardous Materials Management Plan, hay HMMP) *Hoạt động* HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trầm tích, hóa chất, sản phẩm lỏng, sản phẩm dầu mỏ (như sơn, dung môi và nhiên liệu) và chất thải liên quan đến bê tông có thể bị đổ hoặc rò rỉ và có nguy cơ trôi theo nước mưa vào sông Los Angeles. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Diện tích bề mặt không thấm nước tăng lên sẽ tăng thể tích dòng chảy và có thể vượt quá khả năng chịu tải của một số hệ thống thoát nước tại chỗ nếu không quản lý đúng cách. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* HWQ-1 HAZ-1 Chuẩn bị Hoạch Định Quản Lý Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm (Construction Hazardous Materials Management Plan, hay HMMP) *Hoạt động* HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, trong quá trình xây cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế đòi hỏi phải đào xới và gây xáo trộn khu vực này, có thể làm lộ bề mặt đất, trong đó có một phần là đất ô nhiễm, làm đất bị xói mòn tạm thời do dòng chảy bề mặt và ô nhiễm phẩm chất nước. Tuy nhiên, khối lượng san nền, đào xới và diện tích bề mặt bị xáo trộn sẽ giảm xuống do các điều chỉnh bao gồm giảm diện tích bị xáo trộn được giảm bớt. Điều này giảm mức độ và cường độ tác động tổng quát phẩm chất nước trong quá trình xây cất. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, các hoạt động xây cất cần phải theo Sắc Lệnh RWQCB Số R4-2021-0105, NPDES số CAS004004 của Los Angeles. Tuân Hành sẽ hạn chế khả năng xả thải có thể vượt quá các đòi hỏi thanh thải nước hiện tại. Một khi bắt đầu hoạt động, dự kiến lượng nước mưa chảy tràn sẽ giảm do giảm diện tích bề mặt không thấm nước, điều này sẽ giảm thể tích dòng chảy và công suất của hệ thống nước thải tại chỗ khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
Chủ đề 3.8-C: Lũ lụt	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, và không có thêm bất cứ cơ sở hạ tầng mới nào tại khu vực có nguy cơ bị ngập lụt hay làm cho người dân có nguy cơ bị ngập lụt cao hơn. Các tác động tổng quát liên quan đến ngập lụt vẫn không thay đổi và không có tác động bất lợi nào xảy ra. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.8-D: Tiêu chuẩn phẩm chất nước và đòi hỏi xả thải	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể ảnh hưởng bất lợi đến phẩm chất nước và vượt quá đòi hỏi xả nước mưa và nước không phải nước mưa nếu dòng chảy không được điều quản đúng cách. Đổ hỗn hợp bê tông không đúng cách có thể bị dòng chảy cuốn đi và dẫn đến suy thoái nước mặt. • Dòng chảy bề mặt tiếp xúc với đất có chứa các chất ô nhiễm này có thể giảm phẩm chất nước của sông Los Angeles tại Khúc Sông 2. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Một lượng nhỏ kim loại từ bụi thắng, dầu và	*Xây cất* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP HWQ-5 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương HWQ-6 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương cho các Địa Điểm Nhiễm Bẩn *Hoạt động* HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Xây cất có thể ảnh hưởng bất lợi đến phẩm chất nước và vượt quá đòi hỏi xả nước mưa và nước không phải nước mưa nếu dòng chảy không được điều quản đúng cách. Đổ hỗn hợp bê tông không đúng cách có thể bị dòng chảy cuốn đi và dẫn đến suy thoái nước mặt. • Dòng chảy bề mặt tiếp xúc với đất có chứa các chất ô nhiễm này có thể giảm phẩm chất nước của sông Los Angeles tại Khúc Sông 2. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Một lượng nhỏ kim loại từ bụi thắng, dầu và	*Xây cất* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP HWQ-5 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương HWQ-6 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương cho các Địa Điểm Nhiễm Bẩn *Hoạt động* HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt tại cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế đòi hỏi phải đào xới và gây xáo trộn đất tại khu vực trong quá trình xây cất, điều này có thể làm lộ bề mặt đất, gây xói mòn tạm thời do dòng chảy bề mặt, ô nhiễm phẩm chất nước. Tuy nhiên, khối lượng san lấp, đào xới, và diện tích bề mặt bị xáo trộn sẽ được giảm bớt vì Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ thu hẹp quy mô và phạm vi tổng quát của dự án. Điều này sẽ giảm mức độ và cường độ tác động liên quan đến phẩm chất nước. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, việc xây cất của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cần phải theo Sắc Lệnh RWQCB số R4-2021-0105, NPDES số CAS004004 của Los Angeles. Tuân theo những giấy phép này sẽ hạn chế nước thải có thể vượt quá các đòi hỏi thanh thải nước hiện tại. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Điều này nằm trong các lựa chọn phân tích trong EIS Dự Thảo,

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	mỡ bôi trơn từ xe lửa cùng các ô nhiễm hóa chất khác có thể xả vào hệ thống thoát nước hiện tại. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Tăng khối lượng và tốc độ nước mưa chảy tràn có thể gây ra hoặc góp phần làm xói mòn và khi chuyên chở chất ô nhiễm ra khỏi khu vực không được điều quản đúng cách. • Mua lại các lô đất có IGP hiện có bao gồm các điều khoản xả nước mưa có chứa các chất ô nhiễm. Nếu không tiếp tục các tiến trình này, thì xả nước mưa kỹ nghệ không đúng cách và có thể ảnh hưởng tiêu cực đến hệ thống thoát nước mưa.	*Gián tiếp* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Thành Phố Los Angeles) HWQ-5 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương HWQ-6 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương cho các Địa Điểm Nhiễm Bẩn HWQ-7 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP Kỹ Nghệ cho Các Mục Đích Sử Dụng Kỹ Nghệ Điều Quy, Dời Chỗ		mỡ bôi trơn từ xe lửa cùng các ô nhiễm hóa chất khác có thể xả vào hệ thống thoát nước hiện tại. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Tăng khối lượng và tốc độ nước mưa chảy tràn có thể gây ra hoặc góp phần làm xói mòn và khi chuyên chở chất ô nhiễm ra khỏi khu vực không được điều quản đúng cách. • Mua lại các lô đất có IGP hiện có bao gồm các điều khoản xả nước mưa có chứa các chất ô nhiễm. Nếu không tiếp tục các tiến trình này, thì xả nước mưa kỹ nghệ không đúng cách và có thể ảnh hưởng tiêu cực đến hệ thống thoát nước mưa.	*Gián tiếp* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Thành Phố Los Angeles) HWQ-5 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương HWQ-6 Tuân Theo Các Đòi Hỏi Hạ Mực Nước Địa Phương cho các Địa Điểm Nhiễm Bẩn HWQ-7 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP Kỹ Nghệ cho Các Mục Đích Sử Dụng Kỹ Nghệ Điều Quy, Dời Chỗ		không có yếu tố mới hay tăng tác động môi trường. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.9, Địa Chất, Đất và Địa Chấn							
Chủ đề 3.9-A: Rung chuyển mặt đất do địa chấn hoặc nứt mặt đất liên quan đến địa chấn, bao gồm hiện tượng hóa lỏng	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, các tác động đối với rung lắc địa chất hay sụp lún đất liên quan đến địa chấn vẫn không đổi và không có tác động bất lợi nào xảy ra. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Điều này nằm trong các lựa chọn phân tích trong EIS Dự Thảo,

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
							không có yếu tố mới hay tăng tác động môi trường. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.9-B: Xói mòn đất	*Xây cất* Tác động bất lợi • Mất lớp phủ bảo vệ sẽ làm nước chảy tràn trên bề mặt và đất bị xói mòn do nước trong khi xây cất. Các bề mặt công trình tạm thời, không thấm nước trong khi xây cất cũng sẽ tăng lượng nước chảy tràn trên bề mặt, làm cho đất bị xói mòn do nước. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Nếu đất lộ thiên không được bảo vệ khỏi xói mòn do gió hoặc nước, như khi chặt bỏ cây để làm công trường và kho chất liệu, thì cả công trình lộ thiên và bất kỳ kho nào đều có thể bị xói mòn và ảnh hưởng gián tiếp đến phẩm chất không khí và nước.	*Xây cất* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP *Gián tiếp* AQ-1 Kiểm Soát Bụi Phát Tán HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Mất lớp phủ bảo vệ sẽ làm nước chảy tràn trên bề mặt và đất bị xói mòn do nước trong khi xây cất. Các bề mặt công trình tạm thời, không thấm nước trong khi xây cất cũng sẽ tăng lượng nước chảy tràn trên bề mặt, làm cho đất bị xói mòn do nước. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Nếu đất lộ thiên không được bảo vệ khỏi xói mòn do gió hoặc nước, như khi chặt bỏ cây để làm công trường và kho chất liệu, thì cả công trình lộ thiên và bất kỳ kho nào đều có thể bị xói mòn và ảnh hưởng gián tiếp đến phẩm chất không khí và nước.	*Xây cất* HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP *Gián tiếp* AQ-1 Kiểm Soát Bụi Phát Tán HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế trong qua trình xây cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Chất Thay Thế đòi hỏi phải đào xới và gây xáo trộn đất tại khu vực, có thể làm lộ đất không được bảo vệ khỏi xói mòn. Tuy nhiên, khối lượng san lấp, đào xới và xáo trộn bề mặt sẽ được giảm xuống vì Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ thu hẹp quy mô và phạm vi tổng quát của dự án. Điều này sẽ giảm mức độ và cường độ tổng quát của tác động từ xói mòn đất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.9-C: Đất bị sụt lún, trôi ngang và bị xói mòn hoặc không ổn định	*Xây cất* Tác động bất lợi • Do các lớp đất nén nằm trong 30 bộ đất tầng mặt	GEO-1 Chuẩn Bị Báo Cáo Địa Kỹ Thuật	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Do các lớp đất nén nằm trong 30 bộ đất tầng mặt	GEO-1 Chuẩn Bị Báo Cáo Địa Kỹ Thuật	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Nhìn chung, các tác động do lún nền, trượt ngang, và xói mòn hay đất không ổn định sẽ được giảm xuống khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do:

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	ở những khu vực đề nghị cải tiến cơ sở hạ tầng trong Đoạn đường 2 của khu vực nghiên cứu Dự Án, dự kiến sẽ xảy ra hiện tượng lún nền, bào gồm lún dài hạn hay tức thời. • Do đất trong khu vực nghiên cứu dự án có thể bị xói mòn từ trung bình đến nghiêm trọng, nên sẽ tăng nguy cơ lộ ra đất xói mòn trong khi xây cất. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Xói mòn có thể suy yếu các công trình xây cất trên đất, gây hư hại nền móng và đường ống bị chôn vùi khi đất xói mòn phản ứng với chất liệu dần dần trong nhiều thập kỷ. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Trong suốt thời gian hoạt động của dự án, đất xói mòn có nguy cơ hư hại nền móng và đường ống chôn vùi.		*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	ở những khu vực đề nghị cải tiến cơ sở hạ tầng trong Đoạn đường 2 của khu vực nghiên cứu Dự Án, dự kiến sẽ xảy ra hiện tượng lún nền, bào gồm lún dài hạn hay tức thời. • Do đất trong khu vực nghiên cứu dự án có thể bị xói mòn từ trung bình đến nghiêm trọng, nên sẽ tăng nguy cơ lộ ra đất xói mòn trong khi xây cất. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Xói mòn có thể suy yếu các công trình xây cất trên đất, gây hư hại nền móng và đường ống bị chôn vùi khi đất xói mòn phản ứng với chất liệu dần dần trong nhiều thập kỷ. *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Trong suốt thời gian hoạt động của dự án, đất xói mòn có nguy cơ hư hại nền móng và đường ống chôn vùi.		*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Cầu Vignes Street thay vì thay thế giúp ít bị xáo trộn đất và hạn chế nguy cơ làm lộ đất xói mòn. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm cải tiến liên quan đến sảnh chờ, bao gồm giảm chiều ngang lối đi bộ và bỏ West Plaza, giúp ít xáo trộn đất và giảm nguy cơ làm lộ đất xói mòn hơn. Phía Nam của LAUS • Mức độ tác động hư hại nền móng cầu tăng nhẹ do nhu cầu thêm các trụ cầu có móng sâu để nâng đỡ cầu vượt trên cao từ LAUS tới bờ tây của sông Los Angeles. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.9-D: Đất phì nhiêu	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Đất trong phạm vi dự án được xem là có khả năng giãn nở thấp. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế,

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
							khả năng xảy ra hiện tượng đất giãn nở vẫn thấp và không có tác động bất lợi nào xảy ra. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.10, Chất Thải và Chất Liệu Nguy Hiểm							
Chủ đề 3.10-A: Chuyên chở, sử dụng hoặc thải bỏ các chất liệu nguy hiểm	*Xây cất* Tác động bất lợi • Có các mối nguy tiềm ẩn khi chuyên chở, sử dụng và thải bỏ đất bị ô nhiễm và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm trong khi xây cất thường xuyên. • Bắt buộc phải dùng các chất liệu và chất độc hại trong khi xây cất, nếu có tràn đổ hoặc vô tình rò rỉ chất liệu nguy hiểm có thể gây nguy hiểm cho nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* HAZ-1 Chuẩn bị Hoạch Định Quản Lý Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm (Construction Hazardous Materials Management Plan, hay HMMP)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Có các mối nguy tiềm ẩn khi chuyên chở, sử dụng và thải bỏ đất bị ô nhiễm và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm trong khi xây cất thường xuyên. • Bắt buộc phải dùng các chất liệu và chất độc hại trong khi xây cất, nếu có tràn đổ hoặc vô tình rò rỉ chất liệu nguy hiểm có thể gây nguy hiểm cho nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* HAZ-1 Chuẩn bị Hoạch Định Quản Lý Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm (Construction Hazardous Materials Management Plan, hay HMMP)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án, thì vẫn đòi hỏi phải sử dụng các chất liệu nguy hiểm trong quá trình xây cất. Nguy cơ phát tán ngoài ý muốn các chất liệu nguy hiểm trong lúc chuyên chở, sử dụng, hay thải bỏ, nếu không quản lý đúng cách, sẽ được giảm thiểu khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội. Mức giảm cụ thể trong quá trình chuyên chở, sử dụng, hay thải bỏ chất liệu nguy hiểm sẽ tùy theo ước tính cho khối lượng này, thường chỉ có khi đạt đến giai đoạn thiết kế 100%.
Chủ đề 3.10-B: Nguy cơ rò rỉ chất liệu độc hại ra môi trường	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tổng cộng có 13 địa điểm (8 REC, 2 REC Lịch Sử, và 3 REC Kiểm Soát) là	*Xây cất* HAZ-1 Chuẩn bị Các Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tổng cộng có 13 địa điểm (8 REC, 2 REC Lịch Sử, và 3 REC Kiểm Soát)	*Xây cất* HAZ-1 Chuẩn bị Các Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Nhìn chung, mức độ và cường độ khi chuyên chở, sử dụng, hay thải bỏ chất liệu nguy hiểm theo

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	được xác định trong vòng và tiếp giáp phạm vi Dự Án. Trong khoảng cách gần phạm vi dự án với các REC hiện tại này có nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm hoặc chuyên chở các chất ô nhiễm trong khi xây cất. • Phạm vi Dự Án nằm gần hai mỏ dầu, cách khu vực nghiên cứu Dự Án khoảng 0.5 dặm về phía tây bắc. Dựa trên khoảng cách gần này, có nguy cơ rò ri dầu tự nhiên thấp và cũng có thể tích tụ dầu và khí metan trong phạm vi Dự Án. • Vô tình rò ri ACM hoặc chì trong khi phá dỡ có thể gây nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, cộng đồng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Hoạch Định Quản Lý (HMMP) HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-3 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Xây Cất HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC HAZ-6 Tạm Dừng Công Việc Xây Cất nếu gặp phải Chất Liệu Nguy Hiểm Khả Dĩ/Giếng Dầu Bỏ Hoang HAZ-7 Tuân Theo Quy Định về Khí Mê-tan trong Bộ Luật Xây Cất Thành Phố Los Angeles HAZ-8 Tìm hiểu Trước Khi Phá Dỡ	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	được xác định trong vòng và tiếp giáp phạm vi Dự Án. Trong khoảng cách gần phạm vi dự án với các REC hiện tại này có nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm hoặc chuyên chở các chất ô nhiễm trong khi xây cất. • Phạm vi Dự Án nằm gần hai mỏ dầu, cách khu vực nghiên cứu Dự Án khoảng 0.5 dặm về phía tây bắc. Dựa trên khoảng cách gần này, có nguy cơ rò ri dầu tự nhiên thấp và cũng có thể tích tụ dầu và khí metan trong phạm vi Dự Án. • Vô tình rò ri ACM hoặc chì trong khi phá dỡ có thể gây nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, cộng đồng và môi trường.	Hoạch Định Quản Lý (HMMP) HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-3 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Xây Cất HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC HAZ-6 Tạm Dừng Công Việc Xây Cất nếu gặp phải Chất Liệu Nguy Hiểm Khả Dĩ/Giếng Dầu Bỏ Hoang HAZ-7 Tuân Theo Quy Định về Khí Mê-tan trong Bộ Luật Xây Cất Thành Phố Los Angeles HAZ-8 Tìm hiểu Trước Khi Phá Dỡ	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được giảm nhẹ khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do: Phía Bắc của LAUS • Phạm vi tái xây cất đường sắt sáp nhập bắt đầu từ phía nam của Cầu Vignes Street được thu hẹp dẫn tới giảm khối lượng đào xới hay xáo trộn đất nhiễm bẩn khả dĩ. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm khối lượng đào xới hay xáo trộn đất nhiễm bẩn khả dĩ khi cải tiến sảnh chờ và thu hẹp chiều ngang lối đi bộ • Hoạt động phá dỡ sẽ giảm bớt do chỉ có ít hơn 2 sân ga được nâng cao. Xác định mức cắt giảm nói trên sẽ tùy thuộc vào ước tính các khối lượng này thường chỉ có sẵn sau khi sang giai đoạn thiết kế 100%. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội. Nguy cơ chất liệu nguy hiểm bị phát tán vào môi trường chưa thể được định lượng khi chuẩn bị các nghiên cứu kỹ thuật. Tuy nhiên, các biện pháp giảm nhẹ HAZ-1 đến HAZ-8 vẫn được xem là đủ để giảm nguy cơ sang Không Có Tác Động Bất Lợi.
Chủ đề 3.10-C: Khí thải nguy hiểm hay thải rác hay chất liệu nguy hiểm trong vòng 0.25	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Gián tiếp* HAZ-1 Chuẩn bị Hoạch Định Quản Lý Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm (HMMP)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Gián tiếp* HAZ-1 Chuẩn bị Hoạch Định Quản Lý Chất Liệu Xây Cất Nguy Hiểm (HMMP)	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Nhìn chung, mức độ và cường độ tác động từ khí thải nguy hiểm hay thải rác hay các chất liệu nguy hiểm trong vòng 0.25 dặm xung quanh trường học hiện có hoặc dự tính xây cất

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
dặm xung quanh trường học hiện có hoặc dự tính xây cất	*Gián tiếp* Tác động bất lợi • Chuyên chở và đổ bỏ đất hoặc các thứ khác bị ô nhiễm chất liệu độc hại có thể ảnh hưởng gián tiếp đến các trường học lân cận nếu vô tình bị rớt ra.	HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-3 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Xây Cất HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC HAZ-6 Tạm Dừng Công Việc Xây Cất nếu gặp phải Chất Liệu Nguy Hiểm Khả Dĩ/Giếng Dầu Bỏ Hoang HAZ-7 Tuân Theo Quy Định về Khí Mê-tan trong Bộ Luật Xây Cất Thành Phố Los Angeles HAZ-8 Tìm hiểu Trước Khi Phá Dỡ	*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Gián tiếp* Tác động bất lợi • Chuyên chở và đổ bỏ đất hoặc các thứ khác bị ô nhiễm chất liệu độc hại có thể ảnh hưởng gián tiếp đến các trường học lân cận nếu vô tình bị rớt ra.	HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-3 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Xây Cất HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC HAZ-6 Tạm Dừng Công Việc Xây Cất nếu gặp phải Chất Liệu Nguy Hiểm Khả Dĩ/Giếng Dầu Bỏ Hoang HAZ-7 Tuân Theo Quy Định về Khí Mê-tan trong Bộ Luật Xây Cất Thành Phố Los Angeles HAZ-8 Tìm hiểu Trước Khi Phá Dỡ	*Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	sẽ được giảm xuống theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế do giảm phạm vi xây cất đường sắt sáp nhập, bãi xe lửa được nâng cao một phần, phá dỡ ít sân ga hơn, và giảm một cây cầu đang được thay thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội. Không thể định lượng nguy cơ khí thải, rác, hay chất liệu nguy hiểm được chuyên chở trong vòng 0.25 dặm xung quanh trường học khi chuẩn bị nghiên cứu kỹ thuật. Tuy nhiên, các biện pháp giảm nhẹ HAZ-1 đến HAZ-8 vẫn được xem là đủ để giảm nguy cơ sang Không Có Tác Động Bất Lợi.
Chủ đề 3.10-D: Địa điểm chất liệu độc hại	*Xây cất* Tác động bất lợi • Nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm từ các địa điểm REC có xếp hạng nguy cơ trung bình hoặc cao có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. • Bảy địa điểm gần khu vực Dự Án có các hạn chế sử dụng đất liên quan	*Xây cất* HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Nguy cơ tiếp xúc với đất và/hoặc nước ngầm bị ô nhiễm từ các địa điểm REC có xếp hạng nguy cơ trung bình hoặc cao có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, công chúng và môi trường. • Bảy địa điểm gần khu vực Dự Án có các hạn chế sử dụng đất liên quan	*Xây cất* HAZ-2 Chuẩn Bị cho Toàn Bộ Dự Án ESA Giai Đoạn II (dựa trên ESA Giai Đoạn I đã hoàn tất) HAZ-4 Chuẩn Bị Hoạch Định Quản Lý Đất Cụ Thể theo Lô và Hoạch Định Sức Khỏe và An Toàn (Health and Safety Plans, hay HASP) HAZ-5 LUC Địa Điểm và Phối Hợp với DTSC	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Nhìn chung, mức độ và cường độ chuyên chở, sử dụng, hay thải bỏ chất liệu nguy hiểm cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được giảm xuống khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do: Phía Bắc của LAUS • Phạm vi tái xây cất đường sắt sáp nhập bắt đầu từ phía nam của Cầu Vignes Street được thu hẹp dẫn tới giảm khối lượng đào xới hay xáo trộn đất nhiễm bẩn khả dĩ.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	với chúng. Những địa điểm này có hạn chế về chứng thư bao gồm các đòi hỏi quản lý đất. Dựa trên những điều không chắc chắn về mức làm sạch hoặc dọn sạch tại các khu vực hạn chế sử dụng đất, nguồn ô nhiễm chưa được ghi nhận, có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, cộng đồng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			với chúng. Những địa điểm này có hạn chế về chứng thư bao gồm các đòi hỏi quản lý đất. Dựa trên những điều không chắc chắn về mức làm sạch hoặc dọn sạch tại các khu vực hạn chế sử dụng đất, nguồn ô nhiễm chưa được ghi nhận, có thể nguy hiểm cho sức khỏe của nhân viên xây cất, cộng đồng và môi trường. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm khối lượng đào xới hay xáo trộn đất nhiễm bẩn khả dĩ cho hoạt động cải tiến sảnh chờ và thu hẹp chiều ngang lối đi bộ. Xác định mức cắt giảm nói trên sẽ tùy thuộc vào ước tính các khối lượng này thường chỉ có sẵn sau khi sang giai đoạn thiết kế 100%. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội. Các nguy cơ tương đối do những địa điểm chứa chất liệu nguy hiểm gây ra cho Dự Án chưa thể được định lượng khi nghiên cứu kỹ thuật. Tuy nhiên, các biện pháp giảm nhẹ HAZ-2, HAZ-4, và HAZ-5 vẫn được xem là đủ để giảm nguy cơ sang Không Có Tác Động Bất Lợi.
Đoạn 3.11, Tiện Ích Công Cộng và Năng Lượng							
Chủ đề 3.11-A: Cấp nước và cơ sở hạ tầng	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, tác động cung cấp nước và lên cơ sở hạ tầng vẫn không thay đổi và không có tác động bất lợi nào xảy ra. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.11-B: Công suất thoát nước và cơ sở hạ tầng	*Xây cất* Tác động bất lợi	*Xây cất*	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi	*Xây cất*	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Các tác động liên quan đến khả năng thoát nước và

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	• Những thay đổi liên quan đến xây cất trong mô hình thoát nước, bao gồm tăng lưu lượng và tốc độ dòng chảy từ khu vực nghiên cứu dự án, có thể tác động đến công suất cơ sở hạ tầng thoát nước mưa hiện có. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Tăng bề mặt không thấm nước trong khu vực nghiên cứu dự án có thể giảm khả năng thấm và tăng khối lượng cũng như tốc độ dòng chảy khi có bão, có thể vượt quá công suất của cơ sở hạ tầng thoát nước. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	HWQ1 Soạn Thảo và Thực Hiện SWPPP *Hoạt động* HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Thành Phố Los Angeles)	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	• Những thay đổi liên quan đến xây cất trong mô hình thoát nước, bao gồm tăng lưu lượng và tốc độ dòng chảy từ khu vực nghiên cứu dự án, có thể tác động đến công suất cơ sở hạ tầng thoát nước mưa hiện có. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Tăng bề mặt không thấm nước trong khu vực nghiên cứu dự án có thể giảm khả năng thấm và tăng khối lượng cũng như tốc độ dòng chảy khi có bão, có thể vượt quá công suất của cơ sở hạ tầng thoát nước. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	HWQ-1 Chuẩn Bị và Thực hiện SWPPP *Hoạt động* HWQ-2 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Caltrans ROW) HWQ-3 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (ROW Đường Sắt) HWQ-4 Phẩm Chất Nước Sau Cùng Lựa Chọn BMP (Thành Phố Los Angeles)	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	mức độ và cường độ tác động lên cơ sở hạ tầng sẽ giảm khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, do: Phía Bắc của LAUS • Giảm mức độ thay đổi hệ thống thoát nước trong quá trình xây cất do cắt bớt phạm vi tái xây cất đường sắt sáp nhập và giữ lại Cầu Vignes Street hiện tại thay vì phải thay thế. LAUS và Bãi Xe Lửa • Bớt những thay đổi về thoát nước liên quan đến xây cất và diện tích bề mặt không thấm nước nhờ giảm phạm vi cải tiến liên quan đến sảnh chờ, bao gồm bỏ West Plaza, giảm diện tích mái che, và thu hẹp chiều rộng lối đi bộ. • Bớt những thay đổi về thoát nước liên quan đến xây cất và diện tích bề mặt không thấm nước do chỉ nâng cao 4 thềm sân ga đường sắt lên tối đa 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ. Phía Nam của LAUS • Bớt những thay đổi liên quan đến xây cất và diện tích bề mặt không thấm nước nhờ giảm chiều rộng của cấu trúc chạy xuyên qua. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.11-C: Công suất và cơ sở hạ tầng nước thải	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, tác động đối với khả năng thanh thải nước và cơ sở hạ tầng vẫn không thay đổi. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Nằm trong phạm vi

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
							nhiều cách thay thế đã được phân tích trong Dự thảo EIS, mà không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.11-D: Công suất thu gom và chôn lấp phế thải rắn	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, dẫn đến giảm mức sinh rác thải trong quá trình xây cất. Tác động đối với việc thu gom rác thải rắn và công suất bãi chôn rác trong quá trình hoạt động vẫn giữ nguyên. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.11-E: Hạ tầng viễn thông	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Dù Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm quy mô và phạm vi tổng quát của thành phần dự án khi so sánh với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, các tác động đối với cơ sở hạ tầng viễn thông vẫn giữ nguyên. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.11-F: Nhu cầu năng lượng, cơ sở hạ tầng, và tuân theo các sáng kiến cho	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	**Tương tự –** Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt trong cùng vị trí như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ mang đến lợi ích liên quan đến nhu cầu năng lượng, cơ sở hạ tầng, và tuân theo các sáng kiến về năng lượng hoặc tiết kiệm năng lượng do biện pháp này sẽ tăng lượng người sử dụng đường sắt/chuyên chở cho khu vực,

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
năng lượng tái tạo hay tiết kiệm năng lượng	*Gián tiếp* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đáp ứng gia tăng hiện tại và dự đoán trong tương lai cho đường sắt/chuyên chở khác trong khu vực, dẫn đến tác động có lợi gián tiếp đến tài nguyên năng lượng.		*Gián tiếp* Tác động có lợi	*Gián tiếp* Tác động có lợi • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đáp ứng lượng người sử dụng xe lửa/chuyên chở hiện tại và dự đoán trong tương lai trong khu vực, mang đến những lợi ích gián tiếp đến tài nguyên năng lượng.		*Gián tiếp* Tác động có lợi	mang đến lợi ích gián tiếp đến tài nguyên năng lượng. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.12, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật							
Chủ đề 3.12-A: Tài nguyên văn hóa	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tác động bất lợi có thể xảy ra cho một di sản lịch sử khảo cổ (CA-LAN-1575/H) và ba di sản lịch sử khảo cổ môi trường (Nhà Ga Hành Khách Los Angeles, Đường Hầm Vinges Street và Cầu North Main Street) *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Những ảnh hưởng gián tiếp đến các di sản lịch sử khảo cổ trong khi xây cất có thể do nhân viên xây cất cướp bóc hoặc phá hoại khi tìm được các tài nguyên khảo cổ bị chôn vùi.	*Xây cất* CUL-1 Khảo Cổ Học Hoạch Định Thanh Thải (ATP) CUL-2 Môi Trường Xây Cất Hoạch Định Thanh Thải (BETP)	*Xây cất* Tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tác động bất lợi có thể xảy ra cho một di sản lịch sử khảo cổ (CA-LAN-1575/H) và hai di sản lịch sử môi trường (Nhà Ga Hành Khách Los Angeles và Cầu North Main Street). *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Những ảnh hưởng gián tiếp đến các di sản lịch sử khảo cổ trong khi xây cất có thể do nhân viên xây cất cướp bóc hoặc phá hoại khi tìm được các tài nguyên khảo cổ bị chôn vùi.	*Xây cất* CUL-1 Khảo Cổ Học Hoạch Định Thanh Thải (ATP) CUL 2 Môi Trường Xây Cất Hoạch Định Thanh Thải (BETP)	*Xây cất* Tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt trong cùng vị trí như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và sẽ mang đến tác động tương tự cho môi trường xây cất và những di sản khảo cổ lịch sử đã biết và chưa biết, nhưng mức độ và cường độ sẽ được giảm xuống, do: Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Cầu Vignes Street hiện tại thay vì thay thế sẽ giảm mức độ tác động đến di sản lịch sử và ít xáo trộn đất hơn, và giảm tác động đến các di sản khảo cổ lịch sử. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm chiều rộng lối đi bộ từ 140 bộ xuống còn 100 bộ và bỏ West Plaza sẽ ít xáo trộn đất và giảm tác động khả dĩ đến các di sản khảo cổ lịch sử. • Giảm chiều cao bãi xe lửa trên cao với ít sân ga được nâng cao hơn và chỉ tái xây cất một phần Cầu Cesar Chavez sẽ giảm tác động vật lý đối với các yếu tố đặc trưng của Nhà Ga Hành Khách Los Angeles. • Thu hẹp diện tích mái che và thay đổi kiểu mái che, hạn chế những mái che riêng lẻ trên thềm sân ga đường sắt sẽ giảm tác động hình ảnh của Nhà Ga Hành Khách.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
							Phía Nam của LAUS • Xây cất 1 cầu cạn trên không duy nhất từ LAUS đến BNSF West Bank Yard thay vì kết hợp cầu và đê sẽ tăng xáo trộn mặt đất do cọc cầu và tăng nguy cơ ảnh hưởng đến các di sản lịch sử khảo cổ. Nhìn chung, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm mức độ ảnh hưởng liên quan đến tài nguyên văn hóa. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.12-B: Tài nguyên cổ sinh vật	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất làm xáo trộn mặt đất do đào xới để xây cất cầu có thể ảnh hưởng khả dĩ đến trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng của phù sa từ Kỷ Đệ Tứ và Hệ Tầng Puente bên dưới. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng gián tiếp có thể là do trong khi xây cất, nhân viên đến gần hơn các hóa thạch chôn vùi trong trầm tích dưới bề mặt	*Xây cất và gián tiếp* PAL-1 Chương Trình Giảm Nhẹ Ảnh Hưởng đến Cổ Sinh Vật (PMP) PAL-2 Huấn Luyện WEAP Cổ Sinh Vật PAL-3 Giám Sát	*Xây cất* Tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất làm xáo trộn mặt đất do đào xới để xây cất cầu có thể ảnh hưởng khả dĩ đến trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng của phù sa từ Kỷ Đệ Tứ và Hệ Tầng Puente bên dưới. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi • Ảnh hưởng gián tiếp có thể là do trong khi xây cất, nhân viên đến gần hơn các hóa thạch chôn vùi trong trầm tích dưới bề mặt	*Xây cất và gián tiếp* PAL-1 Chương Trình Giảm Nhẹ Ảnh Hưởng đến Cổ Sinh Vật (PMP) PAL-2 Huấn Luyện WEAP Cổ Sinh Vật PAL-3 Giám Sát	*Xây cất* Tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng địa điểm Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất và sẽ gây ra những ảnh hưởng tương tự đến các tài nguyên cổ sinh vật, tuy nhiên mức độ và cường độ sẽ giảm nhẹ, do: Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Vignes Street Bridge hiện có thay vì thay thế, điều này giảm bớt nguy cơ xáo trộn đất trong các trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm chiều rộng lối đi bộ mở rộng từ 140 bộ xuống còn 100 bộ và bỏ Quảng Trường Phía Tây (West Plaza), điều này giảm bớt nguy cơ xáo trộn đất trong các trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng. Phía Nam của LAUS • Xây cất cầu cạn duy nhất thay vì kết hợp cầu cạn trên không và đê sẽ tăng nguy cơ xáo trộn đất trong các trầm tích cổ sinh vật dễ bị ảnh hưởng do cần đào xới sâu để đặt cọc cầu. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Điều này nằm trong các lựa chọn phân tích trong EIS Dự Thảo, không có yếu tố mới

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	những hoạt động có thể dẫn đến cướp bóc hoặc phá hoại tài nguyên.			những hoạt động có thể dẫn đến cướp bóc hoặc phá hoại tài nguyên.			hay tăng tác động môi trường. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.13, Tác Động Kinh Tế và Tài Chánh							
Chủ đề 3.13-A: Việc làm, lợi tức và doanh thu thuế	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Tác động có lợi • Trong khi xây cất và điều hành, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến việc làm, lợi tức lao động và doanh thu thuế.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Tác động có lợi • Trong khi xây cất và điều hành, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến việc làm, lợi tức lao động, và doanh thu thuế.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Tác động có lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí khu vực dự án đã được đánh giá trước đó, và điều này sẽ gây ra những ảnh hưởng tương tự so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Trong khi xây cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến tương đương 27,440 việc làm trong một năm, tương đương với $4.28 tỷ sản lượng và $0.61 tỷ doanh thu thuế liên bang, tiểu bang, và địa phương (tính theo đô la năm 2019), so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất đem đến tương đương 33,536 việc làm trong một năm, $5.2 tỷ sản lượng, và $0.7 tỷ doanh thu thuế liên bang, tiểu bang, và địa phương. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng sẽ đòi hỏi mua lại toàn bộ hoặc một phần nhiều lô đất, điều này dự kiến sẽ mất 13 đến 20 việc làm (tùy vào số người phải dời chỗ trong Quận Los Angeles) và giảm doanh thu thuế tài sản đến $335,221 (tính theo đô la năm 2019). Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất sẽ mất 20 đến 60 việc làm và giảm doanh thu thuế tài sản đến $202,683. Khi so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ tránh bị mất 7 đến 40 việc làm và doanh thu thuế tăng thêm $66,274 Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.14, An Toàn và An Ninh							
Chủ đề 3.14-A: Dịch vụ an toàn cộng đồng	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tăng kẹt xe do xe cộ xây cất và gián đoạn ra vào (như đóng đường hoặc	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp*	*Xây cất* Tác động bất lợi • Tăng kẹt xe do xe cộ xây cất và gián đoạn ra vào (như đóng đường hoặc	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp*	**Giảm bớt** - Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm mức độ và cường độ chậm trễ giao thông và gián đoạn ra vào trong khi xây cất, điều này sẽ làm chậm dịch vụ an toàn cộng đồng so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất do:

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	xây cất trên đường) có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng phó khẩn cấp. *Hoạt động* Tác động có lợi • Khi hoạt động, Lựa Chọn Xây Cất sẽ giảm bớt những hạn chế khả năng tại LAUS và khách bộ hành sẽ dễ dàng đi đến sân ga hơn; an toàn hơn cho hành khách, tăng lượng và năng lực chuyên chở hành khách; và hành khách cũng dễ dàng đi đến các cơ sở mới đáp ứng đòi hỏi hiện tại của CBC và ADA. Các cải tiến sảnh chờ sẽ giúp người ứng phó đầu tiên dễ dàng đi đến và cải tiến lối ra vào sảnh chờ cho hành khách. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		Không có tác động bất lợi	xây cất trên đường) có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng phó khẩn cấp. *Hoạt động* Tác động có lợi • Trong tiến trình hoạt động, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm bớt những hạn chế khả năng tại LAUS và khách bộ hành sẽ dễ dàng đi đến sân ga hơn; an toàn hơn cho hành khách, tăng lượng và năng lực chuyên chở hành khách; và hành khách cũng dễ dàng đi đến các cơ sở mới đáp ứng đòi hỏi hiện tại của CBC và ADA. Các cải tiến sảnh chờ sẽ giúp người ứng phó đầu tiên dễ dàng đi đến và cải tiến lối ra vào sảnh chờ cho hành khách. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi		Không có tác động bất lợi	Phía Bắc của LAUS • Giữ lại Vignes Street Bridge hiện có thay vì thay thế, điều này giảm mức độ chậm trễ giao thông, đóng đường, và gián đoạn ra vào do chỉ đóng Cesar Chavez Avenue. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm lượng giao thông trong khi xây cất có thể tăng kẹt xe do chỉ nâng cao 4 sân ga đường sắt tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ, loại bỏ West Plaza, và giảm chiều rộng lối đi mở rộng. Phía Nam của LAUS • Xây cất 8 đường sắt chạy xuyên qua trên một cấu trúc đường sắt cầu cạn duy nhất thay vì 10 đường sắt chạy xuyên qua trên nhiều cấu trúc đường sắt cầu cạn giảm phải đóng tạm thời US-101 vào ban đêm. Sau khi hoạt động, việc giảm bớt những cải tiến liên quan đến sảnh chờ như mô tả ở trên sẽ không giảm những tác động có lợi cho an toàn, lưu lượng, năng lực phục vụ và tính dễ sử dụng dịch vụ cho hành khách, bởi vì những cải tiến liên quan đến sảnh chờ đề nghị sẽ vẫn đạt được những mục tiêu này. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.14-B: Điều kiện an toàn	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất liên quan đến Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất có thể dẫn đến các nguy cơ tiềm ẩn về an toàn, có thể bao gồm nhưng không giới hạn, đồ vật rơi, trượt và té ngã cũng như nhân viên bị các thiết bị xây cất đụng phải hoặc	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP AQ-1 Kiểm soát bụi phát tán AQ-2 Tuân theo Tiêu Chuẩn Khí Thải Sau Cùng Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ và Năng Lượng Tái Tạo	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Các hoạt động xây cất liên quan đến Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất có thể dẫn đến các nguy cơ tiềm ẩn về an toàn, có thể bao gồm nhưng không giới hạn, đồ vật rơi, trượt và té ngã cũng như nhân viên bị các thiết bị xây cất đụng phải hoặc	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP AQ-1 Kiểm soát bụi phát tán AQ-2 Tuân theo Tiêu Chuẩn Khí Thải Sau Cùng Cấp 4 của EPA Hoa Kỳ và Năng Lượng Tái Tạo	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Tác động có lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm, và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Những thay đổi đề nghị trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm mức độ và cường độ ảnh hưởng đến các điều kiện an toàn khi so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, do: Phía Bắc của LAUS • Ít hoạt động xây cất hơn do giảm bớt xây cất lại đường sắt sáp nhập và loại bỏ việc thay thế Vignes Street Bridge

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	xe cộ, cho công chúng nói chung, khách hàng và nhân viên LAUS, và công nhân trong và gần khu vực xây cất. • Khách bộ hành và xe đạp đi và đến từ LAUS cũng sẽ bị ảnh hưởng tạm thời và người đi xe đạp có thể phải đối mặt với các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trong khi xây cất để cải tiến cầu (như Cesar Chavez Avenue và Vignes Street) cũng như sửa đổi các đường phố địa phương (bao gồm có thể phải đóng đường và dọn dẹp). • Các hoạt động xây cất có thể ảnh hưởng đến phẩm chất không khí do sử dụng thiết bị xây cất và đào đất dẫn đến bụi phát tán. *Hoạt động* Tác động có lợi • Thay thế cầu Vignes Street và Cesar Chavez Avenue sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế địa chấn hiện hành và hỗ trợ các đòi hỏi về tải trọng cho xe lửa khu vực/liên thành phố, xe HSR và đầu máy xe lửa hơi nước. • Những cải tiến đề nghị liên quan đến sảnh chờ sẽ	Dầu Diesel cho Thiết Bị Đường Đất		xe cộ, cho công chúng nói chung, khách hàng và nhân viên LAUS, và công nhân trong và gần khu vực xây cất. • Khách bộ hành và xe đạp đi và đến từ LAUS cũng có thể bị ảnh hưởng tạm thời và người đi xe đạp có thể phải bị các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trong khi xây cất để cải tiến cầu tại Cesar Chavez Avenue, cũng như sửa đổi các đường phố địa phương (bao gồm có thể phải đóng đường và dọn dẹp). • Các hoạt động xây cất có thể ảnh hưởng đến phẩm chất không khí do sử dụng thiết bị xây cất và đào đất dẫn đến bụi phát tán. *Hoạt động* Tác động có lợi • Thay thế một phần cầu Cesar Chavez Avenue sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế địa chấn hiện hành và hỗ trợ các đòi hỏi tải trọng bổ sung cho xe lửa khu vực/liên thành phố, xe HSR và đầu máy xe lửa hơi nước. • Những cải tiến liên quan đến sảnh chờ sẽ tăng sức chứa hành khách, tăng cường an toàn	Dầu Diesel cho Thiết Bị Đường Đất		các điều kiện nguy hiểm khả dĩ tại địa điểm đó. Bắt buộc không được có các điều kiện nguy hiểm gần khu vực công trường trên Vignes Street. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm bớt phạm vi cải tiến liên quan đến một phần bãi xe lửa trên cao và sảnh chờ sẽ giảm quy mô và rút ngắn lịch biểu xây cất, từ đó giảm bớt nguy cơ mất an toàn khi xây cất. • Giảm bớt nguy cơ mất an toàn liên quan đến xây cất cho người đi làm đa phương thức đi qua LAUS, do giảm bớt phạm vi cải tiến liên quan đến sảnh chờ. Phía Nam của LAUS • Xây cất 8 đường sắt chạy xuyên qua trên một cấu trúc đường sắt cầu cạn duy nhất thay vì 10 đường sắt chạy xuyên qua trên nhiều cấu trúc đường sắt cầu cạn sẽ đòi hỏi thời gian xây cất ngắn hơn, giảm bớt nguy cơ mất an toàn khi xây cất. Sau khi hoạt động, ngoại trừ việc Thay Thế Vignes Street Bridge và giữ lại phần Cesar Chavez Bridge, những tác động có lợi của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ tương tự với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	tăng sức chứa hành khách, cải tiến an toàn và hành khách ADA dễ dàng sử dụng dịch vụ hơn, đồng thời hành khách ra vào hiệu quả hơn khi sử dụng các phương thức chuyên chở khác nhau tại LAUS. • Cải tiến điểm giao lộ cùng mức với North Main Street hiện tại sẽ an toàn hơn tại lối băng ngang đường cho cả khách bộ hành và người đi xe đạp. Cải tiến trên Vignes Street và Cesar Chavez Avenue cũng sẽ an toàn hơn cho khách bộ hành và người đi xe đạp. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			và hành khách ADA dễ dàng sử dụng dịch vụ hơn, đồng thời hành khách ra vào hiệu quả hơn khi sử dụng các phương thức chuyên chở khác nhau tại LAUS. • Cải tiến điểm giao lộ cùng mức với North Main Street hiện tại sẽ an toàn hơn tại lối băng ngang đường cho cả khách bộ hành và người đi xe đạp. Cải tiến tại Cesar Chavez Avenue cũng sẽ an toàn hơn cho khách bộ hành và người đi xe đạp. *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			
Chủ đề 3.14-C: Điều kiện an toàn	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ giảm phạm vi và quy mô dự án, tuy nhiên vẫn có các nguy cơ an toàn do con người và thiên nhiên gây ra như đã được cứu xét trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Đoạn 3.15, Ảnh Hưởng đến Kinh Tế Xã Hội và Cộng Đồng							
Chủ đề 3.15-A: Cơ sở cộng đồng	*Xây cất* Tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, nhưng sẽ giảm mức độ

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	• Dự kiến sẽ bị chậm trễ giao thông trong khi xây cất, nên đường đến các cơ sở cộng đồng sẽ tạm thời bị ảnh hưởng do giảm bề ngang làn đường, đóng đường và đi đường vòng trong khu vực xây cất; do đó đòi hỏi cần có các lộ trình thay thế cho từng cơ sở tương ứng. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi Sẽ có những tác động bất lợi gián tiếp từ tiếng ồn và độ rung tại sân thể thao William Mead Homes và sân chơi/công viên Care First Village.	*Gián tiếp* NV-1 Dựng tường cách âm	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	• Dự kiến sẽ bị chậm trễ giao thông trong khi xây cất, nên đường đến các cơ sở cộng đồng sẽ tạm thời bị ảnh hưởng do giảm bề ngang làn đường, đóng đường và đi đường vòng trong khu vực xây cất; do đó đòi hỏi cần có các lộ trình thay thế cho từng cơ sở tương ứng. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Tác động bất lợi Sẽ có những tác động bất lợi gián tiếp từ tiếng ồn và độ rung tại sân thể thao William Mead Homes và sân chơi/công viên Care First Village.	*Gián tiếp* NV-1 Dựng tường cách âm	*Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	ảnh hưởng liên quan đường đến các cơ sở cộng đồng khi so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, do: Phía Bắc của LAUS • Xây cất một cây cầu thay vì hai sẽ giảm chậm trễ giao thông khi xây cất trên Vignes Street và đi đến các cơ sở cộng đồng. LAUS và Bãi Xe Lửa • Chỉ nâng cao 4 sân ga đường sắt tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ, loại bỏ West Plaza, và giảm chiều rộng lối đi mở rộng sẽ giảm chậm trễ giao thông trong khi xây cất và đi đến các cơ sở cộng đồng. Phía Nam của LAUS • Giảm chiều rộng công trình chạy xuyên qua sẽ giảm tình trạng chậm trễ giao thông khi xây cất và trên đường đến các cơ sở cộng đồng. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.15-B: Dịch vụ chính phủ	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trong khi xây cất, tăng kẹt xe và gián đoạn ra vào có thể ảnh hưởng đến những lần ứng phó khẩn cấp cho cảnh sát, cứu hỏa, và người cấp cứu. Cesar Chavez Avenue và Alameda Street được chỉ định là đường thoát khi thảm họa, và US-101 được chỉ định là xa lộ thoát khi thảm họa. Các hoạt động xây cất gần những	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Tác động bất lợi • Trong khi xây cất theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, tăng kẹt xe và gián đoạn ra vào có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng phó khẩn cấp của cảnh sát, cứu hỏa, và người cấp cứu. Cesar Chavez Avenue và Alameda Street được chỉ định là đường thoát khi thảm họa, và US-101 được chỉ định là xa lộ thoát khi thảm họa. Các hoạt động xây cất	*Xây cất* TR-1 Chuẩn bị xây cất TMP	*Xây cất* Không có tác động bất lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, nhưng sẽ giảm mức độ và cường độ các ảnh hưởng liên quan đến kẹt xe và gián đoạn ra vào, có thể ảnh hưởng đến thời gian ứng phó khẩn cấp khi so sánh với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất do: Phía Bắc của LAUS • Xây cất một cây cầu thay vì hai sẽ giảm mức độ ảnh hưởng liên quan đến khả năng ứng phó khẩn cấp và ra vào do tránh được chậm trễ đáng kể tại giao lộ (Giao lộ #27, Mission Road và Cesar Chavez Avenue) so với hai (Giao lộ #15: Vignes Street và Main Street và Intersection #27: Mission Road và Cesar Chavez Avenue). Vignes Street sẽ không cần

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	các tuyến đường bị ảnh hưởng, đặc biệt là US-101 và Alameda Street, có thể cản trở hoạt động ứng phó khẩn cấp và ra vào, nếu chưa có lộ trình thay thế sẵn sàng cho cảnh sát, cứu hỏa và người cấp cứu sử dụng trong trường hợp khẩn cấp. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			gần các tuyến đường bị ảnh hưởng này, đặc biệt là US-101 và Alameda Street, có thể cản trở hoạt động ứng phó khẩn cấp và ra vào nếu chưa có lộ trình thay thế sẵn sàng cho cảnh sát, cứu hỏa và người cấp cứu sử dụng trong trường hợp khẩn cấp. *Hoạt động* Không có tác động bất lợi *Gián tiếp* Không có tác động bất lợi			đóng đường đồng thời bỏ thay thế Vignes Street Bridge. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm mức độ và cường độ kẹt xe và gián đoạn ra vào trong khi xây cất bằng cách chỉ nâng cao 4 sân ga đường sắt tối đa từ 9 đến 12 bộ thay vì 15 bộ, loại bỏ West Plaza, và giảm chiều rộng lối đi mở rộng. Phía Nam của LAUS • Giảm chiều rộng công trình chạy xuyên qua sẽ giảm tình trạng chậm trễ giao thông khi xây cất cũng như mức độ và cường độ ảnh hưởng đến việc ra vào để ứng phó khẩn cấp. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.15-C: Tăng trưởng dân số	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Tương tự như Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không bao gồm sử dụng đất cho mục đích dân cư trong phạm vi dự án, do đó sẽ gia tăng đáng kể dân số ngoài hoạch định. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.15-D: Dời kinh doanh và nền kinh tế	*Xây cất* Ảnh hưởng có lợi • Trong khi xây cất, Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất sẽ đem đến việc làm,	*Hoạt động* TR-3 Thực hiện Cải Tiến Tuyến Đường Sắt trong Thành Phố Vernon (46th Street và 49th Street)	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	*Xây cất* Ảnh hưởng có lợi • Trong khi xây cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến	*Hoạt động* TR-3 Cải Tiến Tuyến Đường Sắt trong Thành Phố Vernon (46th Street và 49th Street)	*Xây cất* Tác động có lợi *Hoạt động* Không có tác động bất lợi	**Giảm bớt** - Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, nhưng sẽ giảm phạm vi và quy mô dự án. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không đòi hỏi mua lại và phá dỡ Amay's Bakery như trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			
Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	**Đánh Giá Tác Động**	**Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Đánh Giá Tác Động**	**Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ**	**So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)**
	lợi tức lao động, và doanh thu thuế *Hoạt động* Tác động bất lợi • Do BNSF West Bank Yard rất quan trọng đối với chuyên chở hàng hóa trong khu vực, nên dời một phần đường sắt đậu xe tại West Bank Yard sẽ có tác động bất lợi. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ tăng doanh thu thuế từ kinh doanh, tiền lương trả cho người lao động và dự kiến sẽ thêm việc làm trong khi xây cất và hoạt động.		*Gián tiếp* Tác động có lợi	việc làm, lợi tức lao động, và doanh thu thuế. *Hoạt động* Tác động bất lợi • Do BNSF West Bank Yard rất quan trọng đối với chuyên chở hàng hóa trong khu vực, nên dời một phần đường sắt đậu xe tại West Bank Yard sẽ có tác động bất lợi. *Gián tiếp* Tác động có lợi • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ tăng doanh thu thuế từ kinh doanh, tiền lương trả cho người lao động và dự kiến sẽ tạo thêm việc làm trong khi xây cất và hoạt động.		*Gián tiếp* Tác động có lợi	Lựa Chọn Thiết Kế sẽ vẫn đòi hỏi bỏ công suất đường sắt đậu xe chứa hàng ở đầu phía bắc của BNSF West Bank Yard (dài 5,500 bộ) tương tự như Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Điều này sẽ giảm những ảnh hưởng liên quan đến dời chỗ doanh nghiệp. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ đem đến ít việc làm, lợi tức lao động và doanh thu thuế hơn do chi phí xây cất ít hơn. Giảm quy mô cải tiến liên quan đến sảnh chờ sẽ không giảm lợi ích kinh tế của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế khi so với Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Ước tính tác động tài chánh ròng của Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế là $4.0 triệu, có cứu xét đến doanh thu bán lẻ tăng thêm, doanh thu cho thuê, thuế tài sản và chi phí tăng thêm để điều hành các cơ sở, phù hợp với với tác động tài chánh ròng của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, mua lại và phá dỡ trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ đề 3.15-E: Đặc điểm và gắn kết cộng đồng	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí khu vực dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Tương Tự Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không đóng đường vĩnh viễn ảnh hưởng đến các khu dân cư, và không cộng đồng dân cư nào phải dời chỗ theo Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ cung cấp những lợi ích ra vào, kết nối, và lưu thông không dùng xe có động cơ như trong Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
Chương 4, Phân Tích Cộng Đồng							
Chủ Đề 4.0A: Dẫn đến tác động bất lợi ảnh hưởng chánh yếu đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số	*Xây cất* Tác động bất lợi *Hoạt động và Gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Tác động bất lợi không ảnh hưởng chánh yếu đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số.	*Xây cất* Tác động bất lợi liên quan đến Tiếng Ồn, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật sẽ không ảnh hưởng chánh yếu đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số. *Hoạt động và gián tiếp* Tác động bất lợi không ảnh hưởng chánh yếu đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Tác động bất lợi không ảnh hưởng chánh yếu đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số.	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Tương tự Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, các hoạt động xây cất và vận hành liên quan đến Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ảnh hưởng đến tất cả cộng đồng trong khu vực nghiên cứu, bao gồm các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số. Tuy nhiên, áp dụng các biện pháp giảm nhẹ sẽ giảm bớt mức độ ảnh hưởng và loại bỏ những ảnh hưởng bất lợi cho tất cả các cộng đồng. Do đó, các hoạt động xây cất liên quan đến Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không dẫn đến tác động bất lợi ảnh hưởng chánh yếu đến cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số. Sẽ giảm thiểu mức độ tác động đến các cộng đồng thiểu số và/hoặc có lợi tức thấp và không phải thiểu số và/hoặc không có lợi tức thấp, liên quan đến: Độ ồn và rung Tác động xây cất sẽ được giảm thiểu trong Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế, cụ thể là trong suốt thời gian xây cất. Số lượng chịu ảnh hưởng tối đa cho mỗi nhóm bị ảnh hưởng là: • 17 căn hộ bị ảnh hưởng tại William Mead Homes, so với 41 theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. • 23 căn hộ bị ảnh hưởng tại Mozaic Apartments, so với 82 căn hộ bị ảnh hưởng theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. • 25 căn hộ bị ảnh hưởng tại Care First Village, so với 36 căn hộ bị ảnh hưởng theo Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
Chủ Đề 4.0B: Sẽ dẫn đến tác động bất lợi cho cộng đồng thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp và tác động này nghiêm trọng hoặc lớn hơn đáng kể so với mức tác động bất lợi lên cộng đồng không phải thiểu số và/hoặc cộng đồng không có lợi tức thấp; hoặc ngược lại đối với các cộng đồng không phải thiểu số.	*Xây cất* Những tác động bất lợi cho cộng đồng thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp liên quan đến Tiếng Ồn, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật sẽ không nghiêm trọng hoặc lớn hơn đáng kể so với mức tác động bất lợi cho cộng đồng không phải thiểu số và/hoặc cộng đồng không có lợi tức thấp; hoặc ngược lại đối với các cộng đồng không phải thiểu số. *Hoạt động và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi không cân xứng cho các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số.	*Xây cất* Các tác động bất lợi liên quan đến Tiếng Ồn, Tài Nguyên Văn Hóa và Cổ Sinh Vật mà cộng đồng thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp sẽ phải chịu sẽ không nghiêm trọng hơn hoặc lớn hơn đáng kể mức tác động bất lợi lên cộng đồng không phải thiểu số và/hoặc cộng đồng không có lợi tức thấp; hoặc ngược lại đối với cộng đồng không phải thiểu số. *Hoạt động và gián tiếp* Không có tác động bất lợi	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không có tác động bất lợi không cân xứng cho các cộng đồng thiểu số, cộng đồng lợi tức thấp, hoặc cộng đồng không phải thiểu số.	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Những tác động bất lợi mà các cộng đồng thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp sẽ phải chịu được xác định là không nghiêm trọng hơn hoặc lớn hơn đáng kể mức tác động bất lợi lên cộng đồng không phải thiểu số và/hoặc cộng đồng không có lợi tức thấp; hoặc ngược lại đối với các cộng đồng không phải thiểu số. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không dẫn đến những tác động bất lợi mới cho cộng đồng thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp phải chịu, với mức độ nghiêm trọng hơn hoặc lớn hơn đáng kể mức tác động bất lợi lên cộng đồng không phải thiểu số và/hoặc cộng đồng lợi tức thấp; hoặc ngược lại đối với các cộng đồng không phải thiểu số. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chương 5, Đoạn 4(f)							
Chủ Đề 5.0A: Dẫn đến việc sử dụng Tài Sản theo Đoạn 4 (f) - Công Viên và Khu Vực Giải Trí Công Cộng	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không sử dụng • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ không dẫn đến việc sử dụng bất kỳ công viên và khu vực giải trí công cộng nào.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không sử dụng	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không sử dụng • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không dẫn đến việc sử dụng bất kỳ công viên và khu vực giải trí công cộng nào.	Không đòi hỏi biện pháp giảm nhẹ.	*Xây cất, điều hành và gián tiếp* Không sử dụng	**Tương tự** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ được đặt cùng địa điểm và trong cùng phạm vi dự án, đã được đánh giá trước đây như Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không dẫn đến việc sử dụng tạm thời hay vĩnh viễn công viên và khu vực giải trí công cộng theo Đoạn 4(f). Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.
Chủ Đề 5.0B: Dẫn đến việc sử dụng Đoạn 4(f)	*Xây cất* • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến chiếm ngụ	*Xây cất*	*Xây cất* • Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất	*Xây cất* • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến	*Xây cất*	*Xây cất* • Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất	**Giảm bớt** – Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ ở cùng vị trí và trong cùng phạm vi dự án đã được đánh giá trước đó trong Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, nhưng sẽ dẫn đến việc loại bỏ

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	
Di sản - Di Sản Lịch Sử	tạm thời tại 2 địa điểm lịch sử (William Mead Homes và Denny's Restaurant). *Hoạt động* • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến sử dụng lâu dài 3 địa điểm lịch sử (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing, và North Main Street Bridge). *Gián tiếp* Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ không gây ra ảnh hưởng do khoảng cách gần đạt đến mức sử dụng bổ ích.	CUL-2 Môi Trường Xây Cất Hoạch Định Thanh Thải (BETP) PR-1 Phục Hồi Các Khu Vực Bị Ảnh Hưởng. CHSRA và Metro sẽ đòi hỏi nhà thầu khôi phục các khu vực thuộc Đoạn 4(f) tạm thời bị ảnh hưởng do xây cất liên quan đến các hoạt động (như giai đoạn xây cất hoặc TCE) trở lại hiện trạng ban đầu trước khi xây cất hoặc tốt hơn sau khi xây cất xong.	sẽ dẫn đến chiếm chỗ tạm thời tại hai địa điểm lịch sử (William Mead Homes và Denny's Restaurant). *Hoạt động* • Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến sử dụng lâu dài 3 địa điểm lịch sử (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing, và North Main Street Bridge). *Gián tiếp* Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ không gây ra ảnh hưởng do khoảng cách gần đạt đến mức sử dụng bổ ích.	chiếm ngụ tạm thời tại hai địa điểm lịch sử (William Mead Homes và Denny's Restaurant). *Hoạt động* • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến sử dụng lâu dài 2 địa điểm lịch sử (Los Angeles Union Passenger Terminal và North Main Street Bridge). *Gián tiếp* Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không gây ra ảnh hưởng do khoảng cách gần đạt đến mức sử dụng bổ ích.	CUL-2 Môi Trường Xây Cất Hoạch Định Thanh Thải (BETP) PR-1 Phục Hồi Các Khu Vực Bị Ảnh Hưởng. CHSRA và Metro sẽ đòi hỏi nhà thầu khôi phục các khu vực thuộc Đoạn 4(f) tạm thời bị ảnh hưởng do xây cất liên quan đến các hoạt động (như giai đoạn xây cất hoặc TCE) trở lại hiện trạng ban đầu trước khi xây cất hoặc tốt hơn sau khi xây cất xong.	Lựa Chọn Thiết Kế sẽ dẫn đến chiếm chỗ tạm thời tại hai địa điểm lịch sử (William Mead Homes và Denny's Restaurant). *Hoạt động* • Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến sử dụng lâu dài 2 địa điểm lịch sử (Los Angeles Union Passenger Terminal và North Main Street Bridge). *Gián tiếp* Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế sẽ không gây ra ảnh hưởng do khoảng cách gần đạt đến mức sử dụng bổ ích.	sử dụng lâu dài di sản lịch sử theo Đoạn 4(f). Điều này là do: Phía Bắc của LAUS • Loại bỏ Vignes Street Bridge sẽ tránh việc sử dụng lâu dài khu đất theo Đoạn 4(f) so với Biện Pháp Xây Cất Thay Thế. LAUS và Bãi Xe Lửa • Giảm mức độ sử dụng lâu dài khu đất theo Đoạn 4(f) (Los Angeles Union Passenger Terminal) từ việc giảm chiều rộng lối đi mở rộng từ 140 bộ xuống 100 bộ và loại bỏ West Plaza. • Giảm chiều cao bãi xe lửa trên cao với ít sân ga nâng cao hơn và xây cất lại một phần Cesar Chavez Bridge sẽ giảm ảnh hưởng vật lý đến các đặc điểm riêng biệt, và do đó giảm mức độ sử dụng lâu dài khu đất theo Đoạn 4(f). Theo 23 CFR 774.3I, đã thực hiện Phân Tích Gây Hại Tổng Thể Ít Nhất và sau khi cứu xét phân tích, Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế là gây hại tổng quát ít nhất cho các Di Sản Lịch Sử theo Đoạn 4(f), xét theo mục đích bảo tồn của quy chế. Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế không thay đổi đáng kể phạm vi dự án hoặc đưa ra thông tin môi trường quan trọng mới. Lựa chọn này nằm trong phạm vi các biện pháp thay thế đã được phân tích trong EIS dự thảo, và không gây ra tác động môi trường mới hoặc gia tăng nào. Do đó, không cần phải lập EIS Phụ Trội.

Lưu ý:
1 Mặc dù thực hiện Biện Pháp Lựa Chọn Xây Cất hay cải tiến đường sắt Malabar Yard sẽ không vượt quá mức tối thiểu cho PM2.5 và PM10; vẫn sẽ thực hiện biện pháp giảm nhẹ AQ-1 theo đòi hỏi của Link US cho Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế và cũng sẽ thực hiện Biện Pháp Giảm Nhẹ AQ-1 tại Malabar Yard theo SCAQMD để giảm lượng phát tán bụi hàng ngày và tác động liên quan đến phẩm chất không khí.
2 Do xây cất cải tiến đường sắt Malabar Yard trùng với khung thời gian 6 năm của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế nên lượng khí thải xây cất cho cả hai hoạt động đã được cộng lại.

Bảng ES-3. So sánh tác động tiềm ẩn giữa Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế

Chủ Đề Môi Trường Được Cứu Xét	Biện Pháp Xây Cất Thay Thế			Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế			So Sánh Tác Động (Biện Pháp Xây Cất Thay Thế so với Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế)
	Đánh Giá Tác Động	Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Đánh Giá Tác Động	Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	Xác Nhận Hiệu Quả NEPA sau khi Thực Hiện Các Biện Pháp Giảm Nhẹ	

ACM=asbestos-containing materials (Vật liệu chứa amiăng); ADA=Americans with Disabilities Act (Đạo Luật Người Mỹ Khuyết Tật); ATP=Archaeological Treatment Plan (Chương Trình Bảo Vệ Khảo Cổ); BETP=Built Environment Treatment Plan (Chương Trình Bảo Vệ Môi Trường Xây Cất); BMP=best management practice (Thực hành quản lý tốt nhất); BSA=biological study area (Khu vực nghiên cứu sinh học); CALGreen=California Green Building Standards (Bộ Tiêu Chuẩn Xây Cất Xanh California); Caltrans=California Department of Transportation (Ban Chuyên Chở California); CARB=California Air Resources Board (Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California); CBC=California Building Code (Bộ Luật Xây Cất California); CCR=California Code of Regulations (Bộ Luật Quy Định California); CDFW=California Department of Fish and Wildlife (Ban Cá và Động Vật Hoang Dã California); CEQA=California Environmental Quality Act (Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California); CFR=Code of Federal Regulations (Bộ Luật Quy Định Liên Bang); CGP=construction General permit (Giấy phép xây cất chung); CO2e=carbon monoxide equivalent (Tương đương carbon monoxide); CP=control point (Điểm kiểm soát); dBA=A-weighted decibels (Decibel trọng số A); DTSC=Department of Toxic Substances Control (Ban Kiểm Soát Chất Độc Hại); ESA=Environmental Site Assessment (Đánh Giá Môi Trường tại Địa Điểm); FTA=Federal Transit Administration (Cơ Quan Chuyên Chở Liên Bang); GHG=greenhouse gas (khí nhà kính); HABS=Historic American Buildings Survey (Khảo Sát Tòa Nhà Lịch Sử Mỹ); HACLA=Housing Authority of the City of Los Angeles (Cơ Quan gia Cư Thành Phố Los Angeles); HASP=Health and Safety Plan (Chương Trình Sức Khỏe và An Toàn); HMMP=Hazardous Materials Management Plan (Chương Trình Điều Quản Chất Liệu Nguy Hiểm); HSR=high-speed rail (Đường sắt cao tốc); IGP=Industrial General Permits (Giấy Phép Kỹ Nghệ Chung); LADOT=Los Angeles Department of Transportation (Ban Chuyên Chở Thành Phố Los Angeles); LAUS=Los Angeles Union Station; LBP=lead-based paint (Sơn gốc chì); LEED=Leadership in Energy and Environmental Design (Dẫn Đầu Thiết Kế Năng Lượng và Môi Trường); LID=low impact development (Phát triển tác động thấp); LOSSAN=Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo; LUC=land use covenant (Giao ước sử dụng đất); MBTA=Migratory Bird Treaty Act (Đạo Luật Hiệp Ước Chim Di Cư); Metro=Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Cơ Quan Chuyên Chở Đô Thị Quận Los Angeles); MOU=memorandum of understanding (Bản ghi nhớ); MS4=municipal separate storm sewer systems (Hệ thống thoát nước mưa riêng của thành phố); MT=metric ton (Mét tấn); NEPA=National Environmental Policy Act (Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia); NAHP=National Historic Preservation Act (Đạo Luật Bảo Tồn Lịch Sử Quốc Gia); NOx=nitrogen oxides; NPDES=National Pollutant Discharge Elimination System (Hệ Thống Loại Bỏ Chất Thải Ô Nhiễm Quốc Gia); NRHP=National Register of Historic Places (Sổ Địa Điểm Lịch Sử Quốc Gia); OHP=Office of Historic Preservation (Văn Phòng Bảo Tồn Lịch Sử); OSHA=Occupational Safety and Health Administration (Cơ Quan An Toàn và Sức Khỏe Nghề Nghiệp); PAHs=polynuclear aromatic hydrocarbon; PCB=polychlorinated biphenyls; U.S. EPA=United States Environmental Protection Agency (Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ); PM2.5=particulate matter less than 2.5 microns (Bụi mịn có kích thước dưới 2.5 micron); PM10=particulate matter less than 10 microns (Bụi mịn có kích thước dưới 10 micron); PMP=Paleontological Mitigation Plan (Chương Trình Giảm Nhẹ Ảnh Hưởng đến Cổ Sinh Vật); REC=recognized environmental condition (Tình trạng môi trường được thừa nhận); RIO=River Improvement Overlay District (Quận Vùng Đệm Cải Tiến Sông); RTP=Regional Transportation Plan (Chương Trình Chuyên Chở Khu Vực); RWQCB=Regional Water Quality Control Board (Hội Đồng Kiểm Soát Phẩm Chất Nước Khu Vực); SCAG=Southern California Association of Governments (Hội Chính Phủ Nam California); SCAQMD=South Coast Air Quality Management District (Cơ Quan Quản Lý Phẩm Chất Không Khí Bờ Biển Nam); SCORE=Southern California Optimized Rail Expansion (Mở Rộng Đường Sắt Tối Ưu ở Nam California); SCRRA (or Metrolink)=Southern California Regional Rail Authority (Cơ Quan Đường Sắt Khu Vực Nam California); SCS=Sustainable Communities Strategy (Sách Lược Cộng Đồng Bền Vững); SHPO=State Historic Preservation Officer (Viên Chức Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang); SWMP=stormwater management plan (Chương trình điều quản nước mưa); SWPPP=stormwater pollution prevention plan (Chương trình phòng ngừa ô nhiễm nước mưa); SWRCB=State Water Resources Control Board (Hội Đồng Kiểm Soát Tài Nguyên Nước Tiểu Bang); TMP=Traffic Management Plan (Chương Trình Điều Quản Giao Thông); TPH=total petroleum hydrocarbons (Tổng hydrocacbon dầu mỏ); VOC=volatile organic compound (Hợp chất hữu cơ dễ bay hơi); WEAP=worker environmental awareness program (Chương Trình Nâng Cao Nhận Thức Môi Trường cho Nhân Viên)

(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

ES.20 Xác Định theo Đoạn 4(f)/6(f)

ES.20.1 Biện Pháp Xây Cất Thay Thế

Không có các khu vực thuộc Đoạn 6(f) trong khu vực nghiên cứu của dự án. Sau khi thực hiện Biện Pháp Xây Cất Thay Thế, những xác định theo Đoạn 4(f) như sau:

1. Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ dẫn đến sử dụng lâu dài 3 địa điểm lịch sử (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing, và North Main Street Bridge);
1. Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ chiếm chỗ tạm thời tại 2 địa điểm lịch sử (William Mead Homes và Denny's Restaurant);
2. Sẽ không sử dụng cho mục đích xây cất;

Sau khi cứu xét phân tích tác hại thực hiện trong Chương 9 của EIS Sau Cùng, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế sẽ đáp ứng tốt hơn mục đích và nhu cầu vì nó bao gồm bổ sung hai đường sắt chạy chạy xuyên qua, do đó tăng năng lực phục vụ hành khách tại LAUS. Nếu thực hiện Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế thì sẽ tránh được việc sử dụng một trong ba khu đất theo Đoạn 4(f) (Vignes Street Undercrossing) và giảm mức độ sử dụng lâu dài và chiếm chỗ tạm thời của khu đất khác theo Đoạn 4(f) (Los Angeles Union Passenger Terminal).

Sau khi cứu xét những ảnh hưởng và lợi ích của Biện Pháp Xây Cất Thay Thế và Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế cũng như cân bằng 7 yếu tố gây hại tổng quát ít nhất trong Bảng 9-13 của EIS Sau Cùng, cả hai biện pháp đều không gây ra mức độ tổn hại nhiều hơn hoặc ít hơn đáng kể. Do đó, Biện Pháp Xây Cất Thay Thế hay Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế đều sẽ bao gồm tất cả hoạch định khả dĩ như được quy định trong 23 CEF
§ 774.17, để giảm nhẹ tác hại đối với các khu đất theo Đoạn 4(f) được cứu xét. Ngoài Biện Pháp Giảm Nhẹ CUL-2, biện pháp sau đây được đề nghị để giảm thiểu ảnh hưởng tạm thời của xây cất sau khi hoàn thành Biện Pháp Xây Cất Thay Thế hoặc Lựa Chọn Thiết Kế Xây Cất Thay Thế:

PR-1 Phục Hồi Các Khu Vực Bị Ảnh Hưởng. CHSRA và Metro sẽ đòi hỏi nhà thầu khôi phục các khu đất thuộc Đoạn 4(f) tạm thời bị ảnh hưởng do xây cất liên quan đến các hoạt động (như giai đoạn xây cất hoặc TCE) trở lại hiện trạng ban đầu trước khi xây cất hoặc tốt hơn sau khi xây cất xong.

ES.20.2 Cải Tiến Đường Sắt Malabar Yard

Xác định theo Đoạn 4(f) liên quan đến cải tiến đường sắt Malabar Yard là sẽ không sử dụng khu đất theo Đoạn 4(f) cho Tòa Nhà Tập Đoàn Sản Xuất Năng Lượng Mặt Trời đủ tiêu chuẩn NRHP ở Vernon, California.

Không có ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp nào có thể dẫn đến việc hợp nhất lâu dài, chiếm chỗ tạm thời, hoặc sử dụng khu đất này cho mục đích xây cất đã xác định và những cải tiến không cản trở bảo tồn tài sản. Do đó, không cần sử dụng tài nguyên này để thực hiện cải tiến đường sắt Malabar Yard, và không cần phân tích thêm.

Ngày 20 tháng Mười Một, 2023, SHPO đã đồng ý với các kết quả và kết luận nêu trong *Báo Cáo Đánh Giá Ảnh Hưởng của Link US* (Phụ Lục M của Link US EIS).