



Hình ảnh mang tính khái niệm

# Điểm dừng kế tiếp: chúng tôi đang kết nối tương lai.

## LINK UNION STATION (LINK US) – các câu hỏi thường gặp

### 1 Dự án Link US là gì?

Dự án Link Union Station (Link US) bao gồm vài yếu tố chính như sau:

1. Đường ray mới, sân đường sắt được nâng cao và sân ga
2. Các cải tiến mới liên quan đến phòng chờ, bao gồm thang cuốn, thang máy và mái che mới
3. Đường ray xe hỏa chạy-xuyên-qua mới (bao gồm khả năng có đường vòng) ở phía nam của Nhà Ga Los Angeles Union Station (LAUS) bắc ngang qua xa lộ US-101
4. Cơ sở tiện nghi của hệ thống đường sắt cao tốc (High speed rail - HSR) được quy hoạch thuộc Cơ quan Đường sắt Cao tốc California (California High-Speed Rail Authority – CHSRA) trên cơ sở hạ tầng<sup>1</sup> chung để hỗ trợ các chuyến tàu hỏa HSR trong tương lai
5. Các cải tiến mới về phương tiện truyền thông liên lạc, tín hiệu và an toàn đường ray
6. Những cải tiến ngoài khuôn viên đối với BNSF Malabar Yard ở thành phố Vernon

### 2 Những cải tiến ngoài khuôn viên đối với BNSF Malabar Yard ở thành phố Vernon?

LAUS là trung tâm giao thông vận chuyển chính của Nam California, kết nối nhiều quận với tổng số dân cư vượt quá 20 triệu người. Đến năm 2040, dự kiến sẽ có hơn 200.000 chuyến hành khách sử dụng LAUS mỗi ngày trong tuần. Dự án Link Union Station (Link US hoặc dự án) nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển đa phương thức qua hệ thống LAUS bằng cách:

- > Gia tăng năng lực dịch vụ đường ray khu vực và liên thành phố của LAUS;
- > Cải thiện tính chất tin cậy của lịch trình vận chuyển của LAUS thông qua việc triển khai cấu hình các tuyến đường chạy ngang qua và việc loại bỏ cấu hình hiện tại của các tuyến đường sắt đưa đến ngõ cụt
- > Duy trì mức độ hoạt động hiện tại của xe hỏa vận chuyển hàng hóa;
- > Cung cấp hệ thống HSR theo kế hoạch trong khu vực Nam California;
- > Gia tăng sức chứa hành khách / người đi bộ; và,
- > Tăng cường mức an toàn của LAUS thông qua việc triển khai một phòng chờ hành khách mới.

Nhiều hướng liên kết đã được xem xét trong quá trình phát triển các lựa chọn thay thế xây dựng cho Link US. Các lựa chọn thay thế xây dựng sẽ bao gồm việc xây dựng lại tối đa bảy bãi hắt chính để phù hợp với lớp mới cho một sân đường sắt trên cao, được yêu cầu để tạo điều kiện thuận lợi cho các đường ray chạy qua và kết cấu cầu cận hỗ trợ trên US-101.

Tối đa 10 đường ray chạy qua mới (bao gồm cả khả năng có đường vòng) sẽ được xây dựng ở phía nam LAUS và dọc theo Thương mại Đường phố để tạo điều kiện kết nối cho các chuyến tàu đường sắt trong khu vực / liên tỉnh và các chuyến tàu HSR trong tương lai đến các tuyến đường ray chính ở bờ Tây của sông Los Angeles. Các lựa chọn thay thế xây dựng cũng sẽ bao gồm các nền tảng hành khách mới với các tầng phía trên sân đường sắt trên cao.

Các cải tiến liên quan đến phòng chờ được đề xuất sẽ gia tăng sức chứa hành khách, cải thiện mức kết nối và tăng cường khả năng tiếp cận và an toàn. Hành lang cho đường ray xe hỏa chạy mở rộng (rộng 140 feet) hoặc phòng chờ hành khách ngang cấp (rộng 300 feet) sẽ bao gồm không gian cho các khu vực chờ đợi, phòng vệ sinh, khu vực bán lẻ liên quan đến phương tiện công cộng và các tiện nghi khác cho hành khách đồng thời cung cấp đủ sức chứa cho người đi bộ để đáp ứng dự báo gia tăng số chuyến đi của hành khách LAUS năm 2040. Hành lang xe hỏa mở rộng hoặc phòng chờ hành khách ngang cấp sẽ cung cấp thời gian chuyển vận và sự thuận tiện trong việc đi lại tương đương với sự tiếp cận lên sân chờ xe hỏa cho người đi bộ và khả năng tiếp cận được quy định bởi Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật (ADA) được nâng cấp. Khả năng tiếp cận sẽ được tăng cường bằng cách thay thế các đường dốc hiện tại bằng thang máy và thang cuốn và cho phép Cơ quan Giao thông Vận chuyển Đô thị Quận Los Angeles (Xe điện -Metro) để đáp ứng các quy định hiện hành về hỏa hoạn và an toàn tính mạng.

### 3 Ai đang làm việc cho dự án?

Nhóm Link US bao gồm một số cơ quan đối tác hợp tác làm việc để mang lại thành công cho dự án. Metro là cơ quan tài trợ dự án địa phương, cơ quan chính theo Đạo luật Chất lượng Môi trường California (California Environmental Quality Act - CEQA), và một cơ quan đồng chỉ đạo theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (National Environmental Policy Act - NEPA). CHSRA đóng vai trò là cơ quan liên bang chỉ đạo theo NEPA, cũng theo như các luật lệ môi trường liên bang khác cho dự án, chiếu theo điều 23 Bộ luật<sup>2</sup> Liên bang Hoa Kỳ (USC) 327 và Biên bản Ghi nhớ (Memorandum of Understanding) giữa Cơ quan Quản lý Đường sắt Liên bang (Federal Railroad Administration - FRA) và Tiểu Bang California, được ký kết vào ngày 23 tháng Bảy, 2019. Các cơ quan liên bang, tiểu bang, khu vực và địa phương khác có trách nhiệm tư vấn và cung cấp ý kiến đóng góp trong toàn bộ dự án bao gồm Cơ quan Giao thông Tiểu bang California (CalSTA), Cơ quan Đường sắt Khu vực Nam California (SCRRA), Amtrak, Los Angeles - San Diego - Cơ quan Hành lang Đường sắt San Luis Obispo (LOSSAN), Sở Giao thông Vận tải California (Caltrans), và các Thành phố Los Angeles và Vernon.

### 4 Các tuyến đường sắt tại LAUS hiện được cấu hình như thế nào?

LAUS là ga cuối, hoặc đường cụt, nơi tất cả các chuyến tàu khu vực và liên thành phố đi vào và đi ra qua một chỗ thắt năm tuyến đường ray (hoặc nhà ga dẫn đường) ở phần cuối phía bắc của nhà ga. Các đường ray cuối đường này đòi hỏi các đoàn tàu phải được đẩy vào và sau đó được kéo ra khỏi nhà ga thông qua chỗ thắt, làm tăng thời gian di chuyển cho hành khách và hạn chế năng lực hoạt động tại nhà ga.



## 5 Nguồn tài trợ là gì?

Thông qua công tác lập kế hoạch, môi trường và kỹ thuật sơ bộ, Metro đã nhận được cam kết từ các đối tác tài trợ khác của tiểu bang và khu vực với tổng số tiền là 950 triệu đô la cho đến nay. Các nguồn tài trợ chính bao gồm:

- > **423 triệu đô la** - Vào tháng 3 năm 2020, Metro và CHSRA đã ký kết Biên bản Ghi nhớ về các thỏa thuận tiềm năng trong tương lai cần thiết cho Dự luật 1A trị giá 423 triệu đô la ngân khoản đóng góp cho Dự án Link US.
- > **398 triệu đô la** - Tổng cộng 398 triệu đô la đã được ban tặng và được lập trình cho Dự án Link US từ Chương trình Vốn Đường sắt Liên thành phố 2018 (TIRCP) và Khoản Trợ cấp Chương trình Cải thiện Giao thông Tiểu bang (STIP).
- > **129 triệu đô la** - Các nguồn tài trợ địa phương, tiểu bang và liên bang khác tổng cộng 129 triệu đô la.

Dựa trên nguồn tài trợ hiện có cho đến nay, Metro có kế hoạch triển khai cấu hình hai đường ray tạm thời chạy ngang qua tại LAUS để cho phép các đoàn tàu đường sắt khu vực và liên thành phố (Metrolink và Amtrak) thụ hưởng lợi ích từ sớm. Nhóm Link US đang xin thêm ngân khoản tài trợ bổ sung, bao gồm các nguồn tài trợ của liên bang, để cho phép xây dựng các đường ray dẫn đường mới, sân đường sắt được nâng cao với các đường ray chạy ngang bổ sung và các cải tiến liên quan đến phòng chờ.

## 6 Việc xây dựng dự án sẽ ảnh hưởng đến trung tâm thành phố Los Angeles như thế nào?

Phần lớn việc xây dựng dự án sẽ diễn ra trong khuôn viên của LAUS hoặc các tài sản thuộc sở hữu của Metro. Quá trình xây dựng cũng sẽ diễn ra theo cách thức bắc ngang qua và tiếp giáp với xa lộ US-101 và các Đường Center, Main và Commercial Street để cải thiện cầu và đường xá. Nhiều cải tiến đường ray sẽ mở rộng về phía nam trong phạm vi quyền ưu tiên (Right-of-way-ROW) của đường sắt dọc theo bờ sông phía tây của Sông Los Angeles River.

Metro sẽ hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng địa phương bị ảnh hưởng, Hội đồng Thành phố Hạt 1 và 14 cho Thành phố Los Angeles, và các cơ quan điều hành đường sắt và phương tiện công cộng để tránh và giảm thiểu các tác động liên quan đến việc xây dựng đối với các cộng đồng xung quanh. Các biện pháp giảm thiểu sẽ được hoàn thiện và đưa vào các văn bản quyết định cuối cùng của NEPA.

## 7 Nghiên cứu hiện tại này của NEPA khác với nghiên cứu trước đó đã hoàn thành theo Đạo luật Chất lượng Môi trường California như thế nào?

Link US tiền thân là Dự án Đường chạy LAUS (2006) và Dự án Tuyến đường Kết nối Khu vực Nam California (SCRIP) (2014). Vào tháng 10 năm 2015, Hội đồng Quản trị Metro đã phê duyệt việc mở rộng SCRIP để bao gồm một phòng chờ đợi mới cho hành khách và tiềm năng tiện nghi của hệ thống HSR được quy hoạch tại LAUS. Vào tháng 3 năm 2017, Hội đồng Quản trị Metro đã phê duyệt các giải pháp thay thế xây dựng sẽ được nghiên cứu thêm trong một tài liệu về môi trường và cũng yêu cầu các nhân viên triển khai một tùy chọn về phòng chờ đợi cấp cao cho hành khách, chi phí thấp hơn, kể cả tùy chọn ngang cấp.

Vào tháng 10 năm 2018, Metro đã chọn việc chuẩn bị một báo cáo tác động môi trường độc lập (EIR) để tuân thủ với quy định của CEQA. Vào tháng 11 năm 2018, Ban Quản trị Metro đã phê duyệt việc chỉ định dự án được đề xuất, trước khi phát hành Dự thảo EIR để cho công chúng xem xét công khai vào tháng 1 năm 2019. Metro đã chứng thực bản EIR cuối cùng cho Dự án Link US vào ngày 27 tháng 6, năm 2019. Metro và CHSRA đang tiếp tục bản phân tích cần thiết để hoàn thành báo cáo tác động môi trường (EIS) để tuân thủ với NEPA. Yếu tố chính của quy trình NEPA là để đánh giá một loạt các lựa chọn thay thế hợp lý ở mức độ tương đương về chi tiết. Những lựa chọn thay thế này sẽ bao gồm các thành phần của dự án do CEQA đề xuất đã được phê duyệt trong bản EIR cuối cùng được chứng thực.

NEPA cũng yêu cầu phân tích các tác động không được xem xét theo CEQA, chẳng hạn như công lý trong môi trường, các vấn đề kinh tế xã hội và Tiêu đề VI của Đạo luật Dân Quyền năm 1964. EIS cũng sẽ bao gồm bản phân tích Khoản 4(f) mà không phải là một thành phần của quy trình CEQA. Để biết thêm thông tin cập nhật về quy trình NEPA và CEQA cho Link US, hãy truy cập [metro.net/linkus](http://metro.net/linkus).

## 8 Thông báo Được Sửa đổi về Ý định (Revised Notice of Intent - NOI) là gì và liên quan như thế nào đến Dự thảo EIS?

Vào ngày 31 tháng 5 năm 2016, FRA đã xuất bản NOI trong Sổ đăng ký Liên bang theo yêu cầu của NEPA. Vào năm 2016, Metro và FRA đã tiến hành một quá trình xác định phạm vi chính thức để thu thập phản hồi của công chúng và cơ quan về phạm vi phân tích môi trường cho Dự án Liên kết Hoa Kỳ EIS / EIR. Kể từ năm 2016, Metro đã nâng cao kỹ thuật sơ bộ và phối hợp với CHSRA, theo NEPA Assignment, đã xác định nhu cầu cải tiến đối với BNSF Malabar Yard ở Thành phố Vernon để khôi phục và bù đắp sự mất mát vĩnh viễn về khả năng lưu trữ hàng hóa sẽ xảy ra tại BNSF West Bank Yard phía bắc First Street. NOI sửa đổi là được xuất bản trong Sổ đăng ký Liên bang để giải quyết thành phần dự án mới được đề xuất tại Thành phố Vernon.

Bản NOI Được Sửa đổi có thể được tìm thấy trên trang web của Metro: [metro.net/linkus](http://metro.net/linkus).

## 9 Những loại cải tiến nào đang được đề xuất ở Thành phố Vernon?

Dự án Link US sẽ dẫn đến việc mất mát vĩnh viễn khoảng 5.500 feet năng lực lưu trữ các toa tàu liên phương thức tại bãi BNSF's West Bank Yard gần LAUS. Tác động này làm cho cơ sở này trở nên thực sự vô dụng trong vai trò của một bãi lưu trữ đường cụt bởi vì BNSF sẽ mất khả năng lưu trữ các bộ toa tàu liên phương thức dài hơn trong khu vực ở gần Cảng Los Angeles và Long Beach, và phía tây của hai cơ sở liên phương thức BNSF tối quan trọng (IMF): Hobart and Commerce IMF.

Để khôi phục và bù đắp sự mất mát về khối lượng lưu trữ hàng hóa từ bãi BNSF West Bank Yard, các cải tiến ngoài khuôn viên của bãi BNSF Malabar Yard được đề xuất trong Thành phố Vernon. Trong điều kiện hiện tại, bãi BNSF Malabar Yard không thể được sử dụng để bù đắp cho việc mất mát khả năng lưu trữ các toa tàu liên phương thức mà không tuân thủ các việc cải thiện cơ sở hạ tầng sau đây:

- > Đóng lối giao cắt đường sắt ngang cấp tại đường 49th
- > Xây thêm kết nối đường ray dài 1.000 feet dọc theo Đường 46th giữa Đại lộ Pacific và Đại lộ Seville

## 10 Tại sao địa điểm cho bãi BNSF Malabar Yard được chọn? Các địa điểm khác có được cứu xét không?

Hoạt động của BNSF đòi hỏi phải có sẵn bãi lưu trữ đa phương thức ở gần các cảng lân cận trong khu vực và phía tây của Cơ sở BNSF's Hobart và Cơ sở Thương mại Đa phương thức (IMF). Do vị trí và khả năng chứa các đoàn toa tàu dài hơn, bãi BNSF Malabar Yard ở Thành phố Vernon đã được chọn là địa điểm ưu tiên để bù đắp việc mất mát khả năng lưu trữ tại bãi West Bank Yard.

<sup>1</sup> Cơ sở hạ tầng tương ứng với các cấu trúc và đường đắp cao (embankment) để hỗ trợ dịch vụ chạy xuyên suốt cho các

<sup>2</sup> Việc đánh giá, tham vấn môi trường và các hành động khác theo yêu cầu của luật lệ liên bang hiện hành về môi trường cho dự án này đang được hoặc đã được Tiểu Bang California thực hiện theo Điều khoản 23 U.S.C. 327 và Biên bản Ghi nhớ (Memorandum of Understanding) ghi ngày 23 tháng 7, 2019 và được ký kết bởi Cục Quản lý Đường sắt Liên bang và Tiểu bang California.

## LIÊN HỆ CHÚNG TÔI

Để biết thêm thông tin, câu hỏi, nhận xét hoặc yêu cầu tham gia danh sách gửi thư, vui lòng liên hệ:



213.922.2524



[linkunionstation@metro.net](mailto:linkunionstation@metro.net)



[metro.net/linkus](http://metro.net/linkus)



[regionalrail](https://www.facebook.com/regionalrail)



[losangelesmetro](https://www.facebook.com/losangelesmetro)