



SR-710 North Study

Câu Hỏi Thường Gặp (Bản 08-07-14)

1. Bản Nghiên Cứu Đường Cao Tốc 710 Bắc Là Gì?

Caltrans và Metro làm việc cùng nhau để tìm những giải pháp để cải thiện sự lưu động và giảm tắc nghẽn giao thông giữa phía tây San Gabriel Valley và phía đông/đông bắc của Los Angeles. Bản nghiên cứu khảo sát một khu vực 100 dặm vuông. Nó được tài trợ bởi Dự Luật R, đã được thông qua bởi hai phần ba số người bỏ phiếu của quận Los Angeles vào năm 2008, thị lệnh cải tiến giao thông trong toàn quận bao gồm đường cao tốc 710. Dự luật cấp riêng \$780 triệu cho Bản Nghiên Cứu 710 Bắc.

2. Ai làm ra Bản Nghiên Cứu, và vai trò của Caltrans và Metro là gì?

Caltrans là cơ quan chính chịu trách nhiệm về đảm bảo sự tuân thủ với Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia và Luật Chất Lượng Môi Trường California. Metro chịu trách nhiệm về quản lý các công việc nghiên cứu cùng với Caltrans. Mặc dù Caltrans và Metro là thành viên của dự án, các cơ quan liên bang, tiểu bang, vùng và địa phương có trách nhiệm do pháp luật định để tư vấn và đưa bình luận trong quá trình đánh giá môi trường. Những cơ quan này sẽ được nhắc tới trong vai trò các cơ quan hợp tác và/hoặc tham gia.

3. Tại sao nghiên cứu này cần thiết?

Hệ thống giao thông hiện nay trong khu vực nghiên cứu được bắt đầu hơn nửa thế kỷ trước, nhưng chưa bao giờ hoàn thành, và không được trang bị để đáp ứng dân số gia tăng. Từ năm 1960 đến 2010, dân số trong khu vực nghiên cứu tăng thêm hơn nửa triệu người, từ 772,053 tới 1,279,603 (Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ). Năm 2035, dân số trong khu vực nghiên cứu dự tính sẽ đạt tới 1.33 triệu người và có một cơ sở việc làm với 507,000 công việc (Hiệp Hội Chính Phủ Nam California).

Caltrans thông báo rằng ba trong số top mười nút cổ chai tại Los Angeles và các quận Ventura nằm tại, hoặc ở gần khu vực nghiên cứu. Sự chậm trễ vào các ngày trong tuần tại ba nút cổ chai này tiêu tốn của người trả thuế \$21 triệu mỗi năm và lượng tăng khí thải CO₂ có liên quan là khoảng 5,000 tấn mỗi năm (Nguồn: Báo Cáo Lưu Động Thành Thị Hàng Năm), bằng trọng lượng tương tự của 2,800 xe chở khách.

Nếu không có thay đổi hay cải tiến, hệ thống sẽ tiếp tục hoạt động ở mức độ thắt cổ chai và trở nên trầm trọng hơn khi đòi hỏi giao thông tăng thêm – đồng nghĩa với sự gia tăng của tai nạn giao thông, ô nhiễm không khí và các bệnh liên quan, và sự suy sụp của nền kinh tế và giảm chất lượng cuộc sống của Nam California.

4. Những loại tác động môi trường/an toàn nào của mỗi lựa chọn thay thế sẽ được Bản Nghiên Cứu xem xét?

Luật tiểu bang và liên bang yêu cầu các dự án giao thông bắt buộc phải được đánh giá một cách chi tiết về môi trường. Một vài tác động môi trường đang được xem xét trong Bản Nghiên Cứu bao gồm, nhưng không chỉ giới hạn trong số này là, chất lượng không khí, chất lượng nước, tiếng ồn, và nguy cơ sức khỏe tiềm năng.

Ngoài ra, Bản Nghiên Cứu xem xét các biện pháp kiểm soát nền và địa chấn của đường hầm tàu điện và đường hầm cao tốc và các phương án dự phòng an toàn cuộc sống khi cháy bao gồm, phát hiện cháy và hệ thống ngăn chặn và các phương pháp liên lạc với đội phản ứng nhanh.

5. **Mục tiêu của Bản Nghiên Cứu 710 Bắc là gì?**

6.

Xác định các giải pháp giao thông để:

- > Cải thiện thời gian gian đi lại
- > Cải thiện sự lưu động và kết nối giữa đường cao tốc 10 và 210
- > Giảm tắc nghẽn trên hệ thống đường cao tốc và đường phố địa phương
- > Tăng lượng người tham gia giao thông công cộng.
- > Giảm tác động môi trường bởi tắc nghẽn giao thông
- > Đảm bảo tính nhất quán với các kế hoạch và các chiến lược giao thông vùng
- > Tối đa hoá đồng đô la của người trả thuế

7. **Những giao thông thay thế nào được xem xét trong bản nghiên cứu này?**

Bản nghiên cứu đánh giá một cách công bằng năm phương pháp thay thế:

- > Xe Buýt Nhanh
- > Đường Hầm Cao Tốc
- > Tàu Điện
- > Không Xây
- > Quản Lý Hệ Thống Giao Thông/Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông

Xe Buýt Nhanh (BRT)

BRT sẽ hoạt động như xe buýt tốc hành cho các chuyến đi với lộ trình xa hơn ở vận tốc cao hơn, phục vụ xe buýt thường xuyên hơn, với số bến dừng tối thiểu và có thể sẽ chạy trên các làn đường dành riêng cho xe buýt trong giờ cao điểm.

Đường Hầm Cao Tốc

Đường cao tốc ngầm sẽ kéo dài đường cao tốc 710 từ chỗ nó kết thúc hiện nay, ngay phía nam của Valley Boulevard, đến giao điểm của đường 210 và 134 tại Pasadena. Các phương án được xem xét cho phương án thay thế này bao gồm:

- > Đường hầm đơn hoặc kép
- > Thu phí hoặc không thu phí
- > Cho xe tải hoặc không
- > Có thể có làn xe buýt cao tốc trong giờ cao điểm

Tàu Điện (LRT)

Phương pháp thay thế tàu điện sẽ có các đoạn được nâng cao và ngầm và sẽ kết nối hành khách với các đường xe buýt đi về các cộng đồng liền kề.

Không Xây

Phương án thay thế Không Xây giả định không có cải thiện giao thông nào ngoài những gì đã được lên kế hoạch trong bản Kế Hoạch Giao Thông Vùng của Hiệp Hội Chính Phủ Nam California, đã được lên lịch để hoàn thành vào năm 2035.

Quản Lý Hệ Thống Giao Thông/Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông (TSM/TDM)

Phương án thay thế này được xây dựng trên hệ thống giao thông hiện tại với cải tiến và phối hợp thời gian tín hiệu giao thông, cải tiến đường phố và ngã tư, nâng cấp xe buýt quá cảnh và khuyến khích đi chung xe.

8. Nếu phương án thay thế đường hầm được lựa chọn, nó có thu phí và được sử dụng chủ yếu bởi xe tải đi lại từ cảng?

Bản nghiên cứu đánh giá các phương án cho phương án thay thế đường hầm cao tốc sẽ cho phép hoặc cấm xe tải, và hoạt động thu phí hoặc không. Xe tải từ cảng thường đi về phía đông đến các trung tâm phân phối ở Inland Empire. Để tìm hiểu thêm về vận chuyển hàng hoá, xin hãy đọc phần Câu Hỏi Thường Gặp (FAQs) trên trang web của Bản Nghiên Cứu: www.metro.net/sr710study

9. Cái giá mà nền kinh tế của chúng ta phải trả là gì nếu chúng ta không hành động?

Một nghiên cứu của Công Ty Phát Triển Kinh Tế Los Angeles (LAEDC) năm 2014 chỉ ra rằng hiện trạng ảnh hưởng một cách tiêu cực đến nền kinh tế và chất lượng cuộc sống của người đi làm tại Nam California. LAEDC phát hiện rằng chậm trễ trong di chuyển trong khoảng 100 dặm vuông của Bản Nghiên Cứu 710 Bắc tốn của người trả thuế \$852,9 triệu và dự tính sẽ tăng thành \$1.2 tỷ mỗi năm vào năm 2035, nếu không làm gì cả. Bản Nghiên Cứu của LAEDC xác nhận hệ thống giao thông hiện nay trong vùng nghiên cứu góp phần chính vào phí tổn này.

Hơn nữa, cư dân và doanh nghiệp trong toàn vùng rộng hơn bị ảnh hưởng mỗi ngày khi sự chậm trễ giao thông được dự tính sẽ tăng thêm 61 giờ (hay 2½ ngày) mỗi năm cho người đi làm.

10. Công chúng có thể tham gia vào quá trình bằng cách nào?

Một văn bản nháp về môi trường sẽ được phát hành và lưu hành cho công chúng đánh giá và bình luận vào tháng hai năm 2015. Caltrans đã kéo dài thời gian 45 ngày đánh giá và bình luận thông thường của công chúng thành 90 ngày, và sẽ tổ chức hai buổi điều trần công khai trong thời gian đó. Công chúng sẽ có một vài lựa chọn để nộp bình luận:

- > Trực tiếp tại các buổi điều trần
- > Bằng Bưu Điện Mỹ
- > Bằng mạng internet qua trang web bình luận công cộng của Caltrans

Để đăng ký và nhận được cập nhật thường xuyên, xin hãy ghé thăm trang web của Bản Nghiên Cứu 710 Bắc: www.metro.net/sr710study.

11. Khi nào và ở đâu thì Bản Nghiên Cứu sẽ có cho công chúng?

Bản nháp về môi trường sẽ được đăng trên các trang web của Caltrans và Metro, và đường kết nối sẽ được cung cấp trên các phương tiện truyền thông xã hội của Metro. Các thư viện địa phương sẽ được cung cấp các bản sao CD của văn bản và sẽ bao gồm bản in của Bản Tóm Tắt Chấp Hành được dịch sang Tiếng Tây Ban Nha, Tiếng Hoa, Tiếng Việt, và Tiếng Hàn Quốc. Các cá nhân trong cơ sở dữ liệu của Bản Nghiên Cứu 710 Bắc sẽ được thông báo bằng Email khi nó đã sẵn sàng.