



ĐOẠN DỰ ÁN TỪ SAN FRANCISCO ĐẾN SAN JOSE

KHÁI QUÁT

Hành lang đường sắt giữa San Francisco và San Jose đang có thay đổi. Trong một thỏa thuận quan trọng vào 2012, Caltrain và Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California (California High-Speed Rail Authority, hay gọi là Cơ Quan) đồng ý mang điện đến hành lang Caltrain hiện tại, dùng chung đường ray, và duy trì hành lang như là đường sắt hai đường ray. Chương trình dùng chung đường ray cho cả hệ thống chở hành khách khu vực và xe lửa cao tốc tiểu bang được gọi là Hệ Thống Kết Hợp (Blended System).

Sau sự thỏa thuận vào năm 2012, Caltrain được thông qua về môi trường và hiện đang xây hệ thống Caltrain điện khí hóa (tìm hiểu thêm tại Calmod.org) trong lúc Cơ quan hoàn tất tiến trình xem xét môi trường đối với cơ sở hạ tầng cần thiết để tăng thêm dịch vụ đường sắt cao tốc trong hành lang đường sắt.

QUY TRÌNH THÔNG QUA VẤN ĐỀ MÔI TRƯỜNG VÀ PHÊ DUYỆT DỰ ÁN

Mục đích của Báo Cáo Tác Động Môi Trường/Tuyên Bố Tác Động Môi Trường (EIR/EIS) của Cơ Quan là đánh giá những lợi ích và tác động của việc cho sử dụng đường sắt cao tốc giữa San Francisco và San Jose, đồng thời mô tả các cách làm để tránh, giảm thiểu hoặc giảm nhẹ ảnh hưởng của dự án.

EIR/EIS trình bày phân tích về hai giải pháp thay thế dự án và một lựa chọn không xây cất. Các lựa chọn này được lập ra trong hơn một thập kỷ qua với sự tham gia của cộng đồng và cơ quan địa phương, các buổi họp của những người quan tâm, và ý kiến công chúng. Bản EIR/EIS sau cùng kết hợp các nhận xét, ý kiến nhận được từ trong lần công bố Bản Dự thảo EIR/EIS vào tháng 7 năm 2020 và Bản Dự thảo EIR/EIS sửa đổi/bổ túc tháng 7 năm 2021.

Bản EIR/EIS sau cùng do Cơ Quan lập ra với tư cách là cơ quan dẫn đầu theo Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California (California Environmental Quality Act, hay CEQA) và cơ quan dẫn đầu theo Đạo Luật Chánh Sách Môi Trường Quốc Gia (National Environmental Policy Act, hay NEPA) cho dự án đường sắt cao tốc theo 23 U.S.C. 327.

Sau khi bản EIR/EIS sau cùng được ban hành, Ban Giám Đốc của Cơ Quan sẽ xem xét phê duyệt Hồ Sơ Quyết Định (Record of Decision, hay ROD), theo đòi hỏi của NEPA và Thông Báo về Quyết Định hoặc Xác Định, theo đòi hỏi của CEQA. Điều này sẽ hoàn tất tiến trình duyệt xét môi trường. Có thể bắt đầu thiết kế sau cùng và xây cất khi đã chắc chắn có vốn.



Trung tâm Chuyển tuyến Salesforce

Trung tâm Chuyển tuyến Salesforce cuối cùng sẽ là nhà ga cuối của đường sắt cao tốc tại San Francisco.

Hình chụp của Pelli Clarke, Pelli Architects, với sự cho phép của Transbay JPA



Xe lửa của hệ thống đường sắt cao tốc sẽ hoạt động theo hệ thống kết hợp với Caltrain, dùng chung đường ray trong phần công trình San Francisco đến San Jose.

Tiếp Tục Tham Gia

1. Nhận cập nhật qua điện thư: hsr.ca.gov/contact
2. Vào mạng lưới của Cơ Quan: hsr.ca.gov
3. Vào MeetHSRNorCal.org để biết các tài nguyên
4. Quý vị có thắc mắc? Gọi cho chúng tôi theo số **800-435-8670** hoặc gửi điện thư cho chúng tôi tại san francisco_san jose@HSR.ca.gov

- Theo cả hai giải pháp thay thế, ga đường sắt cao tốc được hoạch định tại Đường 4th & King tại San Francisco (cho đến khi kết nối đến Trung tâm chuyển tuyến Salesforce hoàn tất), Millbrae-SFO và San Jose Diridon. Tất cả ba trạm sẽ được cải tiến để phù hợp với xe lửa cao tốc, bao gồm sửa đổi các đường ray và sân ga hiện có.

- Tại **San Francisco**, Trung tâm chuyển tuyến Salesforce (Salesforce Transit Center, SFTC) sẽ là trạm cuối. Trung tâm sẽ được kết nối với hành lang đường sắt hiện tại qua công trình Mở rộng đường sắt trung tâm thành phố (DTX):

- DTX đã được thông qua về môi trường và sẽ do Cơ quan Năng lượng chung do Transbay thực hiện. DTX chưa được đánh giá trong Bản EIR/EIS sau cùng.
- Cơ quan dự tính sẽ sử dụng Trung tâm chuyển tuyến Salesforce sau khi DTX đi vào hoạt động.
- Ga Đường 4 & King được phân tích là ga cuối tạm thời trong Bản EIR/EIS để cung cấp dịch vụ đường sắt cao tốc đến San Francisco cho đến khi DTX hoàn tất.

- Ở **Millbrae**, hai giải pháp thiết kế nhà ga đã được đánh giá: (1) Thiết kế Ga Millbrae-SFO có trong bản Dự thảo EIR/EIS (2020) và (2) Thiết kế biến đổi của Kế hoạch giảm địa điểm (Reduced Site Plan, RSP) có trong Bản Dự thảo EIR/EIS sửa đổi/bổ túc (2021). Qua việc bỏ các bãi đậu xe trên mặt đất ở phía tây của nhà ga, sửa đổi làn đường đến El Camino Real và phần mở rộng đến Đường California Drive về phía bắc Đại lộ Linden — cũng như dời sảnh vào nhà ga đường sắt cao tốc — Thiết kế biến đổi của RSP giảm kích thước của khu vực nhà ga để giảm xung đột với các công trình phát triển xây dựng hiện có và đang hoạch định. Thiết kế biến đổi của RSP sẽ không thay đổi Giải pháp thay thế được chọn.

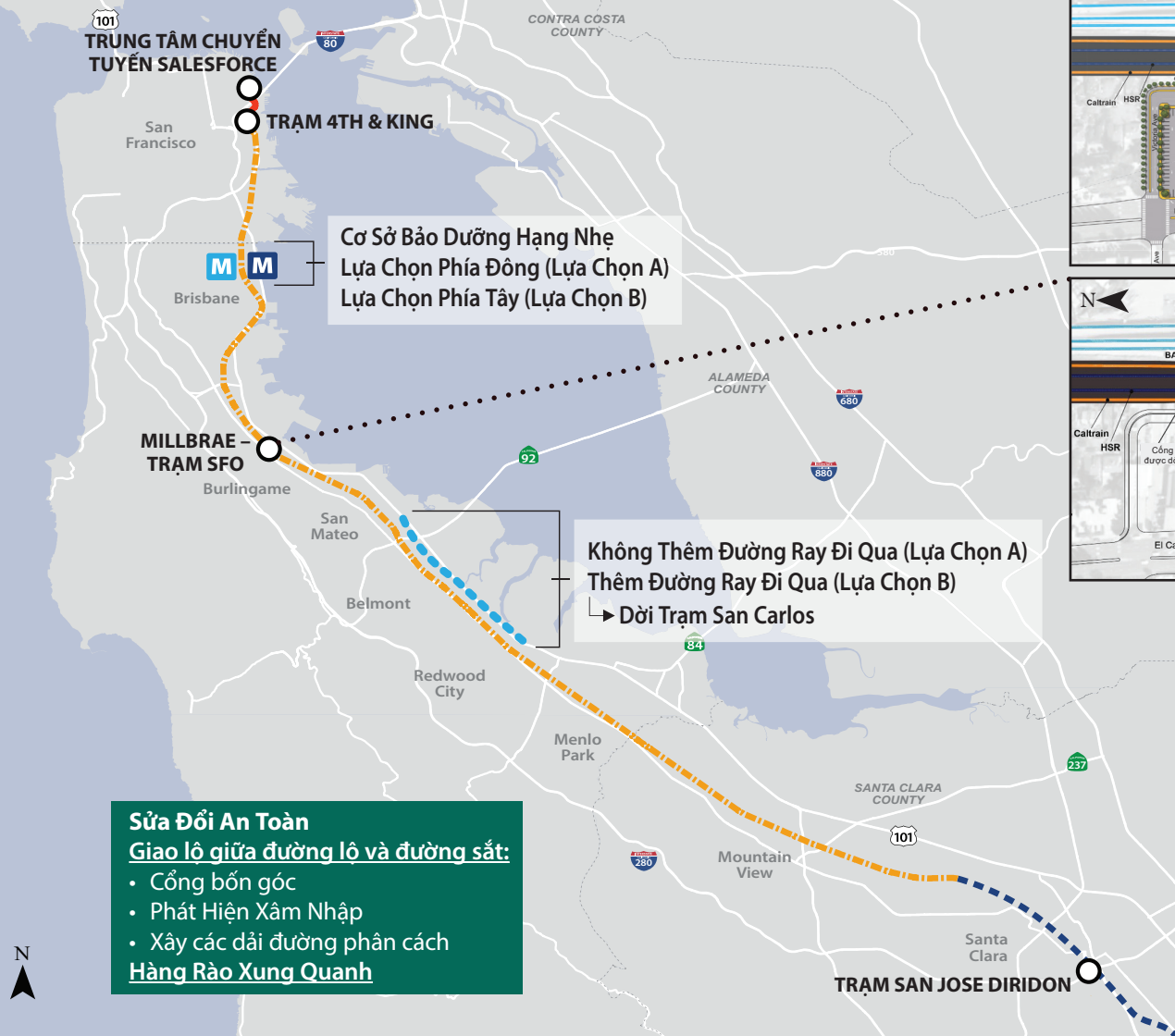
CƠ SỞ BẢO DƯỠNG HẠNG NHẸ (LIGHT MAINTENANCE FACILITY, HAY LMF)

Đây là cơ sở chùi rửa, bảo dưỡng và đậu xe lửa để cung cấp cho các trạm cuối đường sắt cao tốc vào đầu ngày. Lựa Chọn A và B đều có LMF tại Brisbane (ở phía đông hay tây của đường ray).

HOẠT ĐỘNG KẾT HỢP VỚI CALTRAIN

- Caltrain và dịch vụ đường sắt cao tốc sẽ hoạt động theo thời biểu kết hợp cho hành khách và dịch vụ liên thành phố.
- Xe lửa cao tốc sẽ sử dụng cùng đường rầy và cơ sở hạ tầng điện khí hóa của Caltrain.
- Hành lang đường sắt Caltrain có một số đoạn có bốn đường rầy, nơi các đoàn xe lửa có thể chạy ngang qua nhau. Những đường rầy chạy ngang khác (trong Giải pháp thay thế B) có giảm chút ít thời gian di chuyển cho xe lửa cao tốc nhưng không nhất thiết đạt được công suất cần thiết để chạy hệ thống kết hợp.
- Đường sắt cao tốc hỗ trợ những nỗ lực của Caltrain thiết lập kế hoạch cho sự phát triển trong tương lai.

Bản Đồ Tương Tác
Dịch chuyển đến: MapHSRNorCal.org/SanFrancisco-SanJose/



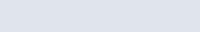
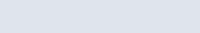
Đặc Điểm của Lựa Chọn A

- Lựa Chọn Phía Đông Cơ Sở Bảo Dưỡng Hạng Nhẹ
- Không Thêm Đường Ray Đi Qua

Đặc Điểm của Lựa Chọn B

- Lựa Chọn Phía Tây Cơ Sở Bảo Dưỡng Hạng Nhẹ
- Thêm Đường Ray Đi Qua

Hoạt Động Đường Sắt Cao Tốc

HOẠT ĐỘNG BAN ĐẦU	HOẠT ĐỘNG ĐẦY ĐỦ
Tốc độ: 79 dặm/giờ	Tốc độ: 110 dặm/giờ
2 xe lửa mỗi giờ cao điểm, mỗi hướng	4 xe lửa mỗi giờ cao điểm, mỗi hướng
	
	
	
	

Chú giải

- Đoạn Dự Án từ San Francisco đến San Jose
- Trạm HSR
- Đoạn Dự Án từ San Jose đến Merced
- Mở rộng đường sắt trung tâm thành phố (DTX)

Sửa Đổi An Toàn
Giao lộ giữa đường lộ và đường sắt:

- Cổng bốn góc
- Phát Hiện Xâm Nhập
- Xây các dải đường phân cách

Hàng Rào Xung Quanh

Lựa Chọn A và B cho Đoạn Dự Án từ San Francisco đến San Jose sẽ điều hành các dịch vụ kết hợp trong đường ưu tiên Caltrain hiện tại giữa Trạm 4th & King Street tại San Francisco và Trạm Diridon tại San Jose. Cả hai lựa chọn bao gồm những mục sau đây:

- Caltrain và xe lửa cao tốc sử dụng chung đường ray.
- Xây Cất Cơ Sở Bảo Dưỡng Hạng Nhẹ tại Brisbane.
- Bớt đường vòng dọc đường ray để đáp ứng nhu cầu vận tốc cao hơn.
- Sửa đổi các trạm Caltrain hiện tại.
- Lắp cải tiến an toàn cho hành lang đường sắt và tháp radio liên lạc.

Sau đây là sự khác biệt chủ yếu giữa hai lựa chọn.

Lựa Chọn A

- Là Lựa Chọn Ưu Tiên của Ban Giám Đốc Cơ Quan.
- Cơ Sở Bảo Dưỡng Hạng Nhẹ ở phía đông của hành lang Caltrain.
- Không thêm đường ray đi qua

Lựa Chọn B

- Cơ Sở Bảo Dưỡng Hạng Nhẹ ở phía tây hành lang Caltrain.
- Thêm sáu dặm đường ray đi qua giữa các thành phố San Mateo và Redwood City.

Ngang mặt đất (At-grade). An alignment at roadway level (Liên kết ngang mặt đường).

Cơ quan (Authority). California HighSpeed Rail Authority (Cơ Quan Đường Sắt Cao Tốc California): Cơ quan tiểu bang chịu trách nhiệm hoạch định, thiết kế, xây cất và điều hành hệ thống đường sắt cao tốc đầu tiên tại Hoa Kỳ.

EIR/EIS Chương Trình từ Bay Area đến Central Valley. EIR/EIS Chương Trình này, kết luận từ 2008 đến 2012, là hành lang kết nối dịch vụ đường sắt cao tốc dọc theo bán đảo San Francisco với hành lang Central Valley do EIR/EIS Chương Trình Toàn Tiểu Bang xác định.

Kết hợp (Blended). Hệ thống đường sắt dùng chung giữa hai hay nhiều nơi điều hành (chẳng hạn như đường sắt cao tốc và Caltrain).

CEQA. California Environmental Quality Act (Đạo Luật Phẩm Chất Môi Trường California): Luật California đòi hỏi các cơ quan tiểu bang và địa phương phải biết tác động môi trường đáng kể từ các hoạt động của họ và tránh hay giảm bớt những tác động này, nếu khả thi.

Chuyên dụng (Dedicated). Xe lửa cao tốc dùng cơ sở hạ tầng đường ray.

EIR. Environmental impact report (Báo Cáo Tác Động Môi Trường): Tài liệu do CEQA đòi hỏi cho những hoạt động có thể gây tác động đáng kể; tài liệu này mô tả tác động môi trường và giảm bớt để nghị cho dự án.

EIS. Environmental impact statement (Tuyên Bố Tác Động Môi Trường): Tài liệu do NEPA đòi hỏi cho một số hoạt động ảnh hưởng đáng kể đến phẩm chất môi trường con người; tài liệu này mô tả các tác động môi trường của hoạt động để nghị.

EJ. Environmental Justice (Tốt cho Môi Trường): Đối xử công bằng với con người ở mọi chủng tộc, văn hóa, và lợi tức liên quan đến phát triển, thông qua, thực hiện, và thực thi luật, quy định và chính sách môi trường.

Đường đê (Embankment). Cấu trúc lấp đất nâng đường ray cao khỏi mặt đất.

Tài liệu môi trường (Environmental document). Tài liệu EIR/EIS kết hợp.

FRA. Federal Railroad Administration (Ủy Ban Hỏa Xa Liên Bang) Cơ quan liên bang điều quy việc đi lại của hành khách và chuyên chở hàng hóa bằng xe lửa tại Hoa Kỳ.

LMF. Light Maintenance Facility (Cơ Sở Bảo Dưỡng Hạng Nhẹ): Một cơ sở nơi chùi rửa, bảo dưỡng và đậu xe lửa để có thể phân xe lửa cho các trạm cuối đường sắt cao tốc vào đầu ngày.

NEPA. National Environmental Policy Act (Đạo Luật Chánh Sách Môi Trường Quốc Gia): Luật liên bang đòi hỏi các cơ quan liên bang phải đánh giá tác động môi trường từ những hoạt động để nghị của họ trước khi lấy quyết định. Duyệt qua môi trường, cố vấn, và những biện pháp khác theo đòi hỏi của luật môi trường liên bang 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 và được Cơ Quan Đường Sắt Liên Bang (Federal Railroad Administration) và Tiểu Bang California ký.

NOA. Notice of Availability (Thông Báo về Tình Trạng Có Sẵn): Thông báo có bản thảo tài liệu môi trường để xem.

NOD. Notice of Decision (Thông Báo Quyết Định): Bước sau cùng trong tiến trình môi trường CEQA.

NOI. Notice of Intent (Thông Báo Ý Định): Thông báo chánh thức về ý định chuẩn bị EIS; bước đầu tiên của tiến trình NEPA.

NOP. Notice of Preparation (Thông Báo Chuẩn Bị): Tài liệu nêu rõ rằng EIR sẽ được chuẩn bị cho một dự án cụ thể; bước đầu tiên trong tiến trình CEQA.

Lựa Chọn Ưu Tiên. Lựa chọn do Cơ Quan xác định để cân bằng tốt nhất giữa tác động khả dĩ đến môi trường hay cộng đồng và hiệu quả của hệ thống cao tốc và các yếu tố chi phí từ đầu đến cuối.

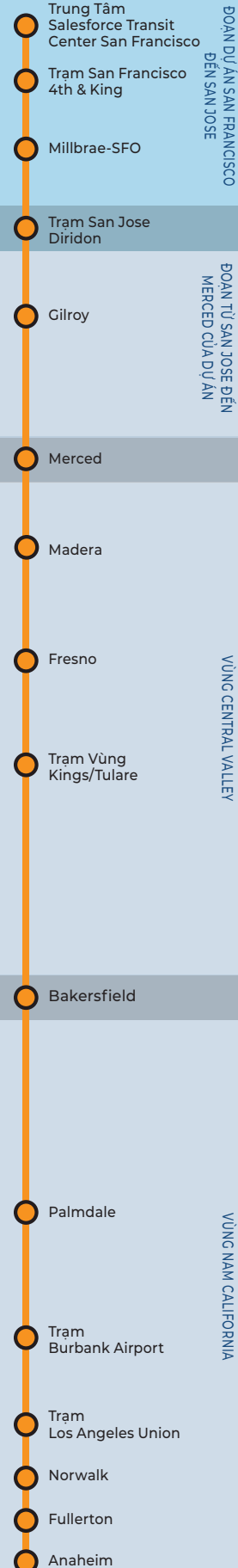
Tài liệu phân phối. Bản Dự thảo EIR/EIS sửa đổi/bổ túc.

Thiết kế biến đổi của Kế hoạch giảm địa điểm (Reduced Site Plan, RSP). Một giải pháp khác cho Ga Millbrae-SFO được mô tả trong tài liệu phân phối. Tuy Thiết kế biến đổi của RSP dùng cùng thiết kế sân ga và điều chỉnh hướng tuyến như Thiết kế Ga Millbrae-SFO, nhưng Thiết kế biến đổi của RSP sẽ sửa cấu trúc cơ sở vật chất, bãi đậu xe và lối ra vào lại, giảm ảnh hưởng đến nhưng công trình xây dựng gần bên.

ROD. Record of Decision (Hồ Sơ Quyết Định): Bước sau cùng trong tiến trình NEPA.

ROW. Right-of-Way (Đường ưu tiên): Đất dành cho đường sắt sử dụng.

EIR/EIS Chương Trình Toàn Tiểu Bang. Final Program EIR/EIS for Proposed California High-Speed Train System (Chương Trình Sau Cùng cho Hệ Thống Xe Lửa Cao Tốc California): Tài liệu này được biên soạn vào 2005, xác định hệ thống xe lửa cao tốc là lựa chọn ưu tiên để đáp ứng nhu cầu đi lại liên thành phố trong tương lai và được phân tích thêm về mức thích hợp và các vị trí của trạm.



CẬP NHẬT THÁNG 6, 2022