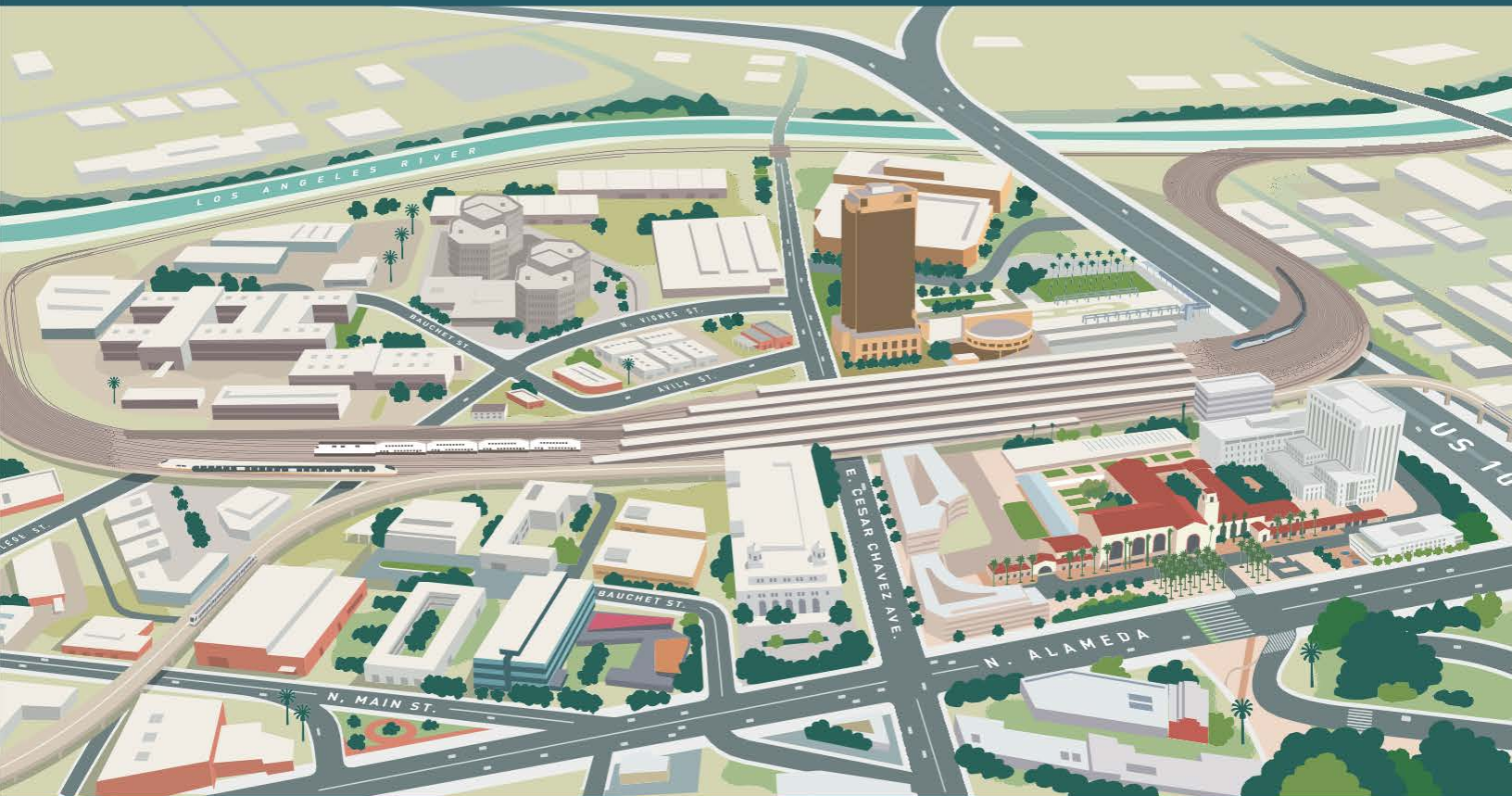


Cơ Quan Vận Chuyển Đô Thị
Quận Los Angeles

Link Union Station

Báo Cáo Tác  Động Môi Trường Bản
Chính Thức Tóm Lược Điều Hành
Tháng Sáu năm 2019



Metro

Metro translates its materials into other languages to help people with limited English skills. Sometimes a translation may lose some of its intended meaning. Therefore, Metro cannot guarantee the accuracy of the converted text. Where there is any question, the English version is always the authoritative version of the Final EIR.

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

ES.0 Tóm Lược Điều Hành

ES.1 Lời Giới Thiệu

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

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

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

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

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

- **Đoạn 1: Đoạn Sắt Nhập** – Đoạn này còn gọi là sắt nhập LAUS, bao gồm phía bắc của thêm sân ga, từ Main Street ở phía bắc đến Cesar Chavez Avenue ở phía nam. Tại đoạn sắt nhập, tất cả xe lửa đến và đi ngang năm đường ~~ánh~~ chính để vào và ra sân ga, ngoại trừ một địa điểm gần Vignes Street Bridge, tại đây số đường ray giảm xuống còn bốn đường ray ~~ánh~~ chính. Hiện tại, công trình đường ray đặc biệt bao gồm nhiều đường tránh và ~~rẽ~~ thả kép đường ghi giao ~~rẽ~~ kép được dùng tại nơi sắt nhập để dẫn xe lửa ra vào đường ray sân ga được chỉ định thích hợp.
- **Đoạn 2: Đoạn Phòng Chờ** – Đoạn này nằm giữa Cesar Chavez Avenue và US-101 và bao gồm LAUS, sân ga, Garden Tracks (đường ray đầu cuối, nơi xe lửa tư hiện đang được cất giữ và gần đường dẫn Lô trình Màu Vàng (Gold Line) trên cao hiện tại), tòa nhà East Portal, tòa nhà giao nhận hành lý với các khu vực đậu xe trên mặt đất và

đường ra vào, sảnh bán vé/chờ, và lối đi cho khách bộ hành với những đường dốc kết nối và cầu thang phía dưới sân ga.

- **Đoạn 3: Đoạn Xuyên Suốt** – Đoạn này nằm ở phía nam của LAUS và kéo dài đông/tây từ Alameda Street đến bờ tây của Sông Los Angeles và phía bắc/nam từ Keller Yard đến Control Point Olympic. Đoạn này bao gồm US-101, hành lang Commercial Street/Ducommun Street, Sân Bảo Dưỡng ~~Metro Red và Purple Lines~~ Lộ Trình Metro Màu Đỏ (Red Line) và Màu Tím (Purple Line) (Sân Ga Phân Đoạn 20), Sân Bờ Tây BNSF, Keller Yard, đường ray ~~chính~~ chính trên bờ tây của Sông Los Angeles, từ Keller Yard đến Control Point Olympic, và “Đường Ray ~~Chánh~~ Chánh Amtrak” kết nối những đường ray ~~chính~~ chính với Cơ Sở Bảo Dưỡng Los Angeles của Amtrak. Các doanh nghiệp trong đoạn xuyên suốt ~~chính~~ chủ yếu thuộc ngành kỹ nghệ và sản xuất.

Khu vực nghiên cứu dự án có hệ thống đường phố dày đặc từ những xa lộ ~~chính~~ chính cho đến những con đường trong thành phố địa phương. Những đường phố trong khu vực nghiên cứu dự án bao gồm El Monte Busway, US-101, Bolero Lane, Leroy Street, Bloom Street, Cesar Chavez Avenue, Commercial Street, Ducommun Street, Jackson Street, East Temple Street, Banning Street, First Street, Alameda Street, Garey Street, Vignes Street, Main Street, Aliso Street, Avila Street, Bauchet Street, và Center Street.

ES.3 Tình Trạng Hiện Nay tại Los Angeles Union Station

LAUS được mở phục vụ hành khách vào năm 1939 và là trung tâm vận chuyển khu vực phía Nam California, mang đến sự kết nối trực tiếp cho hệ thống đường sắt Metro (ví dụ: Lộ Trình Màu Đỏ (Red), Tím (Purple) và Vàng (Golden)), xe lửa vé tháng Metrolink, xe lửa liên thành phố và đường dài Amtrak, và hệ thống xe buýt Metro và đô thị.

LAUS hiện tại không có đủ khả năng vận hành và sức chứa hành khách để phục vụ nhu cầu vận chuyển đường sắt trong tương lai. Các hoạt động tại sân ga và lưu thông hành khách tại LAUS hiện bị giới hạn, quá tải và gần hết công suất. Số lượng đường sắt nhập và đường nhánh cùng với sức chứa phòng chờ nhà ga có hạn do cấu hình lối đi cho khách bộ hành và thêm sân ga hiện hành, đã hạn chế khả năng của Metro trong việc đáp ứng sự gia tăng về dịch vụ đường sắt và đi lại đã được dự đoán trước (bao gồm đáp ứng hệ thống Đường Sắt Cao Tốc [High-Speed Rail hay HSR] dự định) và sự gia tăng tương ứng về sức chứa hành khách trong cơ sở hiện hành.

ES.4 Dự Thảo EIR của Dự Án

Dự Thảo EIR của dự án đề xuất bao gồm những phần chính sau đây và được mô tả trong Hình ES-3.

- Sự liên kết giữa đường ray chung với một đường ray chính mới (tổng cộng sáu đường ray chính) và xây dựng lại đường ray sắt nhập phía bắc LAUS.

- Sân ga nâng cao và phòng chờ hành khách trên mặt đất mới cùng với lối đi mở rộng mới.
- Lên đến 10 đường ray xuyên suốt (bao gồm một đường vòng)

Các phần khác của dự án bao gồm sửa đổi các đường phố địa phương phía nam US-101, bao gồm nắn tuyến Commercial Street, đóng kết nối giữa Vignes Street và Commercial Street và hạ thấp Center Street.

ES.5 Bản EIR Chính Thức của Dự Án

Những sửa đổi đối với Dự Án Đề Xuất sau khi Duyệt Xét Công Khai Bản Thảo EIR

Dự thảo EIR đã được phân bố và lấy ý kiến công khai trong khoảng thời gian 45 ngày kể từ ngày 17 tháng 1 năm 2019, đến ngày 4 tháng 3 năm 2019, theo Mục 15105 của Hướng dẫn CEQA. Dựa trên số lượng đáng kể các ý kiến đã nhận được về những khía cạnh khác nhau trong việc nâng cao phòng chờ hành khách trên mặt đất, cũng như kết quả của các hoạt động phối hợp gần đây với các đối tác tài trợ dự án để thực hiện dịch vụ xuyên suốt tương hợp, Metro đã sửa đổi dự án đề xuất trong Bản EIR Chính Thức, như được tóm tắt dưới đây. Hình ES 4 mô tả các sửa đổi cho dự án đề xuất.

- **Loại bỏ Phòng Chờ Hành Khách Trên Mặt Đất** – Bản EIR Chính Thức của dự án bao gồm những sửa đổi bổ sung các tiên nghi trung chuyển đối với lối đi mở rộng nêu trong Dự thảo EIR, qua đó có thể loại bỏ hạng mục nâng cao phòng chờ hành khách trên mặt đất. Lối đi nêu trong Dự Thảo EIR sẽ được sửa đổi chiều rộng từ 120 feet lên thành 140 feet, sẽ thêm không gian cho khu vực chờ, nhà vệ sinh, khu vực bán lẻ và các tiên nghi dành cho hành khách khác, trong khi cung cấp đủ sức chứa cho khách bộ hành nhằm đáp ứng số lượng hành khách được dự báo đến năm 2024 tại LAUS và các điểm an toàn đáp ứng các quy định xây dựng hiện hành và các yêu cầu của Hiệp hội Phòng Cháy Chữa Cháy Quốc gia (NFPA) 130 về sơ tán an toàn
- **Loại bỏ Đường Vòng** - Dựa trên sự phối hợp hiện hành với các đối tác tài trợ dự án và các nhà khai thác đường sắt, đường vòng đã được loại khỏi dự án. Bản EIR Chính Thức của dự án bao gồm tuyến đường ray xuyên suốt được sửa đổi ở phía bắc Commercial Street nhằm giảm tác động tổng thể của dự án và cải thiện khả năng tương hợp giữa các chuyến tàu khu vực/liên thành phố và các chuyến tàu HSR trong tương lai đến tuyến chính dọc theo bờ tây sông Los Angeles. Với việc loại bỏ đường vòng, tuyến đường ray xuyên suốt phía nam LAUS sẽ thay đổi từ khoảng 125 đến 150 feet về phía bắc, do đó dẫn đến những sửa đổi đối với cơ sở hạ tầng đường ray xuyên suốt có liên quan và cải thiện dân sự phía bắc US-101. Việc loại bỏ đường vòng sẽ dẫn đến giảm được sáu sự sát nhập đất và tránh được việc nắn tuyến Commercial Street, hạ thấp Center Street hoặc đóng Vignes Street phía nam US-101.
- **Loại bỏ việc Xây Dựng Đường Ra Vào trên Khu Đất LAUS** - Dựa trên các ý kiến nhận được trong đó thể hiện sự phản đối việc sử dụng đường ra vào ở khu vực phía nam của khuôn viên LAUS (điểm ra vào chính dành cho xe cộ đến Tru sở First 5 LA,

Học viên La Petite và tòa nhà Metropolitan Water District of South California [MWD]), đường ra vào đã được loại bỏ khỏi Bản EIR Chính Thức của dự án.

- **Loại bỏ việc Xây Dựng Khu Vực Tập Kết/Tập Hợp** - Hai khu hạ hàng/tập kết được xác định trong Dự thảo EIR đã được loại bỏ khỏi Bản EIR Chính Thức của dự án do các dự án khác đang được Thành phố và Quận Los Angeles xây dựng trên hai lô đất nơi các khu vực tập kết đã được xem xét trước đây (đó là Cở sở Bảo trì Xe buýt của Sở Giao thông Vận tải Thành phố Los Angeles [LADOT] và Trung tâm Điều trị Sức khỏe Tâm thần Quận Los Angeles). Dựa trên tuyến đường ray xuyên suốt được sửa đổi, hai khu vực tập kết bổ sung ở phía nam Commercial Street nằm giữa Garey Street và Center Street cũng được loại bỏ vì Bản EIR Chính Thức của dự án tránh các tác động vật lý trực tiếp đến các khu nhà ở phía nam Commercial Street.

Bản EIR Chính Thức của dự án được phân tích theo tất cả các lĩnh vực được cân nhắc trong CEQA nhằm chứng minh rằng những thay đổi của dự án đã được phân tích đầy đủ trong Dự thảo EIR và không cần phải tái lập EIR. Dựa trên đánh giá môi trường được trình bày trong Bảng 2-2 của Bản EIR Chính Thức, Mục 10.0 của Bản EIR Chính Thức và Phụ lục P, Bản EIR Chính Thức của dự án được xác định là không có tác động đáng kể mới hoặc tác động lớn hơn đáng kể nào so với Dự thảo EIR của dự án.

Bảng ES-1 tóm tắt so sánh những xác định quan trọng trong CEQA giữa Dự thảo EIR và Bản EIR Chính thức.

Bảng ES-1 So sánh những Xác Định Quan Trọng trong CEQA (Sau khi sửa đổi Biện Pháp Giảm Nhẹ) giữa Dự Thảo EIR và Bản EIR Chính Thức.

Lĩnh Vực Quan Tâm Về Môi Trường	Dự Thảo EIR của Dự Án		Bản EIR Chính Thức của Dự Án	
	Xây dựng	Hoạt động	Xây dựng	Hoạt động
Sử Dụng và Hoạch Định Đất Đai	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự	Tương tự*
Vận Chuyển	Dưới mức đáng kể	Đáng kể và không thể tránh khỏi	Tương tự*	Tránh được
Mỹ Học	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự	Tương tự *
Chất Lượng Không Khí và Thay Đổi Khí Hậu Toàn Cầu	Đáng kể và không thể tránh khỏi	Dưới mức đáng kể	Tương tự	Tương tự
Tiếng Òn và Rung Lắc	Đáng kể và không thể tránh khỏi	Dưới mức đáng kể	Tương tự*	Tương tự*
Tài Nguyên Sinh Vật	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự*	Tương tự
Thủy Văn và Chất Lượng Nước	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự*	Tương tự*
Địa Chất và Đất Đai	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự	Tương tự
Các Hiểm Hoạ và Vật Liệu Nguy Hai	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự*	Tương tự
Các Tiên Ích/Hệ Thống Dịch Vụ và Bảo Tồn Năng Lượng	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự*	Tương tự*
Tài Nguyên Văn Hóa	Đáng kể và không thể tránh khỏi	Không tác động	Tương tự*	Tương tự*
Dịch Vụ Công Cộng	Dưới mức đáng kể	Dưới mức đáng kể	Tương tự*	Tương tự*

Ghi chú:

Tránh được = Những ảnh hưởng tránh được so với những ảnh hưởng của Dự Thảo EIR.

Tương tự = Những ảnh hưởng của Bản EIR chính thức tương tự với những ảnh hưởng của Dự Thảo EIR.

***Mức độ tác động đã giảm, mặc dù những Xác Định Quan Trọng trong CEQA vẫn giữ nguyên.**

ES-3ES.6 Tổng Quát về Bản EIR Chính Thức của Dự Án

Các thành phần bản EIR chính thức của dự án đề nghị được tóm lược từ bắc sang nam dưới đây và được mô tả trong Hình ES-1.

- **Sát Nhập và Sân Ga Nâng Cao** – Dự án đề nghị Bản EIR Chính Thức của dự án bao gồm các cải tiến mặt bằng và cấu trúc trong Đoạn 1 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn sát nhập) để tăng độ cao của đường ray dẫn đến sân ga. Bản EIR Chính Thức của dự án đề nghị bao gồm thêm một đường ray chính mới vào đoạn sát nhập để có tổng cộng sáu đường chính thuận lợi cho hoạt động tăng cường của những nơi cung cấp dịch vụ hỏa xa đường sắt khu vực/liên thành phố (Metrolink/Amtrak) và thích nghi đáp ứng hệ thống Hỏa Xa Cao Tốc (High-Speed Rail, hay HSR) dùng đường ray chung. Các xe lửa khu vực/liên thành phố và HSR sẽ dùng chung hai đường ray chính phía tây trong đoạn sát nhập. Sân ga sẽ được nâng cao khoảng 15 ft. Thêm ga hành khách mới có mái che riêng sẽ được xây cất trên sân ga nâng cao, giả định rằng cơ sở hạ tầng thêm ga và các yếu tố lưu thông thẳng đứng liên quan (vertical circulation elements, hay VCE) (cầu thang, thang máy, và thang cuốn) sẽ được sửa đổi sau này để thích nghi đáp ứng hệ thống HSR dự định. Thêm ga 1 phục vụ Lộ Trình Màu Vàng (Golden Line) sẽ được kéo dài và có thể được nâng cao nhằm tối ưu hóa lưu thông hành khách phía đông/tây. Các cầu đường sắt hiện tại trong đoạn sát nhập tại Vignes Street và Cesar Chavez Avenue cũng sẽ được xây cất lại. Phía bắc Control Point Chavez, dự án đề nghị Bản EIR Chính Thức của dự án cũng bao gồm các cải tiến an toàn tại ngã tư cắt ngang Main Street trên bờ tây của Sông Los Angeles (điểm giữa, đường kẻ sọc, tín hiệu, và hệ thống cổng cho khách bộ hành và xe cộ), thuận lợi cho Thành Phố Los Angeles chuyển đổi nơi đây thành khu vực yên tĩnh.
- **Phòng Chờ Hành Khách Trên Mặt Đất với Lối Đi Mới Mở Rộng Lối Đi Mở Rộng Được Sửa Đổi Mới** – Dự án đề nghị Bản EIR Chính Thức của dự án sẽ bao gồm phòng chờ hành khách trên mặt đất với lối đi mới mở rộng việc mở rộng lối đi dành cho khách bộ hành hiện có tại Đoạn 2 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn phòng chờ) tăng chiều rộng lên thành 140 feet nhằm đáp ứng sự gia tăng đáng kể về sức chứa hành khách, với các tiện nghi dành cho hành khách được nâng cao, trong khi mang lại các điểm an toàn đáp ứng các quy định xây dựng hiện hành và các yêu cầu của NFPA 130 về sơ tán an toàn. Lối đi mở rộng được sửa đổi mới và các cải tiến phòng chờ liên quan sẽ tạo điều kiện cho việc lưu thông hành khách được tăng cường bên dưới sân ga và mang đến không gian cho các chức năng hỗ trợ phụ trợ (sử dụng hậu sảnh, xử lý hành lý, v.v.), bán lẻ phục vụ trung chuyển và sử dụng văn phòng/thương mại trong khi tạo cơ hội cho không gian ngoài trời, hướng đến cộng đồng với các trung tâm thương mại mới ở phía đông và phía tây của sân ga nâng cao (Trung tâm thương mại phía Đông và phía Tây). Phòng chờ hành khách trên mặt đất với lối đi mới mở rộng sẽ có khoảng trống dành cho hành khách đi lại, khu vực chờ, các hoạt động hỗ trợ phụ thuộc (sử dụng phía sau, giao nhận hành lý, v.v...), bán lẻ phục vụ khách trung chuyển, sử dụng văn phòng/thương mại, và không gian trống và sân hiên. Phòng chờ hành khách mới sẽ có khoảng trống ngoài trời, cho cộng đồng sử dụng và tăng khả năng ra vào theo Đạo Luật

Người Mỹ Tàn Tật (Americans with Disabilities Act, hay ADA) tại LAUS. Phần nâng cao của phòng chờ hành khách trên mặt đất sẽ nằm trên sân ga, cao khoảng 90 ft so với mặt bằng hiện tại với các trung tâm mua sắm ở phía đông và phía tây của sân ga nâng cao (Trung Tâm Phía Đông và Phía Tây). Lối đi mới mở rộng sẽ ở phía dưới sân ga để mang thêm tiện lợi và nhiều lựa chọn cho hành khách. Dịch vụ bán vé và ký gửi hành lý của Amtrak sẽ tọa lạc tại hai địa điểm ở phía đông và phía tây của LAUS được tăng cường, và có xây dựng băng chuyền mới trên lối đi mới mở rộng tại khu trung tâm phía dưới sân ga. Phòng chờ hành khách trên mặt đất bao gồm mái che Mái che sẽ được xây dựng trên Trung Tâm Mua Sắm Phía Tây (West Plaza) cao đến 70 ft, với các mái che riêng trải dài đến 25 ft trên mỗi thêm ga hoặc một mái che lớn với độ cao lên đến 75 feet cũng sẽ được xây dựng phía trên sân ga. Việc cải tiến thêm ga và các tiện ích bao gồm mái che mới hoặc được sửa đổi và hoàn thiện Thêm ga 4 cũng có thể được triển khai trong điều kiện tạm thời. Lối đi mở rộng được sửa đổi mới và các cải tiến phòng chờ có liên quan sẽ có cải tiến về chức năng với các yếu tố an toàn được tăng cường, khả năng tiếp cận ADA và tiên nghi hành khách tuân theo các mục tiêu cơ bản của dự án. Các yếu tố lưu thông thẳng đứng cũng sẽ được xây cất trong phòng chờ để giúp hành khách di chuyển khắp LAUS mà vẫn đáp ứng các đòi hỏi của đạo luật ra vào thêm ga của ADA và Hiệp Hội Phòng Chống Hỏa Hoạn Quốc Gia (National Fire Protection Association, hay NFPA).

- **Đường Ray Xuyên Suốt** – Dự án đề nghị Bản EIR Chính Thức của dự án bao gồm đến 10 đường ray xuyên suốt mới (gồm không có đường vòng mới) ở phía nam của LAUS tại Đoạn 3 của khu vực nghiên cứu dự án (đoạn xuyên suốt). Để cải thiện khả năng tương hợp cho nhiều nhà cung cấp dịch vụ đường sắt, cơ sở hạ tầng đường ray xuyên suốt từ LAUS đến khu vực có tuyến đường chính Amtrak sẽ được xây dựng trên cơ sở hạ tầng “chung” nhằm hỗ trợ các chuyến tàu HSR khu vực/liên thành phố. Kết cấu đường ray xuyên suốt và đường đắp cao sẽ được xây dựng đủ rộng để hỗ trợ các chuyến tàu xuyên suốt khu vực/liên thành phố trong điều kiện xây dựng tạm thời và hoàn chỉnh, cũng như các tàu HSR trong tương lai trong điều kiện xây dựng HSR hoàn chỉnh. Đường ray xuyên suốt sẽ thuận lợi để kết nối các xe lửa khu vực/liên thành phố và xe lửa HSR từ LAUS đến các đường ray chính trên bờ tây của Sông Los Angeles. Một cầu cạn/sàn “chung” sẽ được bắc qua US-101 và đường đắp cao ở phía nam của US-101, từ Vignes Street đến Center Street, đủ rộng để hỗ trợ dịch vụ xe lửa xuyên suốt khu vực/liên thành phố, và dịch vụ xuyên suốt trong tương lai cho hệ thống HSR dự định.

Dự án đề nghị Bản EIR Chính Thức của dự án cũng đòi hỏi sửa đổi US-101 và các đường phố địa phương (bao gồm đóng đường và sửa đổi địa hình); tín hiệu xe lửa, kiểm soát xe lửa chủ động (positive train control, hay PTC), và những cải tiến liên quan đến thông tin liên lạc; các sửa đổi thêm ga và đường ray hạng nhẹ Lộ trình Màu vàng (Gold Line); sửa đổi các đường ray chính chính trên bờ tây của Sông Los Angeles; sửa đổi Keller Yard và BNSF West Bank Yard (First Street Yard); sửa đổi đường ray chính chính Amtrak; đường ra vào mới vào dải đất địa dịch lộ giới (right-of-way, hay ROW) hòa xa đường sắt; ROW thêm bổ sung; các tiện ích mới; dòi

đi, thay thế, và loại bỏ tiện ích; và cải tiến các cơ sở thoát nước ~~mới~~/~~phẩm chất~~ chất lượng nước mới.

Dựa trên các cam kết tài trợ, dự án được đề xuất theo hai giai đoạn chính sau đây.


- **Giai đoạn A** - Thực hiện các cải tiến tạm thời/hành động bước đầu chủ yếu liên quan đến cơ sở hạ tầng đường ray xuyên suốt khu vực/liên thành phố phía nam LAUS và sửa đổi tín hiệu, sửa đổi đường sắt và sát nhập đất đai cần thiết để tạo điều kiện cho dịch vụ xuyên suốt mới diễn ra trong điều kiện tạm thời (Giai đoạn A: 2026).
- **Giai đoạn B** - Đường ray chính mới, sân ga nâng cao và lối đi mở rộng được sửa đổi mới sẽ tiến hành trong điều kiện xây dựng hoàn chỉnh (Giai đoạn B: 2031).

Việc triển khai hệ thống HSR theo kế hoạch có thể diễn ra sớm nhất là vào năm 2033 và diễn tiến này được xác định là điều kiện xây dựng hoàn chỉnh với HSR.

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



CHÚ GIẢI

 **Vi trí dự án**

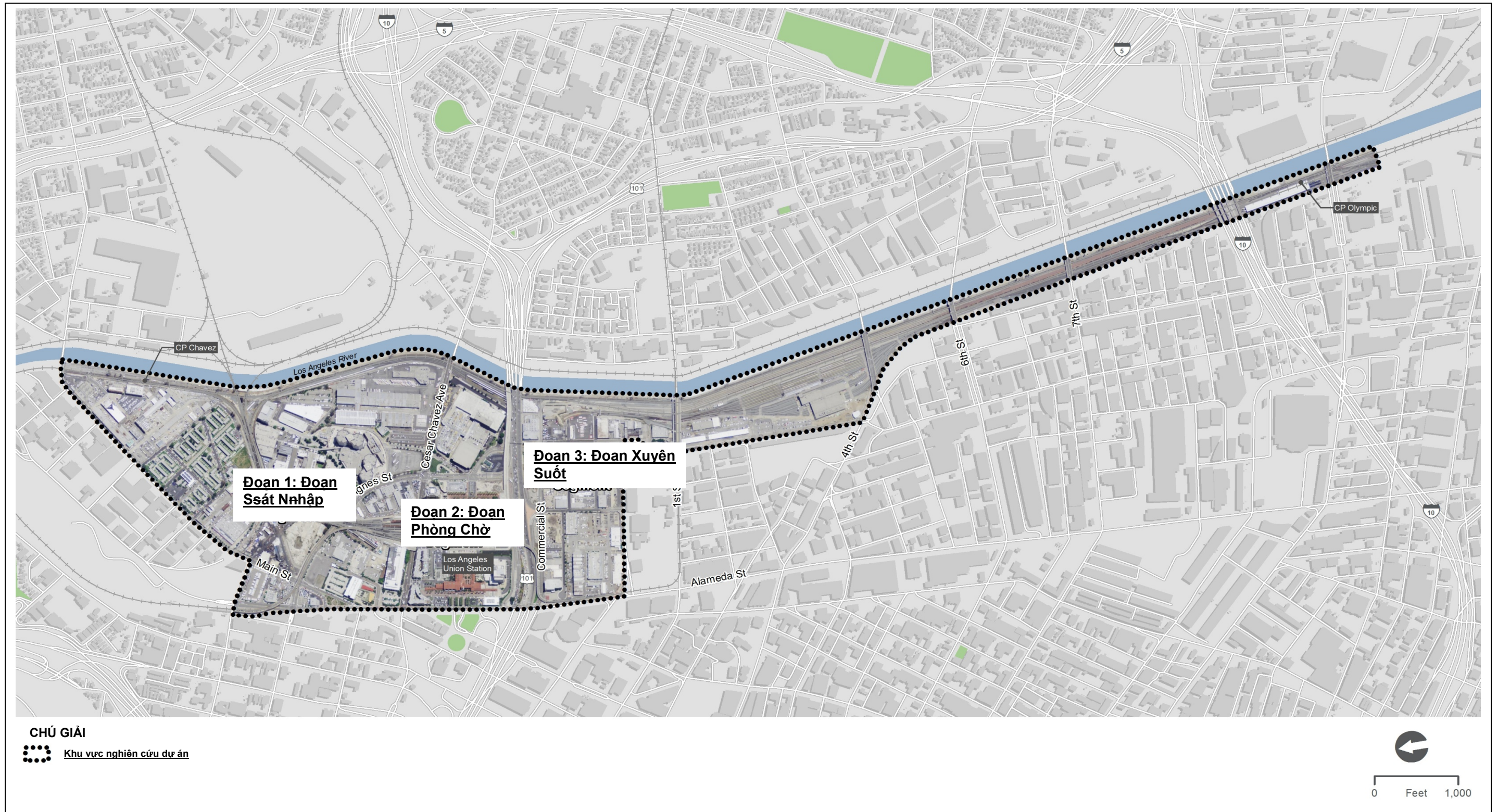


0 Miles 10

ABURVALL4202016 G:\GIS_PRODUCTION\PROJECTS\LAMETROTRANS_011829\SCRIP_232096\MAP_DOC\SIMX\IEIR\REGIONAL.MXD

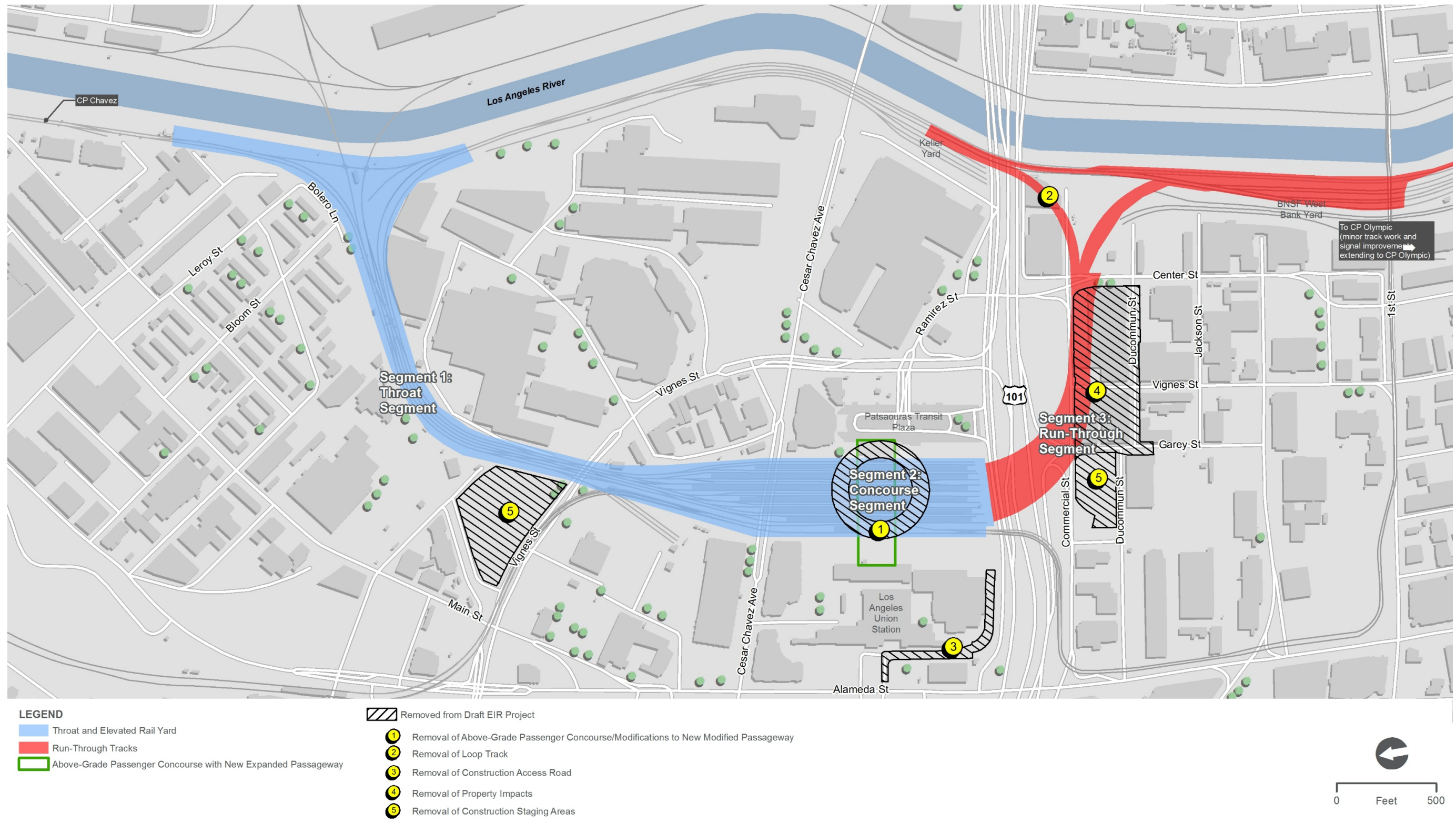
(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

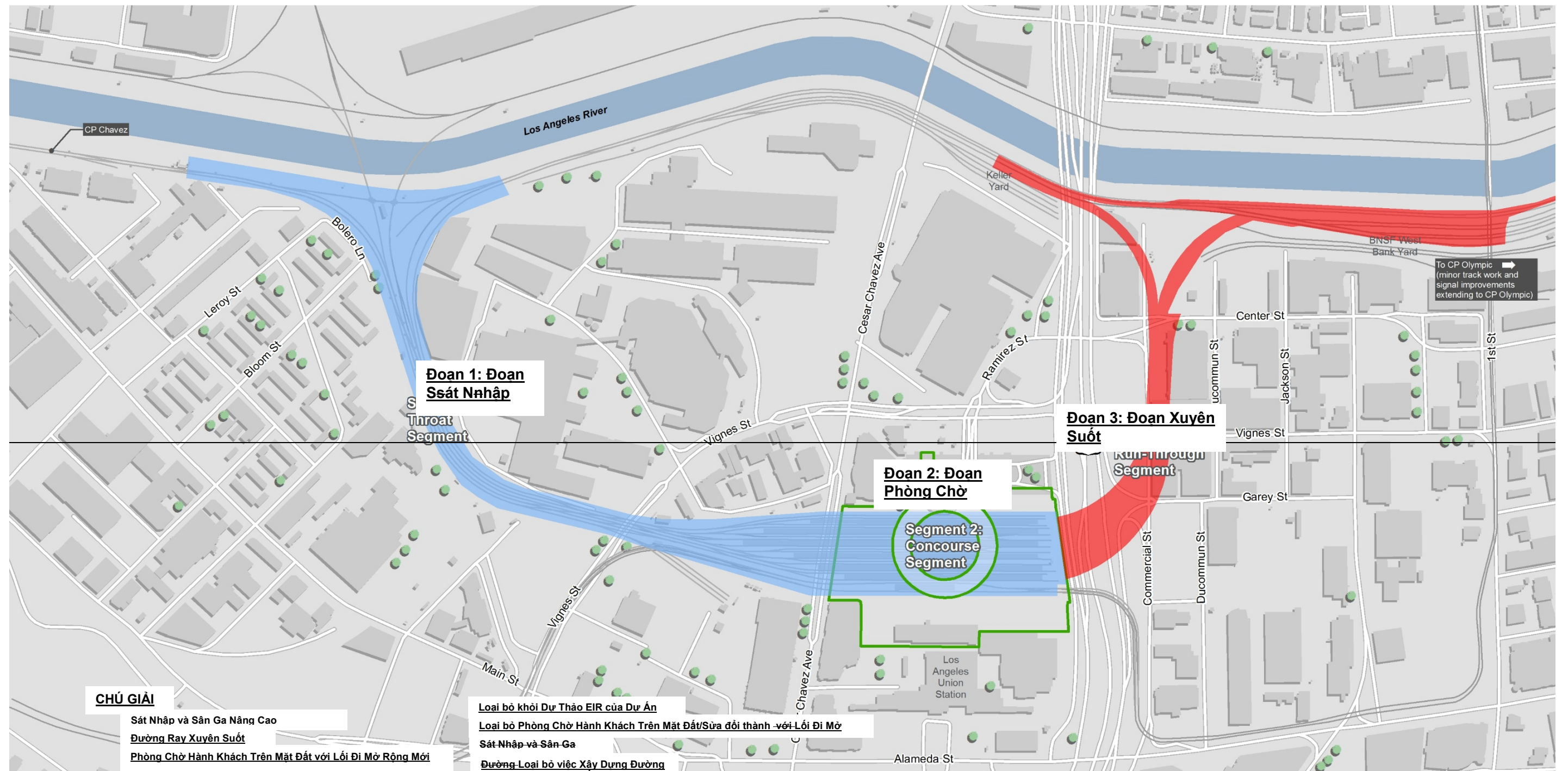
Hình ES-2. Khu Vực Nghiên Cứu Dự Án



(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

Hình ES-3. Các Thành Phần Chính Chính của Dự Án Dự Thảo EIR của Dự Án và những Sửa Đổi đối với Dự Án Đề Xuất





CHÚ GIẢI

- Sắt Nhập và Sân Ga Nâng Cao
- Đường Ray Xuyên Suốt
- Phòng Chờ Hành Khách Trên Mặt Đất với Lối Đi Mở Rộng Mới

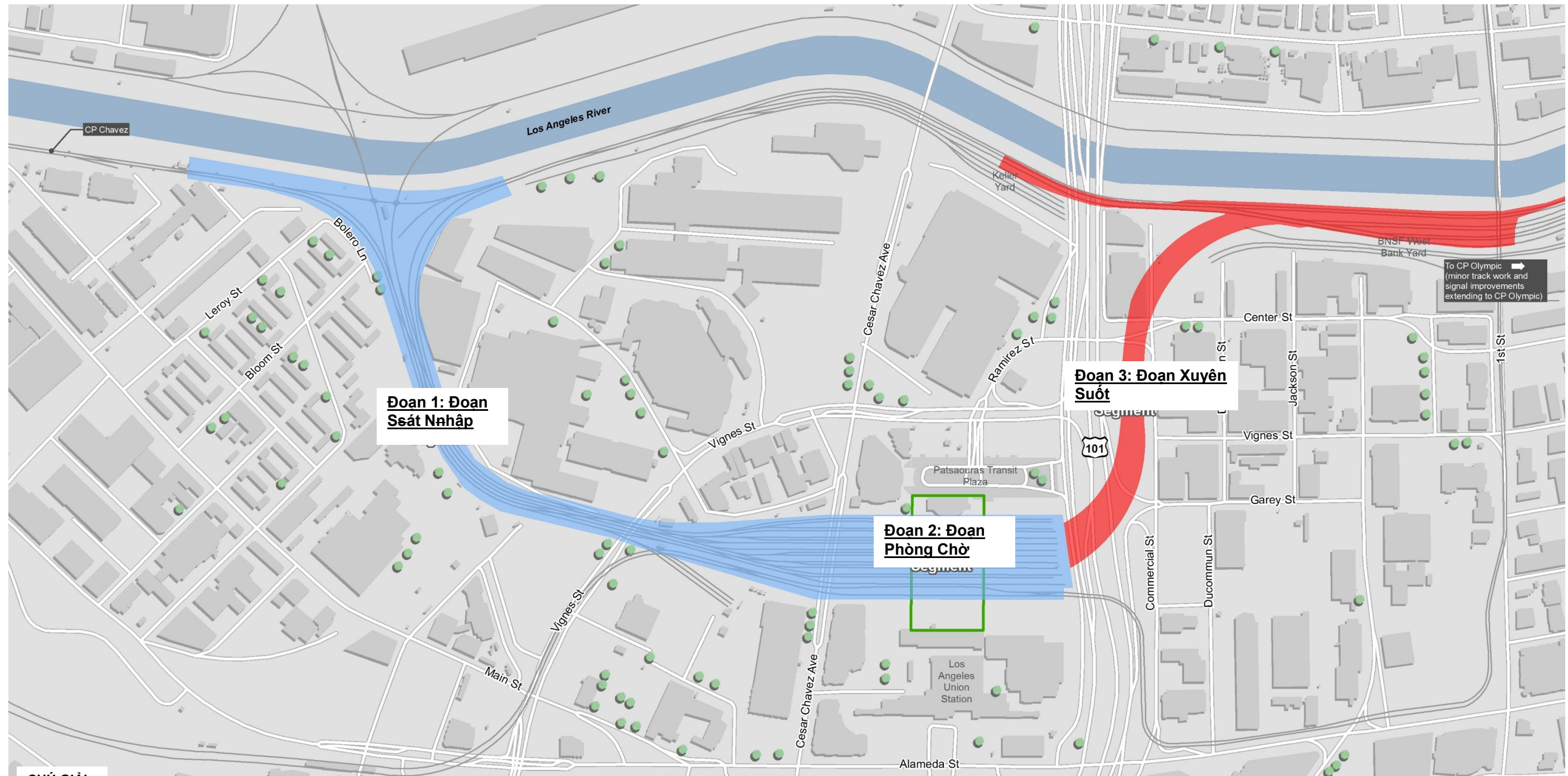
Loại bỏ khỏi Dự Thảo EIR của Dự Án
Loại bỏ Phòng Chờ Hành Khách Trên Mặt Đất/Sửa đổi thành với Lối Đi Mở
 Sắt Nhập và Sân Ga
Đường Loại bỏ việc Xây Dựng Đường
Đường Loại bỏ các Tác Động đến Khu
Đường Loại bỏ việc Xây Dựng Khu Vực Tập

LEGEND

- Throat and Elevated Rail Yard
- Run-Through Tracks
- Above-Grade Passenger Concourse with New Expanded Passageway



Hình ES-4. Các Thành Phần Chính của Bản EIR Chính Thức của Dự Án



CHÚ GIẢI

- Sắt Nhập và Sân Ga Nâng Cao
- Đường Ray Xuyên Suốt
- Lối Đi Mở Rộng Mới Sửa Đổi



(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)

ES.4ES.7 Mục Tiêu Dự Án

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

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

ES.5ES.8 Cơ Quan Tham Gia Dự Kiến

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

- Ủy Ban Hòa Xa Cơ Quan Quản Trị Đường Sắt Liên Bang (Federal Railroad Administration, hay FRA)
- Cơ Quan Hòa Xa Đường Sắt Cao Tốc California (California High-Speed Rail Authority, hay CHSRA)
- Cơ Quan Hòa Xa Đường Sắt Khu Vực Nam California (Southern California Regional Rail Authority, hay SCRRA)
- Ban Chuyên Chở Sở Giao Thông Vận Tải California (California Department of Transportation, hay Caltrans)
- Ủy Ban Trung Chuyển Cơ Quan Quản Lý Chuyển Vận Liên Bang (Federal Transit Administration, hay FTA)
- Thành Phố Los Angeles
- Văn Phòng Bảo Tồn Lịch Sử Tiểu Bang (State Historic Preservation Officer, hay SHPO)
- Thành Phố Quận Los Angeles
- Cơ Quan Hành Lang Đường Sắt Hòa Xa Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN)

- Amtrak
- Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường California (California Environmental Protection Agency, hay Cal/EPA)
- Phân Ban An Toàn và Sức Khỏe Nghề Nghiệp California (~~California Division of Occupational Safety and Health~~, hay Cal/OSHA)
- Ủy Ban Di Sản Người Mỹ Bản Xứ (Native American Heritage Commission, hay NAHC)
- Ủy Ban Tiện Ích Công Cộng California (California Public Utilities Commission, hay CPUC)
- Ban Kiểm Soát Độc Chất California (California Department of Toxic Substances Control, hay DTSC)
- Ban Kiểm Soát ~~Phẩm Chất~~Chất Lượng Nước Khu Vực (Regional Water Quality Control Board, hay RWQCB), Khu Vực 4
- Hiệp Hội ~~Chính~~Chính Phủ Nam California (Southern California Association of Governments, hay SCAG)
- Khu Quản Lý ~~Phẩm Chất~~Chất Lượng Không Khí Duyên Hải Phía Nam (South Coast Air Quality Management District, hay SCAQMD)

ES.6ES.9 Các Cơ Quan Chịu Trách Nhiệm và Quản Trị CEQA

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

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRRA
- Thành Phố Los Angeles

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

ES.7ES.10 Giấy Phép Dự Kiến, Thẩm Quyền Hành Động, và Phê Chuẩn của Cơ Quan

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

- **Metro** – Metro chịu trách nhiệm thông qua các phát hiện thông tin, một-chương trình theo dõi giám sát và báo cáo giảm nhẹ (mitigation monitoring and reporting program, hay MMRP), và báo cáo cứu xét quan trọng, cùng với trách nhiệm xác nhận EIR. Metro, với tư cách là chủ dự án, cũng sẽ chịu trách nhiệm quản lý việc xây cất của dự án.
- **Caltrans** – Caltrans chịu trách nhiệm cấp giấy phép địa dịch cho cơ sở hạ tầng đề nghị xuất trong Caltrans ROW.
- **Thành Phố Angeles** – Thành Phố Los Angeles chịu trách nhiệm thực hiện bất cứ sửa đổi hoạch định chung nào cần thiết để sửa đường liên quan đến dự án và/hoặc ra khỏi đường phố để xếp loại lại đường phù hợp trong *Hoạch Định Đi Lại 2035* (Thành Phố Los Angeles 2015). Thành Phố Los Angeles cũng có thể đòi hỏi yêu cầu nhà thầu xin phê chuẩn hay ngoại lệ về hạn chế tiếng ồn ban đêm trong lúc xây cất. Có thể cần phê chuẩn cho cải tiến công trình dân dụng/công cộng và/hoặc chỉnh sửa định giờ của tín hiệu giao thông.
- **CHSRA** – CHSRA chịu trách nhiệm thực hiện hệ thống HSR dự định suốt giới hạn dự án. Link US EIR sẽ thích nghi đáp ứng hệ thống HSR dự định và cơ sở hạ tầng đề nghị xuất và dự kiến được phản ánh như là tình trạng hiện tại trong tài liệu môi trường lập cho các Đoạn từ Burbank đến Los Angeles và Los Angeles đến Anaheim.

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

ES.8ES.11 **Tóm Lược Các Tác Động và Biện Pháp Giảm Nhẹ**

Bảng ~~ES-1~~ ES-2 tóm lược các tác động môi trường liên quan đến dự án Bản EIR Chính Thức của dự án, biện pháp giảm nhẹ và mức độ đáng kể sau khi giảm nhẹ liên quan đến dự án đề xuất đề nghị. Xem phân tích chi tiết về những đề tài này trong ~~Đoạn 3.2 đến Đoạn 3.13 của EIR này~~. Xin gọi số 213-922-2524 để lấy bản dịch đầy đủ về bảng tóm lược tác động môi trường và các biện pháp giảm nhẹ đề đề nghị. Bảng 2-2, Mục 10.0 và Phụ lục P của Bản EIR Chính Thức này.

ES.9ES.12 **Các Tác Động Môi Trường Đáng Kể và Không Thể Tránh Khỏi**

~~Đoạn-Mục 15216.2(b)~~ trong Chỉ Dẫn CEQA đòi hỏi EIR phải bao gồm bàn thảo thảo luận về bất cứ tác động môi trường đáng kể nào không thể tránh được khỏi nếu thực hiện dự án. Các ~~Đoạn 3.2 đến 3.13 trong~~ Bảng 2-2, và Mục 10.0 của Bản EIR Chính Thức này có phân tích chi tiết về tất cả các tác động môi trường đáng kể liên quan đến Bản EIR Chính Thức của dự án; xác định các biện pháp giảm nhẹ khả thi, ~~khi có sẵn nếu có~~, có thể tránh hay giảm những tác động này; và cho biết các biện pháp giảm nhẹ này có giảm được những tác động xuống mức ít đáng kể hay không. ~~Đoạn-Mục 4.0, Tác Động Tích Lũy của EIR sẽ đưa ra các tác động tích lũy đáng kể do tác động kết hợp của dự án và những dự án liên quan trong phân tích tích lũy.~~ Nếu

không thể giảm tác động cụ thể nào trong những đoạn này xuống mức đáng kể hơn thì sẽ được xem là tác động đáng kể và không thể tránh được.

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

Xây Cát (Ngắn Hạn)

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

Hoạt Động (Dài Hạn)

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

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

~~ES.10~~ ES.13 Các Lựa Chọn Khác cho Dự Án

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

- **Lựa Chọn Khác là Không Dự Án/Không Xây Cát** – Lựa chọn khác là không dự án/không xây cát, giả định là không thực hiện dự án. LAUS sẽ không được chuyển từ đường ray đầu cuối thành trạm đường ray xuyên suốt và lối đi cho khách bộ hành rộng 28 feet sẽ tiếp tục là nơi chuyển từ đông sang tây cho hành khách tại LAUS. Do ứ đọng cấu trúc đầu cuối hiện tại, xe lửa chạy qua LAUS được xem là tương tự với tình trạng hiện tại. Khả năng hoạt động tại LAUS sẽ không được tăng cường để đáp ứng yêu cầu của một hệ thống đường ray rộng hơn, theo đó làm giảm khả năng thích nghi nhu cầu đi lại được dự báo của Metro tại LAUS.

- **Lựa Chọn Xây Cát** – Khác biệt ~~chính~~ chủ yếu giữa dự án đề ~~nghị~~ xuất và lựa chọn xây cát ~~có~~ liên quan đến đường ray ~~chính~~ ở phía bắc của LAUS và phòng chờ hành khách mới. Lựa chọn xây cát bao gồm tái xây cát nơi sát nhập với hai đường ray ~~chính~~ mới ở bên ngoài ROW ~~hòa~~ ~~xuất~~ đường sắt hiện tại, theo đó tạo điều kiện để liên kết đường ray với tổng cộng bảy đường ray ~~chính~~. Cần phải sửa lại Bolero Lane và Leroy Street. Lựa chọn xây cát bao gồm một phòng chờ hành khách ~~cùng cấp độ~~. Tất cả các yếu tố cơ sở hạ tầng khác tương tự như dự án đề ~~nghị~~ xuất.
- **Lựa chọn** ~~Chọn Giảm Nhẹ Tác Động đến Thắng Cảnh Lịch Sử~~ – Mục đích của lựa chọn giảm tác động đến thắng cảnh lịch sử là tránh hay giảm tác động đáng kể lên ~~những~~ ~~gì~~ các tài nguyên lịch sử, ~~như~~ ~~về~~ tài nguyên khảo cổ và tài nguyên cổ sinh vật. Lựa chọn giảm tác động lịch sử bao gồm bảo tồn lối đi cho khách bộ hành hiện tại, dùng lại cấu trúc mái che cánh bướm hiện tại, bảo tồn Đường Vượt Ngầm Cesar Chavez Avenue và Vignes Street, và không sửa đổi gì đối với Cầu North Main Street.

Xem ~~bản thảo~~ Vui lòng tham khảo thảo luận chi tiết về các lựa chọn thay thế đối với dự án đề ~~nghị~~ xuất trong ~~Đoạn~~ Mục 5.0, Các Lựa Chọn Thay Thế, của EIR này.

ES.11ES.14 Lựa Chọn Thay Thế Tốt Ưu Việt Hơn cho Môi Trường của CEQA

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

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

ES.12ES.15 Lãnh Lĩnh Vực Tranh Luận

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

Trong thời gian lấy ý kiến công chúng cho Thông Báo Chuẩn Bị (Notice of Preparation, hay NOP), rất nhiều thư góp ý khác nhau về dự án ~~được~~ ~~gởi~~ đã được gửi đến. Xem các ý kiến đề nộp trong NOP trong quá trình duyệt xét ~~công~~ cộng và thời gian lấy ý kiến ~~công~~ khai trong Phụ Lục A của EIR này. Nói chung, các ~~lãnh~~ lĩnh vực tranh luận khả dĩ đã biết đối với Metro bao

gồm các tác động đến tài nguyên văn hóa và xây cất (giao thông, ~~phẩm chất~~chất lượng không khí, tiếng ồn và rung động, và ~~phẩm chất~~chất lượng nước). Những vấn đề này được ~~cửu~~xem xét trong quá trình chuẩn bị EIR này, khi thích hợp, và được đề cập trong phân tích tác động môi trường trình bày trong ~~Đoạn-Mục~~ 3.2 đến 3.13 (Dự thảo EIR của dự án) và Bảng 2-2, Mục 10.0 và Phục lục P (Bản EIR chính thức của dự án) của EIR này. Các lãnh vực tranh luận được tóm lược ngắn gọn dưới đây.

- **Tài Nguyên Văn Hóa** – Nhiều tài nguyên văn hóa nằm trong khu vực nghiên cứu dự án. Những tài nguyên này bao gồm nhưng không giới hạn ở LAUS, Bưu Điện Hoa Kỳ (United States (U.S.) Post Office), Los Angeles Terminal Annex, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company—Textile Division Building, và năm cầu đường bắt ngang Sông Los Angeles. Tài nguyên văn hóa bộ lạc và địa điểm khảo cổ, Địa Điểm Khảo Cổ P-001575, cũng được ghi-xác định trong khu vực nghiên cứu dự án.
- **Tác Động Xây Cất** – Mối lo ngại liên quan đến xây cất dự án liên quan đến những lĩnh~~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~~môi trường nhân nhạy cảm.
 - **~~Phẩm chất~~Chất lượng không khí** – Xây cất dự án có thể tác động đến ~~phẩm chất~~chất lượng không khí và gây nguy cơ sức khỏe cho những gì~~môi trường nhân~~ nhạy cảm gần đó.
 - **~~Phẩm chất~~Chất lượng nước** – Xây cất dự án có thể dẫn đến việc~~dòng~~ chảy nước mưa và tác động khả dĩ đến các sông rạch đang suy yếu.
 - **Vật Liệu Nguy Hại** – Có khả năng gặp phải đất bị ô nhiễm hay nơi khác bị ô nhiễm bởi chất~~vật~~ liệu độc hại trong quá trình xây cất.

ES.13ES.16 Những Vấn Đề cần được Cơ Quan Lấy Quyết Định Giải Quyết

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

Link Union Station – EIR Bản Chính Thức
Tóm Lược Điều Hành

tác kể mà vẫn đáp ứng mục tiêu chính-chính của dự án và xem có thể chấp thuận một trong những lựa chọn thay thế này hay không.

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

(TRANG NÀY ĐỂ TRỐNG)