

Dự án Oakland Alameda Access

QUẬN ALAMEDA, CALIFORNIA
KHU 04 – ALA – 880, (PM 30.47/31.61)
KHU 04 – ALA – 260, (PM R0.78/R1.90)
EA 04-0G360/ID 0400000326A
SCH SỐ 2017092041

Dự thảo Báo cáo Tác động Môi trường/Đánh giá Môi trường và Dự thảo Đánh giá Riêng Mục 4(f)



Được Chuẩn bị bởi
Sở Giao Thông Vận Tải, Tiểu bang California
và
Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda



Việc xem xét, tham vấn môi trường, và bất kỳ hành động nào khác theo yêu cầu của luật môi trường Liên bang hiện hành đối với dự án này đang được, hoặc đã được thực hiện bởi Caltrans tuân theo 23 USC 327 và Biên bản Ghi nhận ngày 23 Tháng Mười Hai, 2016 bởi FHWA và Caltrans.

Tháng Chín 2020

PHẦN NÀY ĐƯỢC ĐỂ TRỐNG

Thông tin Chung Về Tài liệu Này

Nội dung Tài liệu:

Sở Giao Thông Vận Tải California (Caltrans), theo sự chỉ định của Cơ quan Quản lý Đường Cao tốc Liên bang (FHWA), đã chuẩn bị Dự thảo Báo cáo Tác động Môi trường/Đánh giá Môi trường (EIR/EA), qua đó xem xét các ảnh hưởng môi trường có thể xảy ra của các phương án đang được xem xét cho dự án được đề xuất nằm ở Quận Alameda, California. Caltrans là cơ quan chủ trì theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA) và theo Đạo luật Chất lượng Môi trường California (CEQA). Tài liệu này cho quý vị biết lý do tại sao dự án đang được đề xuất, những phương án nào chúng tôi đã xem xét cho dự án, môi trường hiện tại có thể bị ảnh hưởng như thế nào bởi dự án, các tác động có thể xảy ra của từng phương án, và các biện pháp tránh, tối thiểu hóa, và/hoặc giảm thiểu những sự ảnh hưởng được đề xuất.

Quý vị cần làm gì:

- Vui lòng đọc tài liệu này.
- Tài liệu này có thể được tải xuống tại các trang web sau:
 - **OaklandAlamedaAccessProject.com**
 - <https://www.alamedactc.org/programs-projects/highway-improvement/oakland-alameda-access-project/>
 - <https://dot.ca.gov/caltrans-near-me/district-4/d4-projects/d4-aaap/>
- Tham dự buổi điều trần công khai. Căn cứ vào sắc lệnh của Thống đốc Newsom, cũng như các khuyến nghị từ Sở Y tế Cộng đồng California yêu cầu người dân ở nhà, tránh ra đường trừ khi cần thiết, các cuộc điều trần công khai gặp mặt trực tiếp sẽ không được tổ chức để duy trì các yêu cầu về giãn cách xã hội. Tuy nhiên, quý vị có thể tham gia buổi thuyết trình trực tiếp qua mạng internet kèm theo phần Hỏi&Đáp (Q&A) qua web tại **OaklandAlamedaAccessProject.com** hoặc theo số điện thoại (510) 880-4195 vào **ngày 20 Tháng Mười, 2020 từ 5:30 đến 7:30 pm**.
- Chúng tôi muốn lắng nghe ý kiến của quý vị. Nếu quý vị có bất kỳ ý kiến nhận xét nào về dự án được đề xuất, vui lòng tham dự buổi điều trần công khai và/hoặc gửi thư ý kiến nhận xét của mình qua đường bưu điện hoặc email đến Caltrans trước thời hạn chót.
- Gửi thư ý kiến nhận xét qua bưu điện đến: Lindsay Vivian, Chief, Office of Environmental Analysis, Caltrans District 4, 111 Grand Avenue, MS-8B, Oakland, CA 94612.
- Gửi ý kiến nhận xét qua email tới: **Oakland.Alameda.Access@dot.ca.gov**.
- Gọi đến số (510) 880-4195 để nêu ý kiến nhận xét.

Hãy nhớ gửi ý kiến nhận xét trước thời hạn chót: **Ngày 30 Tháng Mười Một, 2020**.

Điều gì sẽ diễn ra sau đó:

Sau khi nhận được ý kiến nhận xét từ công chúng và các cơ quan đánh giá, Caltrans, theo sự chỉ định của FHWA, có thể: 1) đưa ra phê duyệt môi trường cho dự án được đề xuất, 2) thực hiện các nghiên cứu môi trường bổ sung, hoặc 3) từ bỏ dự án. Nếu dự án được phê duyệt về môi trường và nhận được tài trợ, Caltrans có thể thiết kế và xây dựng toàn bộ hoặc một phần của dự án.

Nhận Tài Liệu Qua Hình Thức Khác:

Đối với những người bị khuyết tật về giác quan, chúng tôi có thể cung cấp tài liệu này bằng chữ nổi Braille, in khổ lớn, trên máy ghi âm, hoặc trên đĩa máy tính. Để nhận bản sao tài liệu ở hình thức khác, vui lòng gọi điện hoặc viết thư đến địa chỉ Caltrans District 4, Attention: Lindsay Vivian, Chief, Office of Environmental Analysis, Caltrans District 4, 111 Grand Avenue, **MS-8B**, Oakland, CA 94612, số điện thoại của dự án (510) 880-4195 (Giọng nói), hoặc sử dụng Dịch vụ Tiếp âm California 1 (800) 735-2929 (TTY sang Giọng nói), 1 (800) 735-2922 (Giọng nói sang TTY), 1 (800) 855-3000 (TTY sang Giọng nói và Giọng nói sang TTY bằng Tiếng Tây Ban Nha), 1-800-854-7784 (dịch vụ Speech-to-Speech bằng Tiếng Tây Ban Nha và Tiếng Anh) hoặc 711.

SCH số 2017092041

04-ALA-880 PM 30.47/31.61

04-ALA-260 PM R0.78/R1.90

EA: 0G360/ID Dự án số 0400000326

Cải thiện khả năng kết nối và khả năng tiếp cận giữa Alameda và Xa lộ Liên bang 880 (PM 30.47/31.61) thông qua Xa lộ Tiểu bang 260 (PM R0.78/R1.90).

**DỰ THẢO BÁO CÁO TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG/ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG và
DỰ THẢO ĐÁNH GIÁ RIÊNG MỤC 4(f)**

Đã Được trình Tuân thủ theo: (Tiểu bang) Khoản 13, Bộ luật Tài nguyên Công cộng California (Liên bang) 42 USC 4332(2)(C), 49 USC 303, và 23 USC 138

TIỂU BANG CALIFORNIA
Sở Giao Thông Vận Tải
và Ủy ban Giao thông Quận Alameda

Cơ quan Chịu Trách nhiệm:

Sở Giao Thông Vận Tải California

Ngày

Tony Tavares
Giám đốc Khu 4
Sở Giao Thông California
Cơ quan Chủ trì NEPA/CEQA

Quý vị có thể liên hệ với những người sau để biết thêm thông tin về tài liệu này:

Lindsay Vivian
Trưởng phòng, Phòng Phân tích Môi trường
Caltrans Khu 4
111 Grand Avenue, MS-8B
Oakland, CA 94612
Lindsay.Vivian@dot.ca.gov

Trinity Nguyen
Giám đốc Chuyển giao Dự án
Ủy Ban Giao Thông Quận Alameda
1111 Broadway, Suite 800
Oakland, CA 94607
tnguyen@alamedactc.org

PHẦN NÀY ĐƯỢC ĐỂ TRỐNG

Tóm tắt

Nhiệm vụ NEPA

California đã tham gia vào “Chương trình Thí điểm Chuyển giao Dự án Giao thông đường bộ” (Chương trình Thí điểm) theo 23 Bộ luật Hoa Kỳ (USC) 327, trong hơn năm năm, bắt đầu từ ngày 1 Tháng Bảy, 2007 và kết thúc vào ngày 30 Tháng Chín, 2012. MAP-21 (P.L. 112-141), do Tổng thống Obama ký ngày 6 Tháng Bảy, 2012, sửa đổi 23 USC 327 để thiết lập một Chương trình Chuyển giao Dự án Giao thông đường bộ vĩnh viễn. Qua đó, Caltrans đã tham gia Biên bản Ghi nhận (MOU) theo 23 USC 327 (Biên bản Nhiệm vụ NEPA) với FHWA. Biên bản Ghi nhận Nhiệm vụ NEPA có hiệu lực từ ngày 1 Tháng Mười, 2012 và được gia hạn vào ngày 23 Tháng Mười Hai, 2016, với thời hạn năm năm. Tóm tắt lại, Caltrans tiếp tục đảm nhận các trách nhiệm của FHWA theo NEPA và các luật môi trường liên bang khác theo cách tương tự như được chỉ định trong Chương trình Thí điểm, với những thay đổi nhỏ. Thông qua Nhiệm vụ NEPA, FHWA chỉ định và Caltrans đảm nhận tất cả các trách nhiệm của Thứ ký Sở Giao thông Hoa Kỳ (U.S. DOT) theo NEPA. Nhiệm vụ này bao gồm các dự án về Hệ thống Xa lộ Tiểu bang và các Dự án Hỗ trợ Địa phương ngoài Hệ thống Xa lộ Tiểu bang trong địa bàn Tiểu bang California, ngoại trừ một số trường hợp loại trừ theo nhóm nhất định mà FHWA đã chỉ định cho Caltrans theo 23 USC 326 CE Biên bản Ghi nhận Nhiệm vụ, các dự án được loại trừ theo định nghĩa, và trường hợp loại trừ dự án cụ thể.

Dự án được Đề xuất

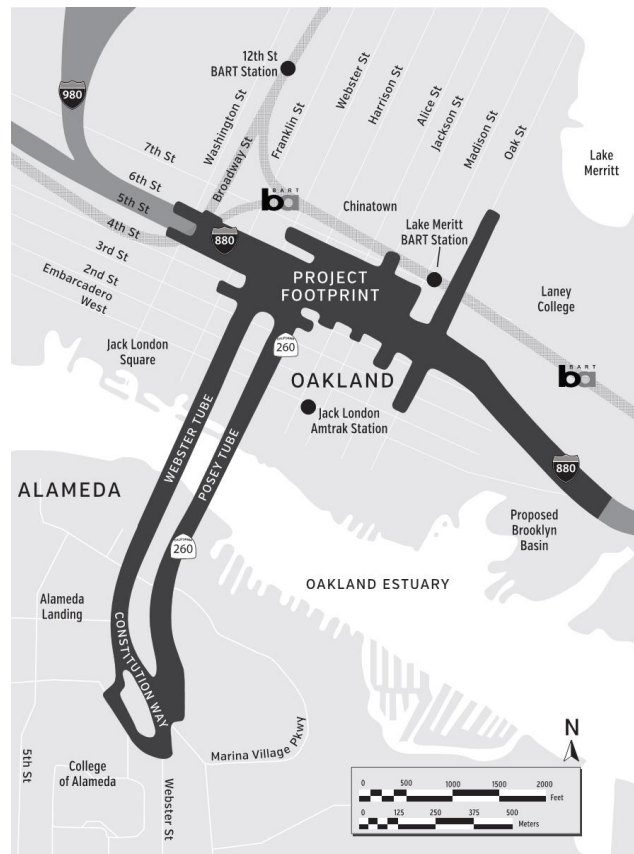
Caltrans là cơ quan chủ trì theo NEPA và Đạo luật Chất lượng Môi trường California (CEQA). Dự án được hợp tác với Ủy ban Giao thông Quận Alameda và nằm tại các thành phố Oakland và Alameda trong Quận Alameda dọc theo Xa lộ Liên bang 880 (I-880) giữa cột mốc (PM) 30.47 và PM 31.61 và dọc theo Xa lộ Tiểu bang 260 (SR-260) giữa PM R0.78/PM điều chỉnh R1.90 (xem Hình S-1).

Các hành động chính do các cơ quan chính phủ khác đề xuất cho cùng một khu vực chung như dự án được đề xuất đang được xây dựng hoặc chuẩn bị tài liệu môi trường là:

- Lake Merritt Railroad Bridge Replacement (Thay thế Cầu Đường sắt Lake Merritt)
- Alameda Shipways Residential Project (Dự án Khu dân cư Alameda Shipways)
- Oakland Waterfront Ballpark District
- 412 Madison Street
- BART Lake Merritt Transit-oriented Development
- Brooklyn Basin Project (Dự án Lưu vực Brooklyn, trước đây là Dự án Oak to Ninth)

Mục đích của dự án được đề xuất là cải thiện sự an toàn và giảm tình trạng kẹt xe giữa giao thông khu vực và địa phương; tăng cường sự kết hợp giữa nhiều phương tiện giao thông công cộng cho người đi xe đạp và người đi bộ trong khu vực nghiên cứu dự án; cải thiện cách thức di chuyển và tiếp cận giữa xa lộ I-880, SR-260 (các đường hầm Posey and Webster Tube), các khu phố trung tâm Thành phố Oakland và Thành phố Alameda; và giảm tình trạng xe cộ từ xa

lộ tràn vào làm tắc nghẽn trên các tuyến đường địa phương và trong các khu phố của khu vực. Khu vực nghiên cứu dự án được thiết lập trong các phân tích kỹ thuật bao gồm khuôn viên dự án, bao gồm phạm vi của tất cả các sự cải tiến, thay đổi địa hình, việc chuẩn bị xây dựng, và các khu vực ra vào của dự án được đề xuất.



Hình S-1. Khuôn viên Dự án

Hành động được đề xuất là cần thiết vì giao thông giữa các mạng lưới xa lộ và đường bộ giữa I-880 và các Đường hầm (Tubes) còn hạn chế và gián tiếp và việc di chuyển đến/từ các thành phố Oakland và Alameda còn phải đi đường vòng. Đường vào xa lộ I-880 hiện tại từ Alameda và Khu Jack London yêu cầu phải đi vòng qua một số con phố và giao lộ địa phương, xe cộ phải đi qua Khu Phố người Hoa (Chinatown) ở trung tâm thành phố Oakland. Do đó, các con phố trong và xung quanh khu vực Khu Phố người Hoa ở trung tâm thành phố Oakland có rất nhiều lưu lượng người đi bộ và gây ra bế tắc nghiêm trọng giữa xe cộ với người đi bộ, và cầu I-880 gây hạn chế khả năng đi lại của người đi xe đạp và người đi bộ giữa trung tâm thành phố Oakland và Khu Jack London. Giao thông trên SB I-880 đi đến Alameda phải chạy qua đoạn đường dẫn Broadway/Alameda sau đó đi về phía nam dọc theo đường 5th Street hơn một dặm — qua chín ngã tư có hoặc không có đèn giao thông — trước khi đến đường hầm Webster Tube tại đường 5th Street/Broadway. Giao thông trên WB I-980 hướng đến Alameda phải chạy qua đoạn đường dẫn Jackson Street và đi vòng trở lại qua Khu Phố người Hoa, qua bảy ngã tư để đến được đường hầm Webster Tube. Giao thông trên NB I-880 hướng đến Alameda phải chạy qua đoạn đường dẫn Broadway và xếp thành hàng trên đường Broadway giữa 5th Street và 6th Street, bị kẹt xe trên đoạn đường đó. Ngoài ra, các tài xế có thể đi vòng qua Khu Phố người Hoa để đến đường hầm Webster Tube.

Hai phương án đang được xem xét cho dự án là Phương án Không Xây dựng và Phương án Xây dựng. Phương án Xây dựng đề xuất loại bỏ và sửa đổi các đoạn đường dẫn/vào xa lộ hiện có, sửa đổi tuyến đường nối từ đường hầm Posey Tube đến xa lộ I-880, xây dựng các làn ranh dành riêng cho xe đạp hai chiều Cấp IV ở Oakland, thực hiện các cải tiến "đường phố hoàn chỉnh" khác nhau, thực hiện các cải tiến dành cho xe đạp và người đi bộ tại các đoạn gần tới các đường hầm Posey và Webster Tube (Tubes), đồng thời mở lối đi phía Tây của đường hầm Webster Tube cho người đi xe đạp và người đi bộ. Chính sách Hoàn chỉnh Đường phố của Caltrans sẽ cung cấp các cơ sở hạ tầng giao thông được lên kế hoạch, thiết kế, vận hành và bảo trì để mang đến khả năng di chuyển an toàn cho tất cả mọi người, bao gồm người đi xe đạp, người đi bộ, phương tiện giao thông công cộng, xe tải, và người lái xe, phù hợp với chức năng và bối cảnh của các cơ sở hạ tầng. Việc kết hợp các cấu phần đường phố hoàn chỉnh này sẽ cải thiện sự an toàn đa phương thức và khả năng di chuyển, đồng thời bao gồm cả các yếu tố như vỉa hè, làn đường dành cho xe đạp, lối sang đường, và vẽ đệp của thành phố.

Theo Phương án Không Xây dựng sẽ không có hành động nào được thực hiện. Các con phố địa phương trong khu vực nghiên cứu dự án sẽ tiếp tục bị tắc nghẽn trong giờ cao điểm đi làm buổi sáng và chiều tối, và sẽ không có cải tiến về khả năng kết nối đối với các cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và xe đạp trong khu vực.

Tài liệu CEQA/NEPA Chung

Dự án được đề xuất là một dự án chung của Caltrans và FHWA và phải tuân theo các yêu cầu đánh giá môi trường của tiểu bang và liên bang. Do đó, tài liệu dự án đã được chuẩn theo đúng với cả CEQA lẫn NEPA. Caltrans là cơ quan chủ trì để giám sát theo đúng quy định của NEPA và CEQA. Ngoài ra, trách nhiệm của FHWA đối với việc xem xét, tham vấn môi trường, và bất kỳ hành động nào khác theo yêu cầu của luật môi trường Liên bang hiện hành đối với dự án này đang được, hoặc đã được thực hiện bởi Caltrans tuân theo 23 USC 327 và Biên bản Ghi nhận ngày 23 Tháng Mười Hai, 2016, và được thực hiện bởi FHWA và Caltrans.

Một số tác động được xác định là quan trọng theo CEQA có thể sẽ không dẫn đến việc xác định là quan trọng theo NEPA. Vì NEPA quan tâm đến tầm quan trọng của Dự án theo góc nhìn toàn bộ, thường một tài liệu "cấp thấp hơn" cho NEPA sẽ được chuẩn bị. Một trong những loại tài liệu chung phổ biến nhất là Báo cáo Tác động Môi trường/Đánh giá Môi trường (EIR/EA).

Sau khi nhận được ý kiến nhận xét từ công chúng và các cơ quan đánh giá, tài liệu cập nhật sau cùng của EIR/EA sẽ được chuẩn bị. Caltrans có thể chuẩn bị các nghiên cứu môi trường và/hoặc kỹ thuật bổ sung để giải quyết các ý kiến nhận xét. Cập nhật EIR/EA sẽ bao gồm các câu trả lời đối với các ý kiến nhận xét nhận được về Dự thảo EIR/EA và sẽ xác định phương án ưu tiên. Nếu quyết định phê duyệt dự án được đưa ra, một Thông báo Quyết định (NOD) sẽ được công bố dựa theo CEQA và sẽ quyết định ban hành bản Phát hiện Không có Tác động Đáng kể (FONSI) hoặc yêu cầu Tuyên bố Tác động Môi trường (EIS) dựa theo NEPA. Thông báo Đã có FONSI sẽ được gửi đến các đơn vị bị tác động của chính quyền liên bang, tiểu bang và địa phương, và đến Clearinghouse của Tiểu bang theo Sắc Lệnh 12372.

Dự thảo EIR/EA này giải quyết các khả năng tác động đến môi trường của dự án được đề xuất. Các tác động có thể xảy ra và một số biện pháp tránh và tối thiểu hóa (AMM) và các biện pháp giảm thiểu (MM) sẽ được đưa vào dự án để làm giảm các tác động đó được tóm tắt trong Bảng S-1. Danh sách đầy đủ các AMM và MM của dự án được đề xuất có trong Phụ lục D. Việc xây dựng theo Phương án Xây dựng sẽ mất khoảng 36 tháng. Việc xây dựng sẽ được tiến hành theo từng giai đoạn nên không phải tất cả khuôn viên dự án sẽ được xây dựng đồng thời. Việc đóng cửa các làn đường, đóng cửa các đường dẫn vào cao tốc, và đi đường vòng sẽ diễn ra tạm thời. Cũng có thể phải đóng cửa tạm thời các cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ hoặc xe

đạp hiện có và tạm thời điều chỉnh lại đường đi của phương tiện giao thông công cộng. Việc xây dựng theo Phương án Xây dựng sẽ được thực hiện chủ yếu vào ban ngày từ 7 am đến 6 pm. Tuy nhiên, công việc vào ban đêm cũng có thể diễn ra để giảm thiểu ảnh hưởng đến giao thông. Các biện pháp xây dựng được tóm tắt theo từng khu vực nguồn tài nguyên bị ảnh hưởng cụ thể. Các quyết định về tầm quan trọng của khu vực nguồn tài nguyên sẽ được thảo luận thêm trong Chương 3 trong mục Danh sách Kiểm tra Môi trường CEQA.

PHẦN NÀY ĐƯỢC ĐỂ TRỐNG

Bảng S-1. Tóm tắt các Tác động Môi trường

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
Hiện tại và Tương lai Mục đích Sử dụng Đất	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ dẫn đến việc chuyển đổi đất tối thiểu (0.03 mẫu) sang mục đích sử dụng đất liên quan đến giao thông. Cũng cần phải có quyền tiếp cận để bảo trì vĩnh viễn từ trường Laney College dọc theo đoạn đường dẫn I-880 Oak Street. Khu vực chuẩn bị cho thi công và các đường dẫn vào tạm thời sẽ chủ yếu được đặt tại lối đi ưu tiên (ROW) hiện có của Caltrans và Thành phố.	Không có
Công viên và Cơ sở Giải trí	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không dẫn đến việc thu mua lại đất từ các công viên hoặc cơ sở giải trí. Việc bổ sung các cơ sở hạ tầng mới cho người đi bộ và xe đạp, chẳng hạn như vỉa hè liên tục xung quanh Công viên Chinese Garden Park và vỉa hè mở rộng trong Công viên Neptune Park, sẽ cải thiện khả năng tiếp cận và khả năng di chuyển đến các cơ sở giải trí trong hoặc liền kề khuôn viên dự án.	<i>Biện pháp Xây dựng:</i> Caltrans sẽ yêu cầu khôi phục các khu vực bị xáo trộn trong Công viên Neptune Park sau khi hoàn thành việc xây dựng. Người dân vẫn có thể đến công viên mọi lúc trong quá trình xây dựng (AMM-PRF-1 Khôi phục Công viên Neptune Park, Chương 2 Mục 2.3.4).
Đất nông nghiệp/Đất rừng	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng không bao gồm đất nông nghiệp hoặc đất rừng.	Không có
Tăng trưởng	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không tạo ra cơ hội tái phát triển ở khu vực xung quanh. Phương án này cải thiện khả năng đi lại hiện có nhưng sẽ không xây dựng các điểm giao thông mới.	Không có

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xảy ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xảy ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
<p>Tính cách và Sự Gắn kết Cộng đồng</p>	<p>Theo Phương án Không Xây dựng, sẽ không có lợi ích nào liên quan đến việc giảm ùn tắc trên các con đường địa phương hoặc các cải tiến về cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp/người đi bộ. Khi các điều kiện xấu đi, có thể có những tác động tiêu cực đến sự gắn kết cộng đồng.</p>	<p>Phương án Xây dựng sẽ không di dời nhà ở, doanh nghiệp hoặc các cơ sở cộng đồng. Phương án này sẽ không gây chia rẽ các vùng lân cận, thay đổi các mẫu hình xã hội, hoặc cản trở việc tiếp cận các khu phố đối với những người đang sống trong, làm việc trong, hoặc đi đến khu vực nghiên cứu dự án. Cộng đồng sẽ được hưởng lợi từ việc giảm tắc nghẽn giao thông, cải thiện khả năng tiếp cận các cải tiến về cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ/xe đạp và các cải tiến xung quanh và liền kề với các công viên Chinese Garden Park and Neptune Park. Sẽ mất vĩnh viễn khoảng 156 chỗ đậu xe trên đường và 128 chỗ trong các bãi đậu xe ngoài đường (Caltrans đã cho thuê các chỗ đậu xe phía dưới xa lộ I-880). Việc mất các chỗ đậu xe trên đường có liên quan một phần đến các làn đường xe đạp được đề xuất dọc theo các phố 6th Street và Oak Street. Việc mất các bãi đậu xe công cộng trên đường có thể gây khó khăn cho các doanh nghiệp trong khu vực. Các phần lối đi ưu tiên (ROW) của Caltrans có liên quan đến các khu dân cư gia cư đồng đúc được phép hoặc bị cấm, có thể bị yêu cầu dỡ bỏ trước khi bắt đầu xây dựng.</p>	<p>Để bù đắp các tác động cục bộ có thể xảy ra đối với các doanh nghiệp trong khu vực liên quan đến việc loại bỏ các bãi đậu xe công cộng trên đường, Caltrans và Alameda CTC sẽ tiếp tục phối hợp với Thành phố Oakland để xây dựng các biện pháp giảm thiểu nhằm giải quyết các tác động cục bộ đối với các doanh nghiệp trong khu vực (MM-CCC-1 Bãi đậu xe, Chương 2 Mục 2.4.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Trước khi xây dựng, thông tin sẽ được cung cấp cho các khu dân cư và các doanh nghiệp trong khu vực nghiên cứu dự án về những thay đổi về bãi đậu xe và các phương án giao thông thay thế sẵn có (AMM-TRF-1 Hạn chế Đậu xe, AMM-TRF-2 Thông báo Loại bỏ Bãi đậu xe Tạm thời, Chương 2 Mục 2.8.4). Sẽ phối hợp với trường Laney College để duy trì việc ra vào và lưu thông trong khu vực bãi đậu xe của họ trong quá trình xây dựng (AMM-TRF-3 trường Laney College, Chương 2 Mục 2.8.4). Sẽ phối hợp với AC Transit để đưa ra thông báo trước về việc di dời điểm dừng xe buýt tạm thời (AMM-TRF-4 AC Transit, Chương 2 Mục 2.8.4).</p> <p>Các thông báo về việc di dời sẽ được đăng tải rõ ràng tại và gần các lối đi ưu tiên (ROW) của Caltrans, ROW của Thành phố Oakland, và ROW của Thành phố Alameda 72 giờ trước khi xây dựng để cung cấp thông báo đầy đủ cho những người dân không có chỗ tạm trú rời đi (AMM-CCC-1 Thông báo Di rời, Chương 2 Mục 2.4.4).</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
Việc Di dời và Thu mua Bất động sản	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không dẫn đến việc di dời doanh nghiệp hoặc đòi hỏi phải thu mua lại toàn bộ bất động sản. Sẽ chỉ có một vụ thu mua lại một phần bất động sản diễn ra đối với một bất động sản thương mại ở Alameda.	Không có
Công lý Môi trường	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không dẫn đến các tác động không cân xứng hoặc bất lợi đến các nhóm người thiểu số hoặc thu nhập thấp. Dự án được đề xuất sẽ mang lại lợi ích cho những người sống và làm việc trong khu vực nghiên cứu dự án bằng cách cải thiện tình trạng kẹt xe trên các tuyến đường địa phương, cải thiện cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp/người đi bộ, cải thiện khả năng tiếp cận và khả năng kết nối với các công viên, cũng như loại bỏ các rào cản giữa các khu phố.	Không có
Dịch vụ Tiện ích/Dịch vụ Khẩn cấp/Dịch vụ Công cộng (Khác)	Không bị ảnh hưởng	<p>Phương án Xây dựng sẽ cải thiện tình trạng tắc nghẽn dọc theo các tuyến đường địa phương, cuối cùng là cải thiện thời gian đáp ứng của các dịch vụ khẩn cấp.</p> <p>Các tín hiệu giao thông mới, tín hiệu xe đạp, đèn tín hiệu tại các đường dẫn vào cao tốc, và đèn đường đã được đề xuất. Các dịch vụ tiện ích trong khuôn viên dự án (Pacific Gas & Electric [PG&E], American Telephone and Telegraph Company [AT&T], East Bay Municipal Utility District [EBMUD], và City of Oakland) sẽ cần được bảo vệ tại chỗ hoặc di dời. Việc di dời có thể gây ra mất điện tạm thời cho các khách hàng.</p> <p>Các tác động đến các dịch vụ công cộng (bãi đậu xe) khác sẽ ít hơn đáng kể nhờ vào việc giảm thiểu theo CEQA.</p>	Không có

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
<p>Lưu lượng Đi lại và Giao thông/Cơ sở hạ tầng dành cho Người đi bộ và Xe đạp</p>	<p>Theo Phương án Không Xây dựng, các con phố địa phương trong khu vực nghiên cứu dự án sẽ vẫn bị tắc nghẽn trong giờ cao điểm đi làm buổi sáng và chiều tối. Sẽ không có cải tiến nào đối với các cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và xe đạp. Khu vực Khu Phố người Hoa tại Oakland sẽ tiếp tục xảy ra bế tắc giữa các xe cộ và người đi bộ, và các vị trí thường xuyên xảy ra tai nạn sẽ vẫn chưa được giải quyết.</p>	<p>Phương án Xây dựng sẽ giúp giảm lưu lượng giao thông và tình trạng tắc nghẽn trên các tuyến đường địa phương. Cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp và người đi bộ được đề xuất sẽ cải thiện sự an toàn và tăng cường khả năng tiếp cận và khả năng kết nối cho người đi xe đạp và người đi bộ.</p>	<p>Trước khi xây dựng, thông tin sẽ được cung cấp cho các khu dân cư và doanh nghiệp trong khu vực nghiên cứu dự án về những thay đổi về bãi đậu xe và các phương án giao thông thay thế sẵn có (AMM-TRF-1 Hạn chế Đậu xe, AMM-TRF-2 Thông báo Loại bỏ Bãi đậu xe Tạm thời, Chương 2 Mục 2.8.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Sẽ phối hợp với trường Laney College để duy trì việc ra vào và lưu thông trong khu vực bãi đậu xe của họ trong quá trình xây dựng (AMM-TRF-3 trường Laney College, Chương 2 Mục 2.8.4). Sẽ phối hợp với AC Transit để đưa ra thông báo trước về việc di dời điểm dừng xe buýt tạm thời (AMM-TRF-4 AC Transit, Chương 2 Mục 2.8.4).</p>
<p>Tầm nhìn/Thẩm mỹ</p>	<p>Không bị tác động</p>	<p>Phương án Xây dựng sẽ có mức độ tác động lên khung cảnh khu phố từ trung bình đến thấp lên đặc điểm tổng thể và chất lượng của các khung cảnh hiện có nhìn từ các con đường, các khu phố, và các cơ sở giải trí. Phần lớn các tác động lên khung cảnh sẽ giúp nâng cao tầm nhìn tổng thể, bao gồm mở rộng tầm nhìn ra đường chân trời, bổ sung các yếu tố tự nhiên (chẳng hạn như cảnh quan), và giảm bóng râm. Phương án Xây dựng sẽ tác động đến các bức tường lan can liên kết với đường hầm Posey Tube, một nguồn tài nguyên lịch sử. Dự án được đề xuất sẽ có ít tác động đáng kể hơn đến các</p>	<p>Các biện pháp xử lý cảnh quan và thẩm mỹ sẽ giúp giảm thiểu các tác động tầm nhìn vĩnh viễn. Các biện pháp tô điểm tường chắn hợp với bối cảnh sẽ được thực hiện nếu khả thi để giảm các tác động lên khung cảnh, tình trạng bị phản chiếu ánh sáng, và nguy cơ vẽ bậy lên tường (AMM-VA-4 Xử lý Thẩm mỹ, Chương 2 Mục 2.9.4). Dự án sẽ yêu cầu các biện pháp trang hoàng kiến trúc hợp với bối cảnh cho các bức tường chắn mới. Các bức tường lan can của tòa nhà Cổng vào (Portal building) của Posey Tube và các đặc điểm kiến trúc liên quan sẽ tương thích với các yếu tố thiết kế lịch sử ban đầu và phù hợp với Mục 106</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
		tài nguyên danh lam thắng cảnh nhờ việc đưa vào các biện pháp giảm thiểu theo CEQA.	<p>của Đạo luật Bảo tồn Di tích Lịch sử Quốc gia (NHPA) (MM-VA-1 Thay đổi Thẩm mỹ Posey Tube và các Lối vào, Chương 2 Mục 2.9.4). Tham vấn về các tác động bất lợi đối với các di tích lịch sử sẽ được tiến hành với các bên tư vấn (MM-CUL-1 Mục 106 Tham vấn, Chương 2 Mục 2.10.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Dự án sẽ tối thiểu hóa việc loại bỏ thảm thực vật (AMM-VA-1 Các biện pháp Loại bỏ Thảm Thực vật, Chương 2 Mục 2.9.4). Các khu vực bị xáo trộn sẽ được thay bằng cỏ chống xói mòn hydroseed và cỏ bản địa của địa phương (AMM-VA-3 Trồng Lại Cây Cỏ, Chương 2 Mục 2.9.4). Các biện pháp xây dựng để lưu trữ vật liệu và thiết bị, hệ thống chiếu sáng công trình, thay thế thảm thực vật và hệ thống tưới tự động, tránh làm việc tại các đường nhỏ giọt của cây, và trồng cây trên đường phố và đường cao tốc sẽ tối thiểu hóa các tác động tạm thời đến khung cảnh (AMM-VA-5 Biện pháp Giảm Tác động Xây dựng, Chương 2 Mục 2.9.4). Dự án sẽ tối thiểu hóa các tác động thẩm mỹ bằng cách bảo vệ những cây còn lại và thay thế những cây đã bị dự án loại bỏ (AMM-AS-4 Đánh giá và Thay thế cây, Chương 2 Mục 4.1.3). Dự án sẽ thay thế các bụi cây đã bị loại bỏ trong khu vực lối đi ưu tiên (ROW) của Caltrans (AMM-VA-2 Thay thế Thảm Thực vật, Chương 2 Mục 2.9.4).</p>
Các Tài nguyên Văn hóa/ Mục 4(f)	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ gây ra những ảnh hưởng bất lợi cho cả Posey Tube và Oakland Waterfront Warehouse District (Khu Nhà kho Oakland Waterfront). Toà Nhà Cổng Vào Oakland (Oakland Portal Building), là một	<i>Các Tài nguyên Môi trường được Xây dựng trong Lịch sử và các Tài nguyên Mục 4(f):</i> Caltrans sẽ hỏi ý kiến tư vấn về các ảnh hưởng bất lợi đối với các di tích lịch sử thông qua việc chuẩn bị Biên bản Thỏa thuận

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
		<p>phần của Đường Hàm Posey (Posey Tube), được nêu trong Sổ Đăng ký Quốc gia về Địa điểm Lịch sử (NRHP) như là một phần đóng góp cho Khu Nhà kho Oakland Waterfront. Đường hầm Posey Tube được xác định riêng là hội đủ điều kiện được nêu trong sổ NRHP và được nêu trong Sổ Đăng ký Tài nguyên Lịch sử California (CRHR). Khu Nhà kho Oakland Waterfront cũng được nêu trong CRHR.</p> <p>Phương án Xây dựng cũng sẽ gây ra những ảnh hưởng bất lợi và việc sử dụng theo Mục 4(f) cho cả George A. Posey Tube và Oakland Waterfront Warehouse District.</p> <p>Tác động lên cả hai nguồn tài nguyên này sẽ là đáng kể và không thể tránh khỏi theo CEQA.</p>	<p>(MOA) thông quatham vấn với SHPO và các bên tư vấn khác. MOA sẽ dẫn đến việc xây dựng các biện pháp giảm thiểu (MM-CUL-1 Tham vấn Mục 106, Chương 2 Mục 2.10.4). <i>Các biện pháp xây dựng - Các Tài nguyên Khảo cổ học:</i> Trước khi bắt đầu xây dựng, một nhà khảo cổ có trình độ được Caltrans phê duyệt sẽ tiến hành một chương trình đào tạo nâng cao nhận thức về môi trường cho công nhân (WEAT) để thảo luận về các nguồn tài nguyên văn hóa, luật pháp, và các quy trình dự án cho tất cả nhân viên xây dựng tại chỗ; hồ sơ về các nhân viên được đào tạo sẽ được lưu giữ tại chỗ (AMM-CUL-1 WEAT và Đào tạo về Tính Nhạy cảm, Chương 2 Mục 2.10.4).</p>
Thủy văn và Vùng Ngập lụt	Không bị ảnh hưởng	<p>Phương án Xây dựng sẽ bổ sung thêm ít hơn một mẫu diện tích bề mặt không thấm nước, điều này cho thấy thay đổi không đáng kể so với khu vực không thấm nước của lưu vực đầu nguồn. Dự án sẽ không xâm phạm đáng kể đến vùng ngập lụt. Dự án được đề xuất sẽ không ảnh hưởng đến mực nước biển dâng (SLR).</p>	<p>Dự án sẽ xem xét lắp đặt các bộ lọc rác tại các nơi thoát nước (AMM-WQ-1 Bộ lọc Rác, Chương 2 Mục 3.2.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Hàng rào bùn và khu vực sinh thái (ESA) sẽ được đặt tại khuôn viên của dự án gần các vùng đất ngập nước và thực hiện các biện pháp xử lý lâu dài Thực hành Quản lý Tốt nhất (BMP) hiện có trước khi thi công ở khu vực lân cận (AMM-WW-1 Hàng rào Bùn và ESA, Chương 2 Mục 4.2. 4).</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
<p>Chất lượng nước và Dòng chảy Nước mưa</p>	<p>Không bị ảnh hưởng</p>	<p>Các tác động đến chất lượng nước liên quan đến khu vực không thấm nước được bổ sung của Phương án Xây dựng sẽ được tối thiểu hóa thông qua việc thực hiện các biện pháp xử lý nước mưa vĩnh viễn. Hoạt động của dự án được đề xuất sẽ không dẫn đến sự gia tăng các chất ô nhiễm liên quan đến các hành lang giao thông.</p> <p>Các BMP tạm thời sẽ được thực hiện trong quá trình xây dựng để ngăn dòng chảy nước mưa bị ô nhiễm. Các tính năng thiết kế để giải quyết các tác động đến chất lượng nước là một điều kiện của Giấy phép Hệ thống Thoát nước Mưa Riêng biệt vùng Đô thị của Caltrans (MS4), Giấy phép Khu vực Đô thị (MRP), Giấy phép Xây dựng Chung (CGP), và các yêu cầu khác của cơ quan quản lý.</p>	<p>Dự án sẽ xem xét lắp đặt các bộ lọc rác tại các cửa thoát nước (AMM-WQ-1 Bộ lọc Rác, Chương 2 Mục 3.2.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Một hàng rào bùn và ESA sẽ được đặt tại khuôn viên của dự án gần các vùng đất ngập nước và thực hiện các biện pháp xử lý lâu dài BMP hiện có trước khi thi công ở khu vực lân cận (AMM-WW-1 Hàng rào Bùn và ESA, Chương 2 Mục 4.2. 4).</p>
<p>Địa chất học/Đất/ Địa chấn học/Địa hình học</p>	<p>Không bị ảnh hưởng</p>	<p>Các nguy cơ địa chấn chính trong khu vực được nghiên cứu về quá trình rung lắc mạnh và sự hóa lỏng. Quy trình thiết kế địa chấn học của Caltrans sẽ được sử dụng để đảm bảo tính toàn vẹn của cấu trúc. Dự án chứa các loại đất có khả năng hóa lỏng. Việc kiểm tra đất bổ sung sẽ được thực hiện trong giai đoạn thiết kế để xác minh khả năng hóa lỏng của đất trong khu vực. Thiết kế nền móng hoặc cải tạo đất sẽ được sử dụng để giải quyết các vấn đề về hóa lỏng, nếu cần thiết.</p>	<p>Không có</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
Cổ sinh vật học	Không bị ảnh hưởng	Việc xây dựng theo Phương án Xây dựng có thể gặp phải các nhóm địa chất có khả năng chứa các tài nguyên cổ sinh vật học quan trọng về mặt khoa học. Các sự ảnh hưởng có thể xảy ra đối với tài nguyên cổ sinh vật học sẽ ít đáng kể hơn.	<p>Trước khi xây dựng, Kế hoạch Giảm thiểu Cổ Sinh vật học (PMP) sẽ được cập nhật (AMM-PAL-1 PMP, Chương 2 Mục 3.4.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Tất cả các đội xây dựng phải được đào tạo nâng cao nhận thức về môi trường cho công nhân tập trung vào cổ sinh vật học (AMM-PAL-2 WEAT, Chương 2 Mục 3.4.4). Một nhà giám sát cổ sinh vật có trình độ sẽ trực sẵn để thanh tra việc khai quật sâu hơn 10 feet dưới bề mặt đất. Nếu các hóa thạch được tìm thấy, việc xây dựng sẽ tạm dừng lại và PMP sẽ được thực hiện (AMM-PAL-3 Giám sát Cổ Sinh vật học, Chương 2 Mục 3.4.4).</p> <p>Dự án sẽ thực hiện một vùng đệm ESA rộng 100 foot và yêu cầu thực hiện các phương pháp cứu hộ và phục hồi được mô tả trong PMP nếu các tài nguyên cổ sinh vật học được phát hiện (AMM-PAL-4 Hoạt động Cứu hộ và Phục hồi, Chương 2 Mục 3.4.4). Việc quyên góp các mẫu vật cổ sinh học đã được phục hồi cho một tổ chức lưu trữ được công nhận sẽ tuân theo quy trình được nêu trong PMP (AMM-PAL-5 Quyên góp cho Tổ chức Lưu trữ, Chương 2 Mục 3.4.4). Theo yêu cầu của PMP, một báo cáo giảm thiểu cổ sinh vật học sẽ được chuẩn bị khi kết thúc việc xây dựng dự án (AMM-PAL-6 Báo cáo Giảm thiểu Cổ Sinh vật học, Chương 2 Mục 3.4.4).</p>
Chất thải/Vật liệu Nguy hại	Không bị ảnh hưởng	Tình trạng ô nhiễm bởi các chất hydrocacbon dầu mỏ được báo cáo từ các nguồn thông tin thương mại và công nghiệp trong khu vực nghiên cứu. Tác động từ chất thải/vật liệu nguy hại có thể xảy ra nếu gặp phải phương	Một cuộc điều tra sơ bộ tại địa điểm sẽ được thực hiện trong giai đoạn thiết kế để đánh giá các chất gây ô nhiễm liên quan đến việc phát thải chất ô nhiễm trong quá khứ (AMM-HW-4 Đặc điểm gây ô nhiễm, Chương 2 Mục 3.5.4).

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
		<p>tiện bị ô nhiễm trong quá trình khai quật liên quan đến móng tường chắn, trụ và móng của đoạn đường dẫn Jackson Street, móng cột đèn, việc di dời dịch vụ tiện ích và cải tạo hệ thống thoát nước. Các nguồn ô nhiễm tiềm ẩn khác bao gồm chì lắng đọng trong không khí, vật liệu có chứa amiăng, và sơn nhựa nhiệt dẻo màu vàng.</p>	<p>Điều tra sơ bộ tại địa điểm sẽ bao gồm điều tra về chì ở những khu vực gần đường hoặc các công trình được sơn nơi đất bề mặt sẽ bị xáo trộn (AMM-HW-1 Chì trong Đất và AMM-HW-3 Giảm thiểu Chì, Chương 2 Mục 3.5.4). Một cuộc điều tra về amiăng cũng sẽ được thực hiện (AMM-HW-2 Điều tra ACM, Chương 2 Mục 3.5.4).</p> <p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Nếu gặp phải ô nhiễm nguy hiểm trong quá trình xây dựng, phương tiện bị ô nhiễm sẽ được xử lý và tiêu hủy một cách thích hợp (AMM-HW-5 Ô nhiễm Không Mong muốn, AMM-HW-6 Xử lý Đất bị Ô nhiễm, và AMM-HW-7 Xử lý Khử nước, Chương 2 Mục 3.5.4).</p>
Chất lượng Không khí	Không bị ảnh hưởng	<p>Phương án Xây dựng sẽ giúp giảm bớt tắc nghẽn giao thông. Nhìn chung, lượng khí thải sẽ giảm nhẹ hoặc giữ nguyên sau khi thực hiện dự án. Cơ sở hạ tầng được đề xuất dành cho xe đạp và người đi bộ có thể có thêm lợi ích bổ sung về chất lượng không khí.</p> <p>Trong quá trình xây dựng, nhà thầu sẽ tuân thủ Thông số Kỹ thuật Tiêu chuẩn của Caltrans và yêu cầu tuân thủ tất cả các luật và quy định hiện hành liên quan đến chất lượng không khí.</p> <p>Phương án Xây dựng không phải là một dự án gây quan ngại đến chất lượng không khí.</p>	<p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Các biện pháp sẽ được thực hiện trong quá trình xây dựng để kiểm soát bụi và các vật chất dạng hạt để giảm thiểu bụi có thể nhìn thấy được (AMM-AQ-1 Kiểm soát Bụi, Chương 2 Mục 3.6.4). Lượng khí thải sẽ được tối thiểu hóa (AMM-AQ-2 Khí thải, Chương 2 Mục 3.6.4).</p>
Tiếng ồn và Rung động	Không bị ảnh hưởng	<p>Kết quả mô hình tiếng ồn cho thấy mức độ tiếng ồn về cơ bản sẽ không tăng lên trong khoảng thời gian giữa các điều kiện hiện có và năm thiết kế. Tuy nhiên, mức độ tiếng ồn trong năm thiết kế được dự đoán là vẫn đạt tới hoặc vượt quá Tiêu chí Giảm thiểu Tiếng</p>	<p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Các biện pháp sẽ được thực hiện để hạn chế tiếng ồn trong xây dựng. Việc chạy không tải không cần thiết đối với động cơ đốt trong trong phạm vi 100 feet xung quanh khu dân cư sẽ bị cấm (AMM-NOI-1 Chạy không tải Thiết bị, Chương 2 Mục</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
		<p>ồn (NAC). Các bức tường ngăn tiếng ồn đã được xem xét tại tám vị trí. Chỉ có ba trong số những tường chắn này là khả thi. Tuy nhiên, chi phí ước tính để xây dựng mỗi tường chắn vượt quá mức cho phép hợp lý của nó. Vì vậy, sẽ không có tường ngăn tiếng ồn nào được đề nghị xây dựng.</p> <p>Trong quá trình xây dựng, các mức rung động ở Oakland có thể bị vượt quá tại các khu đất liền kề.</p>	<p>3.7.4). Các thiết bị tạo ra tiếng ồn cố định sẽ được đặt cách xa các bộ phận tiếp nhận nhạy cảm. Nhà thầu sẽ sử dụng máy nén khí "chạy êm" và các thiết bị "chạy êm" khác khi có công nghệ như vậy (AMM-NOI-2 Thiết bị Cố định, Chương 2 Mục 3.7.4).</p> <p>Một chương trình giám sát tiếng ồn sẽ được thiết lập nếu công việc xây dựng diễn ra ngoài giờ ban ngày được quy định trong các pháp lệnh hiện hành của địa phương (AMM-NOI-3 Chương trình Giám sát Tiếng ồn, Chương 2 Mục 3.7.4). Các hoạt động đóng cọc rung sẽ chỉ được giới hạn chỉ diễn ra vào ban ngày (8 am đến 4 pm). Việc đóng cọc va chạm sẽ không được sử dụng (AMM-NOI-4 Đóng Cọc Rung, Chương 2 Mục 3.7.4). Thiết bị dẫn động bằng động cơ đốt trong sẽ được trang bị bộ giảm thanh nạp và xả (AMM-NOI-5 Thiết bị Giảm thanh, Chương 2 Mục 3.7.4). Dự án sẽ tránh bố trí các thiết bị xây dựng trong phạm vi 200 feet xung quanh khu dân cư và đặt tất cả các thiết bị xây dựng cố định, tạo ra tiếng ồn càng xa càng tốt khỏi các bộ phận tiếp nhận nhạy cảm với tiếng ồn (AMM-NOI-6 Chuẩn bị Xây dựng, Chương 2 Mục 3.7.4). Chủ sở hữu bất động sản và những người cư ngụ trong phạm vi 300 feet quanh địa điểm xây dựng sẽ được thông báo trước về các hoạt động gây ra tiếng ồn (AMM-NOI-7 Yêu cầu Thông báo, Chương 2 Mục 3.7.4).</p> <p>Dự án sẽ phòng chống các tác động rung động đến các tòa nhà lịch sử. Trong trường hợp các máy phá đá thủy lực được đề xuất trong phạm vi 25 feet quanh các công trình trên 125 địa điểm lịch sử, dự án sẽ xem xét</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
			<p>các phương pháp xây dựng thay thế (AMM-VIB-1 Máy phá đá Thủy lực, Chương 2 Mục 3.7.4). Các điều kiện kết cấu sẽ được ghi lại tại tất cả các tòa nhà nằm trong phạm vi 25 feet của công trình xây dựng nặng và trong vòng 75 feet kể từ khi đóng cọc rung trước, trong, và sau khi thực hiện các hoạt động xây dựng tạo ra rung động. Các khiếu nại về thiệt hại do rung động sẽ được điều tra và các hư hỏng xảy ra do việc thi công dự án sẽ được sửa chữa (AMM-VIB-2 Giám sát Rung động, Chương 2 Mục 3.7.4).</p>
Năng lượng	Không bị ảnh hưởng	<p>Phương án Xây dựng sẽ không dẫn đến việc tiêu thụ năng lượng lãng phí, không hiệu quả hoặc không cần thiết. Nó sẽ không tăng thêm công suất sử dụng đường bộ và sẽ làm giảm giao thông và tắc nghẽn cục bộ, do đó sẽ giảm tiêu thụ năng lượng. Các cải thiện cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp và người đi bộ sẽ tăng cường khả năng tiếp cận và khả năng kết nối cũng như khuyến khích việc đi bộ và đi xe đạp để giảm mức tiêu thụ năng lượng liên quan đến nhiên liệu hóa thạch. Công nghệ chiếu sáng hiệu quả cao sẽ được sử dụng cho mọi tín hiệu giao thông được thay thế hoặc sửa đổi và hệ thống chiếu sáng quy mô người đi bộ.</p>	<p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Mức tiêu thụ năng lượng của Phương án Xây dựng sẽ được tối thiểu hóa bằng cách duy trì áp suất lớp thích hợp cho các phương tiện xây dựng (AMM-GHG-1 Áp suất Lớp, Chương 3 Mục 3.4), tối đa hóa việc chuyển hóa chất thải sang phân ủ và tái chế (AMM-GHG-2 Tái chế, Chương 3 Mục 3.4), sử dụng các nguồn địa phương cho các vật liệu và bãi thải (AMM-GHG-3 Sử dụng Nguồn Địa phương, Chương 3 Mục 3.4), và sử dụng hệ thống chiếu sáng và tín hiệu giao thông tiết kiệm năng lượng (AMM-GHG-5 Chiếu sáng, Chương 3 Mục 3.4).</p> <p>Sẽ phối hợp với AC Transit để đưa ra thông báo trước về việc di dời điểm dừng xe buýt tạm thời (AMM-TRF-4 AC Transit, Chương 2 Mục 2.8.4).</p> <p>Các biện pháp sẽ được thực hiện trong quá trình xây dựng để hạn chế việc đốt nhiên liệu hóa thạch (AMM-AQ-2 Khí thải, Chương 2 Mục 3.6.4).</p>

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
Các Cộng đồng Tự nhiên	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không dẫn đến các tác động đến các môi trường sống nhạy cảm hoặc các cộng đồng tự nhiên. Dự án sẽ dẫn đến việc loại bỏ khoảng 35 cây.	<i>Biện pháp Xây dựng:</i> Các tác động đến cây xanh sẽ được tối thiểu hóa trong quá trình thiết kế và thi công. Ba cây bản địa sẽ được thay thế cho mỗi cây bị loại bỏ. Cây không phải cây bản địa sẽ được thay thế (AMM-AS-4 Đánh giá và Thay thế Cây, Chương 2 Mục 4.4.4).
Vùng đất Ngập nước và các Vùng Nước Khác	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không dẫn đến các tác động đến các con suối, vùng đất ngập nước, hoặc các vùng nước khác.	<i>Biện pháp Xây dựng:</i> Hàng rào bùn và ESA sẽ được đặt tại khuôn viên của dự án gần các vùng đất ngập nước và thực hiện các biện pháp xử lý lâu dài BMP hiện có trước khi thi công ở khu vực lân cận (AMM-WW-1 Hàng rào Bùn và ESA, Chương 2 Mục 4.2. 4).
Các loài Thực vật	Không bị ảnh hưởng	Không bị ảnh hưởng	Không có

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
Các loài Động vật	Không bị ảnh hưởng	Xáo trộn liên quan đến xây dựng có thể dẫn đến việc lấy tổ chim, trứng, chim con non hoặc cá thể của các loài động vật được bảo vệ.	<p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Dự án sẽ tránh và tối thiểu hóa các tác động đến các loài động vật. Dự án sẽ tiến hành khảo sát chim làm tổ trước khi xây dựng và sẽ tránh tác động đến các tổ chim đang hoạt động (AMM-AS-1 Khảo sát Chim Làm Tổ trước khi Xây dựng, Chương 2 Mục 4.4.4). Khảo sát về dơi trước khi xây dựng sẽ được thực hiện trên các cây cối và công trình kiến trúc có thể chứa tổ dơi (AMM-AS-2 Khảo sát về Dơi trước khi Xây dựng, Chương 2 Mục 4.4.4). Nếu một loài được bảo vệ được phát hiện trong dự án, kỹ sư thường trú và nhà sinh vật học của dự án sẽ thực hiện các biện pháp phòng tránh (AMM-AS-3 Các loài được Bảo vệ, Chương 2 Mục 4.4.4).</p> <p>Các tác động đến cây xanh sẽ được tối thiểu hóa trong quá trình thiết kế và thi công. Ba cây bản địa sẽ được thay thế cho mỗi một cây đã bị loại bỏ để có tổng cộng sáu cây bản địa được trồng lại. Cây không phải cây bản địa sẽ được thay thế nếu có thể (AMM-AS-4 Đánh giá và Thay thế Cây, Chương 2 Mục 4.4.4). Mọi khóa đào tạo nâng cao nhận thức về môi trường tập trung vào tài nguyên sinh học sẽ được thực hiện cho tất cả nhân viên xây dựng tại chỗ và hồ sơ đào tạo sẽ được lưu giữ tại chỗ (AMM-AS-5 WEAT, Chương 2 Mục 4.4.4).</p>
Các loài bị Đe dọa và Có Nguy cơ Tuyệt chủng	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ không tác động đến các loài động vật bị đe dọa hoặc có nguy cơ tuyệt chủng. Không có môi trường sống quan trọng được chỉ định trong khu vực nghiên cứu dự án.	Không có

Nguồn tài nguyên bị Ảnh hưởng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Không Xây dựng	Tác động Có thể Xây ra: Phương án Xây dựng	Các Biện pháp Tránh, Tối Thiểu hóa và Giảm thiểu
Các loài Xâm lấn	Không bị ảnh hưởng	Việc thực hiện Phương án Xây dựng có khả năng lây lan các loài động vật xâm lấn thông qua việc phát tán hạt giống trong quá trình đào đắp hoặc vận chuyển thiết bị đến/rời khỏi dự án. Ngoài ra, các loài xâm lấn có thể có trong các hỗn hợp hạt giống hoặc vật liệu xây dựng. Thực phẩm thừa trong xây dựng sẽ được quản lý để không thu hút các loài động vật xâm lấn.	Không có
Các Tác động Tích lũy	Không bị ảnh hưởng	Không bị ảnh hưởng	Không có
Biến đổi Khí hậu	Không bị ảnh hưởng	Phương án Xây dựng sẽ phát thải khí nhà kính trong quá trình xây dựng. Phương án Xây dựng sẽ không gây ra thêm khí thải nhà kính (GNG) trong quá trình vận hành dự án.	<p><i>Biện pháp Xây dựng:</i> Các tác động đến cây cối sẽ được tối thiểu hóa trong quá trình thiết kế và thi công. Sáu cây bản địa sẽ được trồng. Những cây không phải cây bản địa sẽ được thay thế nếu khả thi (AMM-AS-4 Đánh giá và Thay thế Cây).</p> <p>Khí thải sẽ được tối thiểu hóa trong quá trình xây dựng bằng cách duy trì áp suất lớp thích hợp cho các phương tiện xây dựng (Áp suất Lớp AMM-GHG-1, Chương 3 Mục 3.4), tối đa hóa việc chuyển hóa chất thải sang phân ủ và tái chế (AMM-GHG-2 Tái chế, Chương 3 Mục 3.4), và bằng cách sử dụng các nguồn địa phương cho các vật liệu và bãi thải (AMM-GHG-3 Sử dụng Nguồn Địa phương, Chương 3 Mục 3.4). Khí thải nhà kính (GNG) sẽ được tối thiểu hóa trong quá trình vận hành dự án thông qua việc bố trí cảnh quan ở các dải phân cách và lề đường (AMM-GHG-4 Cảnh quan, Chương 3 Mục 3.4) và bằng cách sử dụng hệ thống chiếu sáng và tín hiệu giao thông tiết kiệm năng lượng (AMM-GHG-5 Chiếu sáng, Chương 3 Mục 3.4).</p>

Phối hợp với các Cơ quan Công cộng và các Cơ quan Khác

Sẽ cần phải có các giấy cấp phép, giấy phép, thỏa thuận, và chứng nhận (PLAC) sau đây để thực hiện dự án:

Cơ quan	PLAC	Tình trạng
FHWA	Xác định sự Phù hợp Chất lượng Không khí	<ul style="list-style-type: none"> Dự án được đề xuất không được coi là Dự án gây ảnh hưởng đến Chất lượng Không khí (POAQC) liên quan đến hạt vật chất (PM_{2.5}) như được định nghĩa trong số 40 Bộ luật Quy định Liên bang (CFR) 93. Tham vấn liên ngành được hoàn thành vào ngày 12 Tháng Mười Hai, 2019. Việc sửa đổi dự án không gây ra nhu cầu tham vấn bổ sung. FHWA sẽ yêu cầu ý kiến đồng ý về sự phù hợp tiêu chuẩn chất lượng không khí sau khi giai đoạn lấy ý kiến cộng đồng cho dự án được đề xuất kết thúc. Yêu cầu xác định sự phù hợp tiêu chuẩn sẽ được thực hiện sau khi lựa chọn xong phương án thay thế ưu tiên.
Hội đồng Kiểm soát Tài nguyên Nước Tiểu bang (SWRCB)	Giấy phép Xây dựng Chung (CGP) cho việc xả nước mưa, Giấy phép Hệ thống Loại bỏ Chất gây Ô nhiễm Quốc gia (NPDES) Mục 402 cho nhiều hơn 1 mẫu (Sắc Lệnh số 2012-0011-DWQ)	<ul style="list-style-type: none"> Nhận khoản bảo hiểm theo CGP bằng cách chuẩn bị và gửi Thông báo Dự định trước khi bắt đầu xây dựng.
Viên Chức Bảo tồn Di tích Tiểu bang (SHPO)	Ý kiến đồng ý với quyết định về việc đủ điều kiện để được xem là di tích lịch sử của dự án đề xuất, bản Phát hiện Ảnh hưởng (FOE), và Biên bản Thỏa thuận (MOA)	<ul style="list-style-type: none"> Ý kiến đồng ý của SHPO về Báo cáo Khảo sát Di tích Lịch sử (HPSR) đã được nhận vào ngày 8 Tháng Sáu, 2020. Ý kiến đồng ý và phê duyệt MOA trong bản FOE của SHPO dự kiến sau khi Dự thảo EIR/EA được ban hành và xác định phương án thay thế ưu tiên.
SHPO/Bộ Nội vụ Hoa Kỳ (U.S. Department of the Interior)	Ý kiến đồng ý về Riêng Mục 4(f) từ viên chức có thẩm quyền	<ul style="list-style-type: none"> Tham vấn với viên chức có thẩm quyền được bắt đầu vào ngày 29 Tháng Chín, 2020 cho Dự thảo Đánh giá Riêng Mục 4(f).

Thành phố Alameda	Phần 4 (f) Xác định Không Sử dụng	• Ý kiến đồng ý từ các viên chức có thẩm quyền đối với trường hợp ngoại lệ được sử dụng.
--------------------------	-----------------------------------	--

PHẦN NÀY ĐƯỢC ĐỂ TRỐNG