

## CUỘC HỌP CÔNG KHAI – Phiên Bản Trực Tuyến

Slide	Script
1. Giới thiệu dự án nghiên cứu Grand-35	<p>Xin chào quý vị thân mến, tôi là Nancy Becerra, Giám đốc dự án Quan hệ công chúng của Bộ Giao thông Vận tải tiểu bang Arizona. Xin chân thành cảm ơn quý vị đã tham dự cùng với chúng tôi để tìm hiểu về Dự án nghiên cứu Môi trường và Báo cáo Ý tưởng Thiết kế tuyến giao lộ The US 60 (tên gọi khác là Grand Avenue)/35th Avenue/Indian School Road. Dự án này còn được gọi là “The Grand-35 Study”.</p>
2. Thông báo không phân biệt đối xử- Tiếng Anh	<p>Bộ Giao thông Vận tải tiểu bang Arizona (ADOT) tuân thủ Điều khoản VI Đạo luật Dân quyền năm 1964, Điều khoản II Đạo luật Người khuyết tật Hoa Kỳ năm 1990 và các quy định liên quan khác trong tất cả các chương trình và hoạt động của ADOT.</p> <p>Nếu quý vị cho rằng quyền dân sự của quý vị đang bị vi phạm theo Điều khoản VI hoặc Đạo luật Người khuyết tật ADA, quý vị có thể nộp đơn khiếu nại bằng cách liên hệ với Văn phòng về Quyền Dân sự ADOT theo số điện thoại 602-712-8946 hoặc qua email <a href="mailto:civilrightsoffice@azdot.gov">civilrightsoffice@azdot.gov</a> trong vòng 180 ngày kể từ ngày cáo buộc vi phạm.</p>
3. Mục đích cuộc họp	<p>Bộ Giao thông Vận tải tiểu bang Arizona cùng phối hợp với Thành phố Phoenix và Hiệp hội Maricopa, đã khởi xướng dự án nghiên cứu này và chúng tôi hiện diện tại đây để cung cấp thông tin tổng quan về Phương án khả thi ưu tiên, cập nhật lịch trình dự án và tiếp nhận ý kiến đóng góp của quý vị trên các tài liệu nghiên cứu.</p> <p>ADOT, MAG và Thành phố hiểu được các lợi ích mà dự án này mang lại đối với cộng đồng và di chuyển công cộng và đã nỗ lực trong nhiều năm để dự án này đi vào hiện thực. Các đại diện sau đây đã làm việc trong dự án này kể từ khi bắt đầu: Nhóm quản lý dự án ADOT Project Management Group, Nhóm quy hoạch đất đai &amp; đường sá ADOT Right-of-Way group, Nhóm môi trường ADOT Environmental Group, Nhóm xây dựng ADOT Central District Construction Group, Hiệp hội Maricopa và thành phố Phoenix.</p> <p>Và bây giờ, tôi xin trân trọng giới thiệu thuyết trình viên của chúng ta là ông Rodney Bragg, PE, Giám đốc Tư vấn Dự án của Công ty AECOM.</p>
4. Vị trí dự án	<p>Xin cảm ơn Nancy.</p> <p>Đồ thị này cho thấy vị trí dự án nằm tập trung ở giao lộ Grand Avenue/35<sup>th</sup> Avenue/Indian School Road. Dự án nghiên cứu này đã xem xét các phương án nâng cao hoặc hạ thấp các tuyến đường, do đó các phương án khả thi mở rộng khoảng ¼ dặm về mỗi hướng. Về tổng quát, các phương án khả thi đã thực hiện mở rộng đến tuyến đường 38th Drive ở phía tây, 33<sup>Rd</sup> Avenue ở phía đông, Glenrosa Avenue ở phía bắc và Weldon Avenue ở phía nam.</p>
5. Mục đích dự án	<p>Mục đích chính bao quát toàn bộ dự án nghiên cứu này là nhằm cải thiện tình hình lưu lượng giao thông và tăng cường an toàn tại giao lộ Grand Avenue/35th Avenue/Indian School Road - Cụ thể, công việc này bao gồm</p>

	việc cải thiện lưu lượng giao thông và giảm tình trạng ùn tắc giao thông tại giao lộ, giảm tai nạn giao thông và giảm tình trạng va chạm giữa các phương tiện lưu thông và tàu hoả. Dựa trên những mục tiêu này, cùng với ý kiến đóng góp của cộng đồng và các cơ quan, đã định hình mục đích và nhu cầu của dự án nghiên cứu.
6. Mục tiêu nghiên cứu dự án	Mục tiêu của dự án nghiên cứu này là phát triển các ý tưởng cải tiến giao lộ, bao gồm Phương án No-build (Không Xây dựng), nghĩa là sẽ không thực hiện cải thiện. Nhóm nghiên cứu dự án đã chuẩn bị một bản đánh giá môi trường để đánh giá những tác động đến môi trường của các phương án này. Dựa trên cơ sở phân tích môi trường và kỹ thuật cũng như ý kiến đóng góp của cộng đồng, ADOT đã chọn Phương án khả thi ưu tiên mang lại những cải thiện đáp ứng mục tiêu dự án tốt nhất. Cuộc họp này sẽ trình bày Phương án khả thi ưu tiên nói trên và tiếp tục ghi nhận ý kiến đóng góp từ cộng đồng.
7. Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia NEPA	Dự án nghiên cứu này tiếp tục tuân thủ Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia, trong đó yêu cầu các cơ quan phân tích, công bố, tránh, tối thiểu hoặc giảm thiểu những tác động tiêu cực đến môi trường đối với các dự án có sự tham gia của liên bang. Dự án nghiên cứu này đã chuẩn bị một bản dự thảo Đánh giá Môi trường trong đó mô tả sự cần thiết của dự án, trình bày các phương án khả thi được xem xét và đánh giá, đồng thời giải quyết những tác động môi trường và giảm thiểu theo kế hoạch.
8. Tuân thủ Công khai theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia NEPA	Bộ Giao thông Vận tải tiểu bang Arizona (ADOT) đảm nhận trách nhiệm của Phòng Quản lý Đường cao tốc Liên bang trong việc thực hiện đánh giá và phê duyệt về môi trường tuân theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia dựa trên thỏa thuận được ký ngày 16 tháng 04 năm 2019 giữa Phòng Quản lý Đường cao tốc Liên bang và ADOT. Là một phần của dự án, ADOT đóng vai trò là cơ quan chủ trì và có thẩm quyền trong việc phê duyệt dự án này.
9. Phương án No-Build	Phương án No-Build (Không Xây Dựng) mô tả hệ thống giao thông hiện tại được bảo trì liên tục cùng với các dự án được tài trợ khác như Hệ thống vận chuyển nhanh bằng xe buýt tại 35th Avenue của Thành phố Phoenix. Phương án No-Build cung cấp cơ sở đo lường những tác động đến kinh tế, môi trường và xã hội. Phương án No-Build được sử dụng làm cơ sở hoặc điểm chuẩn để so sánh với phương án xây dựng.
10. Phương án xây dựng ưu tiên	Phương án xây dựng ưu tiên được phát triển dựa trên những phân tích về môi trường và kỹ thuật cũng như ý kiến đóng góp của các cơ quan và cộng đồng trên phạm vi các phương án khả thi đã được xem xét, bao gồm phương án No-Build. Đặc điểm thiết kế của các phương án khả thi được đề xuất đã được trình bày trước cộng đồng để xem xét và đóng góp ý kiến vào tháng 01 năm 2023.
11. Phương án Xây dựng ưu tiên	Đồ thị này thể hiện Phương án khả thi ưu tiên, cũng được trình bày trong dự thảo Đánh giá Môi trường và dự thảo Báo cáo Ý tưởng Thiết kế để tiếp nhận ý kiến đóng góp từ cộng đồng. Những tài liệu này hiện có tại website dự án và cách thức gửi đóng góp ý kiến, sẽ được thảo luận sau trong buổi thuyết trình.

	<p>Phương án khả thi ưu tiên được phát triển dưới sự phối hợp của Thành phố Phoenix và Hãng vận tải Đường sắt BNSF. Phương án No-Build không đáp ứng mục tiêu dự án (còn gọi là mục đích và nhu cầu) và không nhận được sự hỗ trợ đáng chú ý từ các bên liên quan hoặc từ những ý kiến đóng góp mà chúng tôi ghi nhận từ cộng đồng. Phương án khả thi ưu tiên đáp ứng mục tiêu dự án.</p>
12. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Phương án khả thi ưu tiên sẽ nâng tuyến đường 35th Avenue lên cao băng qua tuyến đường sắt BNSF và Grand Avenue và tạo ra một giao lộ giao thông trên cao mới với tuyến đường Indian School Road. Tuyến đường 35th Avenue sẽ được dịch chuyển về phía tây và tuyến đường Indian School Road sẽ dịch chuyển về phía bắc, đồng thời dỡ bỏ giao lộ hiện nay tại Indian School Road và 33<sup>rd</sup> Drive. Phương án khả thi ưu tiên phù hợp với Lộ trình Vận chuyển Nhanh bằng Xe buýt đã được quy hoạch trên tuyến đường 35<sup>th</sup> Avenue và phù hợp với lộ trình vận tải lưu lượng lớn trong tương lai trên tuyến đường Indian School Road, đồng thời cải thiện vỉa hè, cung cấp lề đường phía ngoài cho xe đạp và điểm dừng xe buýt.</p>
13. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Phương án này bao gồm những cây cầu mới để tuyến đường 35<sup>th</sup> Avenue bắc qua đường sắt và Grand Avenue, đồng thời cũng bao gồm những cây cầu mới để Indian School Road bắc qua đường sắt và Grand Avenue. Tuyến đường Grand Avenue được giữ nguyên và dỡ bỏ giao lộ và hệ thống tín hiệu đèn giao thông hiện tại.</p>
14. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Phương án khả thi ưu tiên sẽ mở rộng Glenrosa Avenue về phía tây, tạo ra một giao lộ mới và hệ thống tín hiệu đèn giao thông với tuyến đường Grand Avenue. Một khúc cua sẽ được xây dựng trên tuyến 37<sup>th</sup> Avenue ở phía bắc Grand Avenue, và dỡ bỏ giao lộ hiện nay tại Grand Avenue và 37<sup>th</sup> Avenue.</p>
15. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Phương án khả thi ưu tiên sẽ mở rộng 33<sup>rd</sup> Avenue về phía bắc Indian School Road, nơi đây một tuyến đường đông-tây mới sẽ kết nối 33<sup>rd</sup> Drive với 33<sup>rd</sup> Avenue và 33<sup>rd</sup> Drive sẽ không còn kết nối trực tiếp với Indian School Road. Những cải thiện giao lộ như làn đường rẽ bổ sung sẽ được xây dựng tại giao lộ Indian School Road/33<sup>rd</sup> Avenue.</p>
16. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Trong hình ảnh này, Phương án khả thi ưu tiên nhìn ở hướng bắc cho thấy 35<sup>th</sup> Avenue, Indian School Road và giao lộ giao thông trên cao mới. Cầu vượt 35<sup>th</sup> Avenue bắc qua Grand Avenue và đường sắt được hiển thị ở bên phải phía dưới, trong khi đó cầu vượt Indian School Road bắc qua Grand Avenue và đường sắt được hiển thị ở bên trái, cùng với đường ray.</p>
17. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Hình ảnh này nhìn ở hướng nam cho thấy 35<sup>th</sup> Avenue, Indian School Road và một giao lộ giao thông mới. Cầu vượt Indian School Road bắc qua Grand Avenue và đường sắt được hiển thị ở bên phải cùng với đường ray.</p>
18. Phương án Xây dựng Ưu tiên	<p>Hình ảnh này nhìn ở hướng Tây Bắc dọc theo Grand Avenue. 35<sup>th</sup> Avenue được hiển thị ở bên trái và Indian School Road ở bên phải và đường ray ở bên trái phía dưới. Dỡ bỏ giao lộ ngã 6 hiện tại nhưng đoạn đường dẫn vào phía đông vẫn được giữ nguyên để kết nối từ Grand Avenue đến Indian School Road ở hướng đông.</p>

<p>19. Kết quả Phương án ưu tiên</p>	<p>Phương án khả thi ưu tiên sẽ cải thiện tình hình lưu lượng giao thông dọc theo Grand Avenue và 35<sup>th</sup> Avenue, cải thiện tình hình vận hành giao thông tổng quan và thời gian ứng phó tình trạng khẩn cấp bằng cách dỡ bỏ các điểm băng ngang đường sắt, đồng thời cải thiện cơ sở vật chất dành cho người đi bộ và xe đạp.</p> <p>Phương án khả thi ưu tiên tạo điều kiện thuận lợi cho tất cả hoạt động di chuyển giao thông giữa Grand Avenue, 35<sup>th</sup> Avenue và Indian School Road, đồng thời tăng cường an toàn giao thông bằng cách dỡ bỏ các vị trí có nguy cơ cao xảy ra va chạm giao thông và dỡ bỏ các điểm băng ngang giữa phương tiện giao thông và tàu hoả.</p>
<p>20. Kết quả Phương án ưu tiên</p>	<p>Dự thảo Phân tích Môi trường EA và các tài liệu kỹ thuật hỗ trợ hiện có tại trang web dự án để xem xét đánh giá công khai. Một phân tích đặc biệt đã được tiến hành và một báo cáo kỹ thuật về chất lượng không khí đã được chuẩn bị và đang được luân chuyển để lấy ý kiến đánh giá của các tổ chức cơ quan và được đính kèm với Dự thảo Phân tích Môi trường EA tại Phụ lục C.</p> <p>Mức độ thay đổi tổng quan đối với cảnh quan trực quan từ Phương án khả thi ưu tiên được dự đoán ở mức tối thiểu vì hiện nay đã có đường và công trình trên cao dọc theo Indian School Road.</p> <p>Các tác động ngắn hạn như bụi, tiếng ồn và sự ùn tắc/hạn chế giao thông sẽ xảy ra trong quá trình thi công. Tuy nhiên, lợi ích lâu dài là khả năng lưu thông cải thiện, giảm ùn tắc giao thông và tăng cường an toàn lưu thông.</p>
<p>21. Kết quả Phương án ưu tiên</p>	<p>Bộ Giao thông Vận tải Arizona (ADOT) xem xét việc giảm thiểu tiếng ồn cho các khu vực gần kề được dự đoán sẽ bị ảnh hưởng bởi tiếng ồn lưu thông trên đường cao tốc. Là một phần trong đánh giá môi trường, phân tích tiếng ồn đã được thực hiện theo hướng dẫn liên bang và <i>Các Quy định về Giảm thiểu Tiếng ồn năm 2017</i> của ADOT.</p> <p>Tấm chắn tiếng ồn (hay tường cách âm) đã được đánh giá nhưng không được khuyến nghị vì không đạt được mục tiêu giảm tiếng ồn hoặc vượt quá ngân sách chi phí giảm tiếng ồn hợp lý tối đa.</p> <p>Các chi tiết bổ sung liên quan đến phân tích tiếng ồn tại Mục 4.9 và Phụ lục D dự thảo EA.</p>
<p>22. Kết quả Phương án ưu tiên</p>	<p>Mục 4(f) quy định rõ FHWA không thể phê duyệt việc sử dụng đất công riêng biệt như công viên, khu giải trí hoặc di tích lịch sử thuộc sở hữu công, trừ khi đáp ứng các yêu cầu cụ thể.</p> <p>Phương án khả thi ưu tiên sẽ tác động đến một di sản lịch sử và ADOT dự định đưa ra quyết định có tác động ở mức tối thiểu đối với di sản này, dựa trên kết luận "không có tác động bất lợi" theo Mục 106 của Đạo luật Bảo tồn Lịch sử Quốc gia.</p> <p>Cần có một lối đi mới cho khu di sản lịch sử này; tuy nhiên, dự đoán rằng việc sử dụng lâu dài một lượng nhỏ tài nguyên sẽ không ảnh hưởng đến khả năng truyền đạt ý nghĩa lịch sử hoặc văn hóa của tài nguyên này. Dựa trên điều</p>

	<p>này, ADOT đã xác định tác động đối với tài nguyên lịch sử này 4(f) được coi là ở mức tối thiểu hoặc không đáng kể.</p> <p>Thông tin bổ sung về phân tích 4(f) có thể được tìm thấy ở Mục 4.6 dự thảo Đánh giá Môi trường.</p>
23. Kết quả Phương án ưu tiên	<p>Phương án khả thi ưu tiên sẽ tác động đến 78 lô đất thuộc nhiều loại mục đích sử dụng khác nhau bao gồm nhà ở, cơ sở kinh doanh công nghiệp và thương mại, đường sắt, đất trống và tài sản thuộc sở hữu của thành phố. Khoảng 60 cơ sở kinh doanh và 5 khu dân cư sẽ phải di dời.</p> <p>Những tác động bất lợi đối với người dân thu nhập thấp, dân tộc thiểu số và các nguồn lực kinh tế xã hội sẽ được giảm thiểu thông qua việc xây dựng và thực hiện kế hoạch giảm thiểu tác động do ADOT triển khai.</p>
24. Ngân sách tài trợ dự án	<p>Nguồn ngân sách hiện nay bao gồm tài trợ từ liên bang và Quỹ doanh thu phí cao tốc thông qua Hiệp hội Maricopa (MAG- Maricopa Association of Governments), được thu dưới hình thức thuế tiêu thụ thuế suất nửa xu đã được cử tri phê duyệt ở Quận Maricopa.</p>
25. Lịch trình dự án	<p>Đồ thị này cho thấy lịch trình dự kiến của dự án, đi từ trái sang phải. Dự án nghiên cứu đã bắt đầu vào mùa xuân năm 2020 khi chúng tôi bắt đầu tìm ra các phương án khác nhau tại giao lộ. Cuộc họp công khai được tiến hành tháng 10 năm 2020. Năm 2021 và 2022, chúng tôi đã triển khai và đánh giá các phương án, đồng thời chúng tôi đã mở rộng giai đoạn nghiên cứu để thẩm định sâu hơn về hệ thống vận chuyển lưu lượng lớn tiềm năng trong tương lai trong phạm vi dự án. Tháng 01 năm nay, chúng tôi đã trình bày hai Phương án xây dựng khả thi để trưng cầu ý kiến đóng góp của quý vị và cuộc họp công khai này sẽ thảo luận về Phương án khả thi ưu tiên. Sau khi kết thúc giai đoạn lấy ý kiến đóng góp vào ngày 27 tháng 11 năm 2023, nhóm nghiên cứu dự án sẽ xem xét, đánh giá và phản hồi tất cả ý kiến đóng góp từ các cơ quan đối tác và cộng đồng. Sau đó, ADOT phối hợp với Thành phố Phoenix và Hiệp hội Maricopa sẽ lựa chọn phương án khả thi cuối cùng.</p> <p>Lựa chọn này, cùng với ý kiến đóng góp từ giai đoạn lấy ý kiến cộng đồng, sẽ được trình bày trong các tài liệu Đánh giá Môi trường (EA) và Báo cáo Ý tưởng Thiết kế (DCR) bản hoàn chỉnh, dự kiến sẽ hoàn thành đầu năm 2024.</p> <p>Nếu một phương án xây dựng khả thi được chọn và nhận được quyết định về môi trường chính thức để tiếp tục thực hiện thì dự án sẽ chuyển sang giai đoạn thiết kế năm 2024 và dự kiến xây dựng năm 2025.</p> <p>Bây giờ tôi xin được chuyển lại Nancy để thảo luận về cách thức cung cấp ý kiến đóng góp của quý vị.</p>
26. Đóng góp ý kiến	<p>Chúng tôi cảm ơn quý vị đã dành thời gian tham gia cuộc họp hôm nay. Ý kiến đóng góp của quý vị rất quan trọng và chúng tôi đánh giá cao sự hy sinh của quý vị trong việc dành thời gian tìm hiểu thêm về dự án cũng như đưa ra các ý kiến đóng góp.</p> <p>Chúng tôi xin lưu ý, các ý kiến đóng góp sẽ được ghi nhận cho đến ngày 27 tháng 11 năm 2023 thông qua các hình thức sau đây:</p>

	<p>Quý vị có thể gửi ý kiến đóng góp trực tuyến tại <a href="http://www.adotgrand35study.com">www.adotgrand35study.com</a></p> <p>Quý vị có thể gửi ý kiến đóng góp theo vị trí thông qua công cụ bản đồ bình luận trực tuyến của chúng tôi tại <a href="http://www.adotgrand35study.com">www.adotgrand35study.com</a>.</p> <p>Quý vị có thể gửi ý kiến đóng góp qua email <a href="mailto:adotgrand35study@hdrinc.com">adotgrand35study@hdrinc.com</a></p> <p>Quý vị có thể gửi ý kiến đóng góp qua số điện thoại 602.474.3952</p> <p>Và Quý vị có thể gửi ý kiến đóng góp qua hộp thư Hoa Kỳ tới địa chỉ ADOT Grand 35 Study c/o HDR Inc. 20 E. Thomas Road, Suite 2500 Phoenix, AZ 85012</p>
27. Cảm ơn	