



KHU LỊCH SỬ PHÍA NAM TRUNG TÂM THÀNH PHỐ

THÔNG QUA THƯ ĐIỆN TỬ

Ý Kiến về Dự Thảo Tuyên Bố Tác Động Môi Trường WSBLE
đồng gửi tới Lauren Swift
Sound Transit
401 S. Jackson St.
Seattle, WA 98104

VỀ VIỆC: Ý Kiến trên Dự Thảo Tuyên Bố Tác Động Môi Trường (DEIS) về Dự Án Mở Rộng Liên Kết Tây Seattle và Ballard

Cô Swift thân mến:

Hội Đồng Quản Trị và nhân viên của Cơ Quan Bảo Tồn & Phát Triển Cộng Đồng Quốc Tế Pioneer Square (kinh doanh dưới danh nghĩa là Khu Lịch Sử Phía Nam Trung Tâm Thành Phố, *sau đây gọi là HSD*) vui lòng đưa ra những ý kiến này về Dự Thảo Tuyên Bố Tác Động Môi Trường (“DEIS”) cho Dự Án Mở Rộng Liên Kết Tây Seattle và Ballard (“Dự Án”), thông báo đã được đưa ra vào ngày 28 tháng 1 năm 2022.

Vào ngày 26 tháng 4 năm 2022, Hội Đồng Quản Trị HSD đã biểu quyết thông qua nội dung bức thư và các phụ lục dưới đây, với số phiếu biểu quyết gồm 10 phiếu tán thành với 2 phiếu trắng.

HSD hỗ trợ việc mở rộng tuyến đường sắt nội thành đến Tây Seattle và Ballard, hoàn thành một phần quan trọng trong chương trình Sound Transit 3 đã được các cử tri thông qua vào năm 2016. Dự án WSBLE sẽ góp phần chuyển đổi hệ thống đường sắt nội thành của khu vực và Khu Phố Tàu-Quốc tế (CID) và Pioneer Square (PSQ). Dự án có tiềm năng tạo ra một trung tâm giao thông khu vực kết nối và dễ tiếp cận hơn ở Phía Nam Trung Tâm Thành Phố, góp phần giúp cho những người đi làm dễ dàng tiếp cận và sử dụng tuyến đường sắt nội thành, tuyến bus Sounder, Amtrak, Seattle Streetcar, Metro, Greyhound, Community Transit và Pierce County và Phà WSDOT (Bộ Giao Thông Vận Tải Tiểu Bang Washington). HSD hỗ trợ để phát triển tầm nhìn này.

Sau đây, chúng tôi trình bày những quan ngại của chúng tôi về thiệt hại nghiêm trọng và lâu dài gây ra cho CID do sự phát triển của 5th Ave. S. (Đường Chéo CID-2a và 2a), cũng như tiềm năng phát triển một trạm trung chuyển khu vực sôi động, được kết nối với 4th Ave. S. (CID-1a). Chúng tôi yêu cầu Hội Đồng Quản Trị của Sound Transit tập trung vào các vấn đề ưu tiên và nhu cầu của các cộng đồng người da màu tìm kiếm công bằng (những cộng đồng phải đối mặt

với những thách thức lớn trong việc hòa nhập vào xã hội) ở Phía Nam Trung Tâm Thành Phố. Thư góp ý của chúng tôi bao gồm bức thư này và ba phụ lục.

HSD VÀ CÁC CHỈ ĐỊNH CỦA KHU LỊCH SỬ PHÍA NAM TRUNG TÂM THÀNH PHỐ

HSD do Cơ Quan Lập Pháp Bang Washington lập ra vào năm 2007 để bảo tồn, khôi phục và quảng bá các khu vực PSQ và CID lịch sử của Seattle. HSD tồn tại để giúp các khu vực của PSQ và CID có thể hạn chế và tăng khả năng phục hồi sau các tác động của các dự án công cộng lớn. Chúng tôi được điều hành bởi một hội đồng quản trị được thành lập từ cộng đồng, được bầu để đại diện cho các doanh nghiệp, cư dân địa phương, chính phủ, tổ chức nghệ thuật, tổ chức phi lợi nhuận và tổ chức lịch sử văn hóa của cả hai khu vực.

Mỗi khu vực đều có một khu vực chính được liệt kê trong Sổ Bộ Địa Danh Lịch Sử Quốc Gia và một khu vực khác có diện tích lớn hơn một chút đã và đang được bảo tồn theo các tư liệu khu vực lịch sử địa phương và các quy định bảo tồn liên quan. Theo Sổ Bộ Quốc gia (NR) thì Ga Union, ga đường sắt nội thành ID/C hiện có và ID/C plaza nằm trong khu vực Pioneer Square NR. Bản đồ của các khu vực lịch sử địa phương cho thấy rằng những khu vực này nằm trong cả Khu Bảo Tồn Pioneer Square và Khu Đánh Giá Đặc Biệt Quốc Tế. Ngoài ra, Ga Union được liệt kê riêng trong Sổ Bộ Địa Danh Lịch Sử Quốc Gia.

PHÍA NAM TRUNG TÂM THÀNH PHỐ – CỘNG ĐỒNG LỊCH SỬ, ĐA DẠNG

PSQ và CID là nơi sinh sống của người Bản Địa, các hộ gia đình không nói Tiếng Anh, những người nhập cư cùng các dân tộc thiểu số chiếm tỷ lệ cao hơn các khu vực khác ở Seattle và cao hơn bất kỳ cộng đồng nào khác dọc theo tuyến đường Ballard hoặc Tây Seattle. Cả hai khu vực đều có rất nhiều các doanh nghiệp nhỏ, thuộc sở hữu địa phương, góp phần làm nên sự sống động của cộng đồng và thu hút du khách từ khắp nơi trên thế giới đến thăm. Khu trung tâm của Khu Phố Tàu lịch sử được kết nối mạnh mẽ với các cộng đồng Người Hoa, Người Nhật và Người Philippines nhập cư. Trong một cuộc khảo sát vào cuối năm 2020 về các doanh nghiệp trong khu lịch sử cho thấy hơn 67% là “các doanh nghiệp nhỏ” và do 88% Người Da Đen, Thổ Dân hoặc Người Da Màu (BIPOC) sở hữu.

Cả hai khu vực đều có chung một điểm đặc biệt là phải chịu những mất mát, tổn thất lớn lao trong lịch sử hơn 100 năm của mình. Đại dịch COVID-19, các cuộc biểu tình năm 2020 chống lại sự bất công về chủng tộc và bạo lực của cảnh sát, và một thảm họa về các vụ chống người châu Á đã ảnh hưởng lớn đến các khu vực của chúng ta. Cuộc khủng hoảng vô gia cư ảnh hưởng đến toàn bộ khu vực Seattle và đặc biệt nghiêm trọng đối với các khu vực của chúng ta, đặc biệt là ở PSQ với sự tập trung bất cân xứng của các nhà cung cấp dịch vụ.

Cả hai cộng đồng đều đã trải qua nhiều thập kỷ với các dự án cơ sở hạ tầng công cộng mang tính đột phá cao. Điểm đặc biệt của các dự án này là chúng tạo ra lợi ích trong khu vực trong khi lại tạo ra các tác động tiêu cực cho địa phương. Trong những năm gần đây, các dự án về cả xây dựng và vận hành hai sân vận động, Đường hầm Deep Bore SR99, Tuyến Xe Điện Kết Nối First Hill và Trung Tâm Thành Phố, Seawall, Seattle Waterfront và phá dỡ Cầu Cạn Alaskan Way, cũng như nâng cấp tiện ích. Tất cả những điều này đã tạo ra những thách thức lớn đối với tài nguyên của chúng ta và khiến chúng ta phải đối mặt với tác động đang bào mòn của quá trình di dời và chỉnh trang đô thị hơn bao giờ hết.

Bất chấp những thách thức mà cộng đồng PSQ và CID phải đối mặt, các khu phố của chúng tôi vẫn kiên cường bám trụ. Mặc dù đại dịch COVID-19 và tình trạng kỳ thị phân biệt chủng tộc đã cản trở sự phát triển của các doanh nghiệp nhỏ và khiến người dân phải ở trong nhà trong hơn hai năm, nhưng hiện tại chúng ta đang chứng kiến sự thay đổi của một cộng đồng bền vững. Các nhà hàng và quán cà phê đang thu hút khách hàng quay trở lại. Những người hàng xóm xóm một lần nữa có thể tụ tập tại Công viên Hing Hay để tập thái cực quyền hoặc chơi bóng bàn. Công Tác phục vụ Kế Hoạch Ý Tưởng Trung Tâm Jackson tiếp tục được triển khai, một nỗ lực mang tính cộng đồng nhằm tạo ra một khu vực an toàn, thân thiện tại S. Jackson St. nằm giữa 2nd Ave. S. và 5th Ave. S., nơi hai khu vực lân cận gặp nhau.

Mặc dù sự bùng phát mạnh mẽ của Omicron vào Tháng Giêng đã làm trì hoãn việc tổ chức Tết Nguyên Đán truyền thống, nhưng các thành viên trong cộng đồng và người dân khắp vùng sẽ tụ tập vào ngày 30 tháng 4 để cùng nhau ăn mừng. Các doanh nghiệp ở tầng trên đã đóng cửa từ lâu đang quay trở lại PSQ và Công Viên Occidental đang dần lấp đầy những chiếc bàn trống một thời của mình với những đợt khách đến ăn trưa hoặc thưởng thức cà phê giữa những cây Plane London trưởng thành cùng các tòa nhà lịch sử. Sự tác động qua lại giữa các doanh nghiệp địa phương, cư dân, du khách, nhân viên và các lễ kỷ niệm, phong tục hay sự kiện truyền thống, lễ hội, nhịp điệu mùa và các câu chuyện đã góp phần tạo nên nét độc đáo của hai khu phố với nhiều các di sản văn hóa phi vật thể.

Trong quá trình lập kế hoạch ban đầu của Dự Án, Thành Phố Seattle và Sound Transit đã xác định CID là khu phố duy nhất trong phạm vi nửa dặm của tuyến đường đại diện với mức độ tập trung của các cộng đồng người da màu lớn hơn mức trung bình của toàn thành phố, và do đó phải tập trung vào các trọng điểm và hỗ trợ cụ thể thông qua Racial Equity Toolkit (RET) (để hỗ trợ các cộng đồng người da màu, giải quyết các vấn đề về bình đẳng chủng tộc, v.v.). Các khu phố của chúng tôi — mang tính lịch sử, biểu tượng và là nơi sinh sống của Những Người Seattle đa thế hệ, đa ngôn ngữ, đa dạng về kinh tế xã hội — xứng đáng nhận được sự bảo vệ và hỗ trợ này.

BÌNH ĐẲNG CHỦNG TỘC VÀ CÔNG BẰNG MÔI TRƯỜNG

Giống như các cộng đồng người da màu trên khắp đất nước, CID và PSQ đã phải chịu những tổn thất nặng nề trong hơn một thế kỷ qua do các dự án và chính sách công cộng về cơ sở hạ tầng của Phía Nam Trung Tâm Thành Phố, nhất là cộng đồng người da màu và cư dân có thu nhập thấp, và tệ hơn là các chính sách phân biệt chủng tộc.

Sound Transit và Thành Phố Seattle đã hợp tác để sử dụng bộ công cụ RET trong việc lập kế hoạch và xây dựng Dự Án. Liên quan đến CID, RET nêu rõ mục đích chung của các tổ chức công này là 1) hạn chế các tác động có hại của dự án và làm việc với các cộng đồng bị ảnh hưởng để xác định các cơ hội có thể khắc phục các tác hại trong quá khứ; 2) tối đa hóa kết nối cho tất cả người dùng; và 3) [đảm bảo] cộng đồng định hình các quyết định có tác động đến họ, thông qua quyền tự quyết và tầm nhìn 100 năm cho các thế hệ tương lai.

Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia (NEPA) không yêu cầu chi tiết như RET, nhưng nó yêu cầu đánh giá để xem liệu rằng Dự Án có dẫn đến các tác động bất lợi và không tương xứng đối với các nhóm dân số thiểu số và cư dân thu nhập thấp hay không và cần có sự tham gia của Sound Transit với những cộng đồng dân cư này để khuyến khích sự tham gia tích cực

của họ vào quá trình lập kế hoạch. RET cũng phù hợp với Lệnh hành pháp 12898, và do đó phù hợp với mục đích của phân tích Công Bằng Môi Trường.

Để đảm bảo phân tích RET/Công Bằng Môi Trường, cũng phải thừa nhận một cách thích hợp bất lợi tổng hợp gây ra trong hơn một thế kỷ rưỡi do các chính sách công và các dự án cơ sở hạ tầng. Dựa trên tình trạng phân biệt chủng tộc ở nhiều cấp độ và hệ thống trong xã hội, HSD đã biên soạn một danh sách các ví dụ, được đính kèm dưới đây trong Phụ Lục A. Xin lưu ý rằng cũng như nhiều ví dụ về tình trạng phân biệt chủng tộc ở nhiều cấp độ và hệ thống trong xã hội, một số sự kiện trong số đó có tác động tích cực và bảo vệ nhưng vẫn có những hậu quả không mong muốn đã phát sinh, tạo ra các rào cản mới hoặc các vấn đề mất cân xứng cho cộng đồng BIPOC.

Cũng xin lưu ý rằng mặc dù phân tích Công Bằng Môi Trường đề cập đến những tác động này, nhưng chúng không được đưa vào tài liệu phân tích để đưa ra kết luận Công Bằng Môi Trường không có tác động bất lợi và mất tương xứng (Phụ lục G, Bảng 5-4, trang 5-31 đến 5-66). Kết luận này rõ ràng là sai, như đã được thể hiện rõ ràng qua phân tích trong tài liệu gửi đi này. Xem dưới đây và Phụ lục A đính kèm.

HIỂU ĐƯỢC NHỮNG BẤT LỢI TRONG QUÁ KHỨ VÀ NHỮNG LỜI HỨA CHƯA ĐƯỢC HOÀN THÀNH

RET và phụ lục Công Bằng Môi Trường của DEIS đều tìm cách giải quyết những bất lợi trong quá khứ và giúp cộng đồng tham gia vào việc lập kế hoạch để tránh những tác động không cân xứng đối với các cộng đồng người da màu. Chúng tôi tin rằng điều quan trọng là phải giải thích một số bất lợi trong quá khứ và thấy được cách thức mà các dự án hiện đại đã cho phép tình trạng phân biệt chủng tộc ở nhiều cấp độ và hệ thống trong xã hội vượt qua các mục tiêu tích cực đã nêu, bỏ qua các ưu tiên của cộng đồng và phá vỡ những lời hứa với các cộng đồng người da màu. Vì lý do đó, chúng tôi đã liệt kê các ví dụ về các hành vi phân biệt chủng tộc, các phân biệt, kỳ thị, các chính sách làm cản trở quá trình người dân tiếp cận khoản vay, dịch vụ tài chính do phân biệt chủng tộc và chính những điều này đã làm gia tăng các rào cản, kéo dài hơn một thế kỷ. Xem *Phụ lục A*.

Ga Union được xây dựng vào năm 1911 và đưa tuyến đường sắt khu vực Oregon và Washington vào phía nam trung tâm thành phố. Nó phục vụ cho đến năm 1971, khi Amtrak hợp nhất thành Ga King Street. Kế hoạch ban đầu vào năm 1973 bắt đầu được khai thác bằng cách sử dụng một cơ sở hạ tầng được thiết kế để phân bổ hàng nghìn hành khách cho các phương tiện vận tải đa phương thức. Nó đã được nghiên cứu lại vào các năm 1985, 1989, 1992 và cuối cùng là năm 1998 khi nó trở thành trụ sở chính cho Sound Transit mới được thành lập. Tòa nhà vẫn chưa được sử dụng, ngay cả sau gần 50 năm nghiên cứu. Mặc dù việc trả lại lối vào của đường sắt chở khách vào tòa nhà được liệt kê trong DEIS là tác động bất lợi do gián đoạn xây dựng và việc mua lại một phần tài sản, nhưng chúng tôi tin rằng một thiết kế cẩn trọng có thể trả lại tính toàn vẹn cho việc sử dụng và sự liên kết cho tòa nhà mang tính biểu tượng này, là lối vào trung tâm thành phố Seattle và là nơi giao nhau của hai khu vực lịch sử.

Trong nhiều hoạt động tiếp cận cộng đồng trong suốt quá trình của dự án WSBLE, nhân viên của Sound Transit đã thu hút cộng đồng tham gia các khảo sát về tầm nhìn để xác định các ưu tiên và mục tiêu của cộng đồng. *Những nỗ lực tiếp cận này là bắt buộc và cần thiết* trong dự án

chuyển tuyến đầy tham vọng này. Tuy nhiên, đối với nhiều người ở Phía Nam Trung Tâm Thành Phố, đều có cảm giác choáng ngợp như là *chúng tôi đã từng đến đây*.

Vào năm 2019, theo yêu cầu của liên minh các bên liên quan của Phía Nam Trung Tâm Thành Phố, Thành Phố Seattle, Sound Transit và Quận King đã đồng ý hợp tác với chúng tôi để xem xét các kết quả tiếp cận trong quá khứ và củng cố những gì mà các thành viên cộng đồng đã chia sẻ trong 20 năm qua về lợi ích, nhu cầu, mối quan tâm và ưu tiên của chúng tôi. Đánh Giá này cho thấy sự nhất quán đáng kể trong suốt nhiều thập kỷ. Thành Phố, Sound Transit, và Quận King cũng đồng ý kết hợp nhiều ưu tiên được xác định này trong số các khu phố vào các kế hoạch dự án trong tương lai có ảnh hưởng đến cộng đồng của chúng tôi — bao gồm cả Dự Án này. Các ưu tiên này bao gồm:

1. Duy trì hoặc tăng cường quyền sở hữu của cộng đồng đối với tài sản
2. Tăng cường an toàn công cộng
3. Tăng cường sức sống và tính bền vững của cộng đồng
4. Khuyến khích phát triển kinh tế
5. Tăng cường sức khỏe và phúc lợi cộng đồng
6. Thừa nhận và giải quyết vấn đề phân biệt chủng tộc trong lịch sử đã và đang tiếp tục ảnh hưởng đến các khu phố
7. Giảm thiểu các bất lợi tổng hợp đối với và/hoặc sự di dời của các doanh nghiệp, cư dân và tổ chức phi lợi nhuận hiện có
8. Vận hành các khu vực chung
9. Tăng cường sự đa dạng kinh tế trong các doanh nghiệp và cư dân
10. Tăng cường tính linh động và kết nối
11. Giữ lại các đặc trưng lịch sử và văn hóa
12. Hỗ trợ môi trường kinh doanh nhỏ
13. Đảm bảo rằng mọi người dân ở khắp Seattle và khu vực tiếp tục tiếp cận được các khu phố, ngay cả trong quá trình xây dựng

Trong những năm gần đây, nhân viên Seattle, Quận King và Sound Transit đã làm việc với các bên liên quan của PSQ và CID về việc thực hiện Kế Hoạch Ý Tưởng Trung Tâm Jackson, được xuất bản vào năm 2019. Đây là một ví dụ về những cách mà các cơ quan chính phủ đang thực hiện để tập trung vào các ưu tiên của cộng đồng và hoàn thành các mục tiêu chung. Tuy nhiên, vẫn chưa có kết quả khả thi nào từ công tác Kế Hoạch Ý Tưởng. RET là một cơ hội khác cho các đối tác chính phủ của chúng tôi để minh họa cho sự hỗ trợ của các cộng đồng tìm kiếm bình đẳng và chứng minh rằng những lời hứa sẽ được tuân thủ.

Để đảm bảo rằng Sound Transit và Thành Phố Seattle đáp ứng các kết quả đã nêu của họ về:

- 1) hạn chế các tác động bất lợi của dự án và phối hợp với các cộng đồng bị ảnh hưởng để xác định cơ hội khắc phục các bất lợi trong quá khứ; 2) tối đa hóa kết nối cho tất cả người dùng; và
- 3) [đảm bảo] cộng đồng có thể định hình được các quyết định có tác động đến họ, thông qua

quyền tự quyết và với tầm nhìn 100 năm cho các thế hệ tương lai, DEIS phải hướng trọng tâm vào các giá trị và ưu tiên của người dân CID.

NHỮNG TÁC ĐỘNG CỦA FIFTH AVE. S.

Các tuyến đường của 5th Ave. S. được đề xuất (CID-2a, CID-2b và Đường Chéo CID-2a), sẽ phá vỡ các lời hứa và các mục tiêu đã nêu của RET. Các tác động trực tiếp, lâu dài đối với bốn đến sáu tòa nhà đủ điều kiện/được liệt kê trong Sổ Bộ Quốc Gia, với các tác động gián tiếp và xây dựng bổ sung đối với bốn tòa nhà khác và sẽ tạo thành một tác động bất lợi đáng kể đối với hai khu vực lịch sử được liệt kê trong Sổ Bộ Quốc Gia. Với việc bổ sung các công viên, nó cũng tạo ra sự gia tăng đáng kể các tác động sử dụng theo 4(f) (1 nguồn tài nguyên so với 3-4 nguồn tài nguyên).

Có một vấn đề mở đặt ra là liệu các tác động lâu dài, trực tiếp và gián tiếp của các phương án 5th Ave. S. có thể được hạn chế hay không. Việc mất di sản văn hóa phi vật thể có phải là điều có thể giải quyết bằng tiền? Liệu các chương trình hạn chế có hoàn thành mục tiêu của họ trong một thời hạn có thể dự đoán được hay không? HSD không nghĩ như vậy. Thay vào đó, Dự Án này yêu cầu một thiết kế có thể tránh được các tác động thảm khốc của việc chia cắt CID.

Tuyến đường 4th Ave. S. *làm thay đổi* các tác động và sự cân bằng đối với hệ thống giao thông khu vực bên ngoài khu phố lịch sử đã được đánh dấu đỏ để tồn tại. Nhìn chung, các thực thể bị ảnh hưởng bởi vị trí đặt nhà ga trên 4th Ave. S., có cơ sở hạ tầng tài chính lớn để có thể đương đầu với các thử thách. Sự lựa chọn 4th Ave. S. sẽ phân phối các tác động một cách công bằng trên toàn khu vực, chủ yếu là kinh tế và phù hợp với các hướng dẫn làm giảm thiểu tác động hiện có.

Ngoài ra, một nhà ga được xây dựng giữa các phương án vận chuyển hiện có có khả năng mang lại trải nghiệm êm ái cho người lái khi di chuyển giữa các phương thức vận chuyển. Tuyến đường 4th Ave. S. sẽ hỗ trợ việc thực hiện các phần quan trọng của Kế Hoạch Ý Tưởng Trung Tâm Jackson, đặc biệt liên quan đến kết nối giữa các khu phố và phương tiện giao thông. Nó sẽ tăng cường cơ sở hạ tầng cho người đi bộ và điều chỉnh các tín hiệu để ưu tiên trải nghiệm của người đi bộ và người sử dụng phương tiện công cộng trong hành lang quan trọng này, điều này sẽ mang lại lợi ích lâu dài cho cả PSQ và CID.

KHÔNG NÊN TIẾN HÀNH PHƯƠNG ÁN GA SÂU

Sau khi xem xét cẩn thận WSBLE DEIS, Ban HSD tin rằng một trong hai phương án đường hầm sâu, CID-1b hoặc CID-2b, sẽ không đáp ứng các mục tiêu đã nêu trong việc tạo ra một hệ thống giao thông công cộng thân thiện với người dùng và là trung tâm giao thông liên kết xung quanh Ga Union và Ga King Street. Chúng cũng không đáp ứng các mục tiêu cộng đồng về kết nối giữa phương tiện công cộng và các khu phố CID và PSQ.

Chúng tôi không tin những phương án — với việc sử dụng chỉ có thang cuốn và thời gian vận chuyển lâu hơn — có thể phục vụ cho việc hỗ trợ khu phố hoặc khu vực này. Ngay cả một ngân hàng với tám thang cuốn cũng sẽ không thể đáp ứng kịp với đám đông trong các sự kiện lớn (ví dụ: bóng đá hoặc các trận đấu bóng chày, hoặc Tết Nguyên Đán) hoặc khi có sự cố máy móc. Việc chỉ sử dụng thang cuốn cũng không khả thi nếu có một đại dịch toàn cầu khác, khiến việc

di chuyển trong thang máy với người không phải là thành viên trong nhà sẽ không an toàn. Chúng tôi lo ngại rằng việc chỉ sử dụng thang cuốn sẽ khiến mọi người phải xuống hoặc chuyển tuyến ở một nhà ga khác với việc di chuyển ít phức tạp hơn, làm giảm đi hiệu suất của nhà ga mới. Các phương án ga sâu này cũng sẽ làm cho việc vận chuyển bằng đường sắt nội thành trở nên bất tiện cho cư dân của PSQ và CID. Với tất cả những thách thức này, chúng tôi tin rằng CID-1b hoặc CID-2b có thể làm giảm mục đích và nhu cầu của dự án và do đó cần được loại bỏ khỏi việc xem xét thêm.

CÁC TÁC ĐỘNG TRỰC TIẾP, GIÁN TIẾP, NGẮN HẠN VÀ LÂU DÀI CỦA CÁC PHƯƠNG ÁN THAY THẾ 5TH AVE. S.

Vào năm 2022, nếu bạn đứng trên quảng trường của ga tàu nội thành của Khu Quốc Tế/Khu Phố Tàu (ID/C) tại S. King St., là thực tế bạn sẽ đứng ở cả hai khu vực lịch sử CID và PSQ.

Xung quanh bạn, quảng trường ga ID/C được bao bọc bởi kiến trúc bằng gạch của đầu thế kỷ 20 của Ga Union, và kiến trúc bằng thép và kính chứng kiến sự phát triển của đầu những năm 2000. Quảng trường ID/C những năm 1990 có kiến trúc thượng tầng bằng gạch và lưới thép, với các yếu tố nghệ thuật và thơ ca được đưa vào quảng trường một cách tinh vi đến nỗi chúng đã bị lãng quên. Kiến trúc bằng thép và kính của các tòa nhà ở phía nam và phía tây của nhà ga là nơi tọa lạc của một số chuỗi cửa hàng kinh doanh thực phẩm duy nhất trong hai khu vực lịch sử. Tám kính phản chiếu các tòa nhà lịch sử tại 5th Ave. S.

Ở phía đông, bạn sẽ thấy trung tâm của Khu Phố Tàu, được bao quanh bởi Cổng Khu Phố Tàu Lịch Sử. Đây là một khu vực thương mại sầm uất, nhưng nó cũng đang dần phục hồi sau đại dịch coronavirus và sự gia tăng tình trạng kỳ thị chống Người Châu Á.

Các mặt tiền cửa hàng dọc theo 5th Ave. S., đặc biệt là phía bắc S. King St., có rất ít phương tiện giao thông đi lại và hoạt động vào ban ngày, nhưng các mặt tiền cửa hàng nhỏ dọc theo S. King St. vẫn sầm uất. Tòa nhà ở góc có Joe's Bar, một quán rượu nhỏ trong khu vực từng là một quán rượu hoặc quán bar có niên đại ít nhất là từ năm 1938 - 5 năm sau khi chấm dứt lệnh cấm - khi đó là Quán Bida của Bà Ko Nishiyama. Một vài cửa hàng nằm đối diện với S. King St., Seattle's Best Tea, một cửa hàng trà và trên châu Đài Loan mở cửa từ năm 1996 trong một không gian từng là tiệm bida và chợ Thái, nhưng giờ đây phục vụ những tín đồ của trên châu. Những địa điểm này hỗ trợ lưu lượng truy cập đến các doanh nghiệp mới như Chung Chun Rice Dogs, được mở trong một không gian nhỏ hơn, giá cả phải chăng này và đó là một điều gì đó gây chú ý trên Instagram.

Phía Nam của Cổng, Publix là một câu chuyện thành công của thế kỷ 21, được phục hồi từ cấu trúc khách sạn cho thuê phòng đơn ban đầu thành căn hộ cho thuê theo giá thị trường, với một tòa nhà căn hộ mới ở phía nam, bổ sung cho kiến trúc có giá trị lịch sử. Cả hai tòa nhà Publix, cùng với các tòa nhà thương mại ở phía bắc, đều có cửa hàng bán lẻ ở tầng trệt, các doanh nghiệp địa phương nhỏ đóng góp vào cộng đồng doanh nhân sôi động của CID.

Phía sau Publix là một bãi đậu xe và một tòa nhà thấp, một tầng có trát vữa màu nâu với mái ngói màu xanh lam nổi bật - cửa hàng tạp hóa Uwajimaya cũ - nay được gọi là Nagomi Plaza. Phía sau Nagomi Plaza là Uwajimaya mới, là một tòa nhà nhiều tầng với các căn hộ mọc lên phía trên cửa hàng tạp hóa, khu ăn uống và một vài cơ sở kinh doanh nhỏ khác hoạt động trên các mặt tiền đường phố.

Phần lớn khu vực này thuộc sở hữu hoặc là nơi cư ngụ của các gia đình dân tộc thiểu số khu vực, là những người đã xây dựng các cơ sở kinh doanh, giáo dục con cái và thực hiện cam kết với cộng đồng CID.

Khu vực này sẽ như thế nào vào năm 2042?

Theo DEIS, nếu đường chéo CID-2a hoặc CID-2a được xây dựng, thì các thửa đất thuộc sở hữu địa phương sẽ được Sound Transit mua. Một cấu trúc tháp thông gió và thoát hiểm sẽ nằm ở giữa bãi đậu xe Nagomi Plaza. Phần còn lại của khu vực giữa mặt sau của Publix, 6th Ave. S. và S. Weller St. sẽ bị bỏ trống. Lối vào ga sẽ nằm ở phía bên kia đường, trên một bãi đất trống trên một thửa đất trống hoàn toàn khác, có chỗ để xe đạp và một bãi đất trống khác ở góc đối diện của khu vực đó. Cộng đồng sẽ làm việc để xác định điều gì sẽ xảy ra tiếp theo. Tại thời điểm đó, kế hoạch TOD tiềm năng sẽ kết hợp các ưu tiên đã nêu từ lâu của cộng đồng như thế nào? Một khi Cổng Khu Phố Tàu Lịch Sử được bao quanh bởi những bãi đất trống, thì Sound Transit sẽ làm gì để khôi phục di sản văn hóa phi vật thể đã mất cùng với các tòa nhà và doanh nghiệp?

Kinh Tế và Tập Quán Văn Hóa được Đan Xen ở Khu Phố Tàu

DEIS thừa nhận rằng CID có tính liên kết xã hội mạnh mẽ, cũng như rủi ro cao đối với việc di dời, xác định sự gắn kết của khu phố ở “mức độ mà cư dân có cảm giác thân thuộc với khu phố của họ ... xem xét các tương tác giữa cư dân và các nguồn lực trong khu phố” (DEIS 4.3.4.1.1; 4.3.4.3.3).

Khu Phố Tàu luôn là sự kết hợp của sự tham gia kinh tế vào nền văn hóa người da trắng trong khi cũng là nơi ẩn náu của nền văn hóa thống trị. Không gian làm trung gian cho mối quan hệ này được thấm nhuần di sản văn hóa phi vật thể: truyền thống, biểu hiện và biểu hiện sống của văn hóa sống, tri thức và kỹ năng, bao gồm cả ngôn ngữ và lễ hội.

CID của Seattle đặc biệt trong việc mang những người nhập cư Trung Quốc, Nhật Bản, Philippines, Việt Nam và Campuchia tập trung lại với nhau trong một không gian được xác định bởi “sự khác biệt” của họ nhưng đã xây dựng bản sắc đó thành sức mạnh của bản sắc cộng đồng. Không giống như bất kỳ khu phố nào khác dọc theo hành lang WSBLE, CID cung cấp một không gian với các dịch vụ xã hội phù hợp với văn hóa, không gian giải trí và văn hóa, và các doanh nghiệp nhỏ phù hợp với văn hóa.

CID có truyền thống khởi nghiệp của người nhập cư, thường được chuyển giao qua nhiều thế hệ, tạo ra sự giàu có và ổn định cho gia đình mà những người nhập cư châu Á không thể tiếp cận. Tác động kinh tế và văn hóa không thể được xem xét riêng trong khu phố này.

CID-1A, 4TH AVE. S. CẠN, PHÙ HỢP VỚI CÁC ƯU TIÊN CỘNG ĐỒNG VÀ TRÁNH CÁC TÁC ĐỘNG BẤT LỢI ĐỐI VỚI CỘNG ĐỒNG NGƯỜI DA MÀU

Phương án 4th Ave. S. cạnh, CID-1a, là giải pháp thay thế nhằm tránh, thay vì cố gắng giảm thiểu các tác động văn hóa không thể điều chỉnh được. Và quan trọng hơn, phương án 4th Ave. S. cạnh cho phép Sound Transit và Thành phố Seattle hợp tác trong một dự án sẽ tạo ra một trung tâm vận chuyển khu vực phát triển mạnh và tiến tới các ưu tiên quan trọng bị trì hoãn từ lâu của các cộng đồng xung quanh, bao gồm cả các ý tưởng được đề xuất trong Kế Hoạch Ý Tưởng Trung Tâm Jackson.

Những lợi ích của phương án 4th Ave. S. cận sẽ mang lại lợi ích cho cộng đồng và khu vực khi sẽ góp phần thực sự hoàn thành tầm nhìn 100 năm. Nó sẽ:

1. **Tăng cường tính linh động và kết nối:** Các phương án cận có nghĩa là chuyển giao dễ dàng và thuận tiện hơn giữa các tuyến đường sắt nội thành và tiếp cận dễ dàng hơn với các phương thức giao thông khác. Tuyến 4th Ave. S. tạo kết nối chuyển tuyến trực tiếp đến cả khu phố CID và PSQ, cũng như các kết nối trực tiếp nhất đến Sounder, Amtrak và các sân vận động. Với đường chui dành cho người đi bộ, nó sẽ cải thiện trải nghiệm của người đi bộ cho những người sử dụng đường sắt nội thành hoặc chỉ cố gắng băng qua 4th Ave. S..
2. **Vận hành các khu vực chung:** CID-1a sẽ giúp Ga Union vận hành bằng cách phục hồi mục đích ban đầu của nó là một nhà ga xe lửa. Đóng vai trò là vị trí cho lối vào ga tàu điện nội thành mới và kết nối giữa các ga hiện có và ga được đề xuất, Ga Union đã hồi sinh sẽ sẵn sàng để hoạt động tích cực hơn nữa. Tuy nhiên, bất kỳ hoạt động nào cũng phải được cấp vốn đầy đủ.
3. **Tăng cường tính an toàn công cộng:** Việc vận hành bổ sung Ga Union, Cầu đi bộ S. Weller St., và 4th Ave. S. và S. Jackson St. với người đi bộ sẽ tăng cường tính an toàn công cộng. Điều này nhằm mục đích nâng cao sức khỏe và phúc lợi cộng đồng bằng cách tăng cường tính an toàn cho người đi bộ và kết nối giữa các khu phố CID và PSQ. Báo Cáo Tiến Độ Quy Hoạch Ga của Thành Phố cũng xác định những cải tiến dành cho người đi bộ xung quanh ga, điều này sẽ làm tăng thêm những lợi ích này.
4. **Giảm thiểu bất lợi tổng hợp đối với và/hoặc sự di dời của các doanh nghiệp, cư dân và tổ chức phi lợi nhuận hiện nay:** Ưu tiên cộng đồng này cũng đáp ứng mục tiêu kết quả RET, và tuyến 4th Ave. S. sẽ tránh được sự di dời của 19-27 doanh nghiệp nhỏ trong CID dọc theo 5th Ave. S., S. King St., 6th Ave. S. và S. Weller St. Ngoài ra, bằng cách di chuyển công trình cốt lõi ra bên ngoài khu cư này, các tác động của dự án được chia sẻ theo khu vực thay vì chỉ tập trung tại địa phương của các doanh nghiệp nhỏ, thuộc sở hữu của dân tộc thiểu số, với vốn hóa ít.

Tăng cường đa dạng kinh tế trong các doanh nghiệp và cư dân, khuyến khích phát triển kinh tế và duy trì/tăng quyền sở hữu tài sản của cộng đồng là những mục tiêu bổ sung được xem xét dựa theo những bất lợi tổng hợp, do đời sống kinh tế và văn hóa của CID và PSQ gắn liền với nhau. Những ưu tiên này đòi hỏi Sound Transit phải phối hợp với cộng đồng và Thành phố để xác định được các nhu cầu, rào cản và cơ hội nhằm tăng cường tính bền vững lâu dài và khả năng tồn tại của những khu phố lịch sử quan trọng này ở Seattle.

HSD nhằm mục đích hỗ trợ một môi trường kinh doanh nhỏ và yêu cầu Sound Transit và Thành phố cùng tham gia với chúng tôi trong mục tiêu này, nhằm nâng cao sức sống và tính bền vững của cộng đồng, đồng thời giữ được tính lịch sử và văn hóa. Theo những cách khác nhau, cả PSQ và CID đều là các khu phố được phát triển bởi các doanh nghiệp khởi nghiệp địa phương nhỏ, với các tòa nhà hỗn hợp và cư dân cư trú phía sau và phía trên các doanh nghiệp có các nhân viên và khách hàng quen.

5. **Đảm bảo rằng mọi người dân ở khắp Seattle và trong khu vực tiếp tục tiếp cận đến các khu phố, ngay cả trong quá trình xây dựng:** Bằng cách tránh các tác động

xây dựng đối với 5th Ave. S., S. King St. và S. Weller St., CID được bảo vệ khỏi quá trình gián đoạn xây dựng, sự gắn kết văn hóa, cho phép các doanh nghiệp, tổ chức phi lợi nhuận tiếp tục đi trên con đường hiện tại của họ, thu hút người dân địa phương và du khách từ khắp nơi trên thế giới đến thăm. Tương tự, PSQ sẽ không phải gánh chịu các tác động từ quá trình xây dựng như họ đã gặp phải trong các dự án gần đây. Việc thiết kế các kế hoạch giảm thiểu tác động xây dựng sẽ là chìa khóa để đạt được mục tiêu này và các cộng đồng cần được tham gia.

- 6. Thừa nhận và giải quyết vấn đề phân biệt chủng tộc trong lịch sử đã và đang tiếp tục ảnh hưởng đến các khu phố:** Phụ lục A có một danh sách gốc để ghi nhận các tác động trong quá khứ của các hành động của chính phủ đối với các khu phố này. Việc giải quyết các vấn đề này cần được đưa vào FEIS trong phần tác động tổng hợp, cùng với các biện pháp giảm thiểu tác động đối với dự án và biện pháp giảm thiểu được thiết kế nhằm tăng cường cho cộng đồng sự bình đẳng sau quá trình xây dựng Dự án.

NGHIÊN CỨU BỔ SUNG CẦN CÓ ĐỂ GIẢI QUYẾT CÁC TÁC ĐỘNG CỦA 4TH AVE. S.

Việc cải thiện mạng lưới vận chuyển khu vực của chúng tôi cần sự đánh đổi. Như đã thảo luận ở trên, HSD tin rằng những đánh đổi được yêu cầu trong các phương án 5th Ave. S. không mang lại đủ lợi ích hoặc không thể bị hạn chế.

Điều này không có nghĩa là tuyến đường CID-1a 4th Ave. S. không bị tác động đáng kể. Có nhiều vấn đề còn tồn tại vẫn chưa được giải đáp trong DEIS. HSD yêu cầu Ban Sound Transit dành thời gian nghiên cứu bổ sung và cam kết đảm bảo tính minh bạch của 4th Ave. S., để giải quyết các vấn đề còn tồn tại này và cho phép xây dựng một kế hoạch giảm thiểu tác động toàn diện. Một số điểm cụ thể cần làm nổi bật:

- Nghiên cứu bổ sung bắt buộc không nhằm mục đích trì hoãn tiến trình WSBLE. Thay vào đó, HSD yêu cầu nhân viên của Sound Transit tiếp tục tham gia với cộng đồng khi họ giải quyết các vấn đề được liệt kê bên dưới (và những vấn đề khác phát sinh) để cộng đồng có thể tham gia vào, thay vì thụ động nhận EIS cuối cùng vào năm tới.
- Điều quan trọng trong số các mối quan tâm là chi phí vượt mức dự kiến. Sound Transit đã tham gia vào việc tinh chỉnh chi phí tự nguyện trên các phân đoạn khác của tuyến đường được đề xuất. Nó cũng phải thực hiện một sự tinh chỉnh tích cực cho phương án 4th Ave. S. cạnh. HSD đang yêu cầu Sound Transit bố trí đúng kích thước tuyến đường 4th Ave. S. và ga trong phạm vi ngân sách và áp dụng các chiến lược thiết kế để giảm chi phí. Áp dụng cùng một loại tư duy đổi mới và sáng tạo cũng như nỗ lực cần có để tạo ra phương án thay thế đường chéo của 5th Ave. S. (một ga do Sound Transit đề xuất để giải quyết những thách thức mà họ đã xác định cho CID-2a), để khai thác các cải tiến đối với CID-1a.
- Những phương án xây dựng hoặc cải tiến thiết kế nào mà Sound Transit và Thành Phố Seattle có thể sử dụng để quản lý đường vòng, chuyển hướng giao thông và giảm thiểu việc ngăn đường?
- Các tuyến xe buýt CẦN được bảo trì trong quá trình xây dựng. Xe buýt và phương tiện công cộng có thể được ưu tiên trên những phần đường còn lại của 4th Avenue trong quá trình xây dựng không?

- Cầu đi bộ S. Weller St. sẽ có tác động như thế nào?
- Can the impact on Ryerson Bus Base be further reduced?
- Có thể giảm thiểu hơn nữa những tác động đến Trạm Xe Buýt Ryerson không?
- Làm cách nào để định hướng lại các tuyến đường vận chuyển bên ngoài các khu phố CID và PSQ, với môi trường quy mô nhỏ dành cho người đi bộ, các khu vực, các tòa nhà lịch sử và mức độ tập trung của các dịch vụ nhân sinh?
- Sound Transit phải xác định cách quản lý các sự kiện phát sinh trong quá trình xây dựng. Ngoài ra, FEIS phải xác định cách thiết kế ga CID mới để thích ứng với các sự kiện phát sinh trong quá trình hoạt động.

NGHIÊN CỨU BỔ SUNG CẦN THIẾT NẾU TIẾN HÀNH CÁC PHƯƠNG ÁN THAY THẾ 5TH AVE. S.

Nếu Ban Sound Transit quyết định tiến hành nghiên cứu các tuyến đường của 5th Ave. S., thì phải có cả nghiên cứu bổ sung và ước tính chi phí để giảm thiểu biến đổi thực tế. Bao gồm:

- Cam kết cộng đồng sở hữu đối với các thửa đất được chỉ định để phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD) một cách bình đẳng. Ví dụ, điều tra tính khả thi của quỹ đất ưu tiên cộng đồng hoặc các mô hình phi truyền thống khác và các phương pháp tiếp cận sáng tạo đối với quyền sở hữu cộng đồng.
- Nghiên cứu bổ sung về tính khả thi kinh tế của TOD trong bối cảnh các quy định của Khu Đánh Giá Đặc Biệt Quốc Tế, xem xét năng lực cộng đồng và tài chính. Do TOD có xu hướng làm tăng mật độ người sử dụng xung quanh các trung tâm giao thông, nhưng thực tế CID và PSQ đã là các khu phố có mật độ người sử dụng cao, vậy liệu có thể tăng cường thêm mật độ người sử dụng theo quy định trước đây của khu vực hay không?
- Phải xây dựng sự hiểu biết về tầm quan trọng văn hóa của quyền sở hữu doanh nghiệp nhỏ và các vườn ươm doanh nghiệp nhỏ mới khởi sự để tạo điều kiện cho các gói hỗ trợ chuyển địa điểm (di dời) và giảm thiểu tác động phù hợp cho các doanh nghiệp nhỏ bị ảnh hưởng. Trong một khu kinh doanh nhỏ như CID, các doanh nghiệp tồn tại trong một mạng lưới các doanh nghiệp nhỏ khác. Việc chuyển địa điểm có hiệu ứng gợn sóng. Sound Transit cần đánh giá những tác động này hoặc cung cấp hỗ trợ cho các tổ chức cộng đồng để nghiên cứu vấn đề này, trước khi giải quyết gói hỗ trợ giảm thiểu tác động.
- Cấp vốn để hỗ trợ các doanh nghiệp địa phương nhỏ có chủ sở hữu không nói Tiếng Anh chuẩn bị tham gia vào Đạo Luật Thống Nhất Về Chính Sách Tái Định Cư (Di dời), bao gồm hỗ trợ pháp lý và kế toán, dựa trên các bài học kinh nghiệm khi tham gia với các doanh nghiệp Thung Lũng Rainier để giải quyết việc giảm thiểu tác động trong ST1.
- Cấp vốn cho các tổ chức cộng đồng trong CID và PSQ để tuyển dụng thêm nhân viên và/hoặc nhà thầu và phát triển các chương trình hỗ trợ các thành viên và du khách của họ chuẩn bị cho các tác động xây dựng, điều hướng thời gian xây dựng và vận động cho tầm nhìn cộng đồng cho đến khi TOD đã hứa hẹn hoàn thành.
- Mọi nỗ lực nào để vận hành Ga Union trong khi đặt nhà ga mới ở 5th Ave. S. phải bao gồm kinh phí giảm thiểu để vận hành và quản lý tài sản miễn là và cho đến khi mọi hoạt động trở nên tự túc.
- Sự mất mát của cấu trúc văn hóa là một vấn đề và sẽ đòi hỏi những nỗ lực sáng tạo để giảm thiểu tác động. Có thể tạo ra các thước đo do cộng đồng xác định để đo lường sự đa dạng và sức sống liên tục của sự sống trong CID và PSQ. Cần chú ý đến các lực

lượng thúc đẩy quá trình chỉnh trang đô thị hoặc di dời, bao gồm giá thuê trung bình của bất động sản nhà ở và thương mại, tỷ lệ sở hữu địa phương và các chỉ số khác. Cần có kinh phí để xác định một nghiên cứu thích hợp, để đánh giá lại định kỳ (đầu tiên là hàng năm, sau đó có thể là 5 năm một lần trong tổng số 20 năm sau khi TOD hoàn thành) và để đưa ra các biện pháp khắc phục cho các tác động gián tiếp, lâu dài được xác định khi bắt đầu Dự Án và trong tương lai.

Ngoài ra, với các khu phố lịch sử độc đáo hiện diện trong phân đoạn CID của Dự án, chúng tôi đề nghị nên trình bày các phân tích bổ sung về tác động tổng hợp để minh chứng cho tác động của dự án cơ sở hạ tầng công cộng lớn nhất trong lịch sử thành phố Seattle đối với hai khu phố lâu đời nhất trong thành phố. Các dự án cơ sở hạ tầng trước đây trong khu phố đã mang lại lợi ích cho mạng lưới giao thông khu vực nhưng lại gây bất lợi cho những cộng đồng người tìm kiếm bình đẳng này. Chúng tôi hoan nghênh mục tiêu nhà nước của Sound Transit là khắc phục những bất lợi trong quá khứ và ủng hộ mọi nỗ lực để đảm bảo những lời hứa này được thực hiện.

KẾT LUẬN

Dựa trên việc xem xét thông tin hiện có, chúng tôi tin rằng phương án CID-1a 4th Ave. S. cạnh mang lại tiềm năng lớn nhất để đạt được các ưu tiên của cộng đồng, tạo kết nối trực tiếp giữa các khu phố PSQ và CID và tăng cường kết nối giao thông giữa các phương thức vận tải. Tuy nhiên, cần phải làm rõ các tác động về chi phí, giao thông và vận chuyển, phân kỳ và tổ chức xây dựng cũng như kế hoạch quản lý xây dựng cho phương án 4th Ave. S. và thu hút cộng đồng tham gia trước khi hoàn thành FEIS. Chúng tôi tin rằng CID-1a là giải pháp gần nhất để mang lại lợi ích cho cả địa phương và khu vực đồng thời bảo vệ các giá trị văn hóa cốt lõi không thể thay thế của các khu phố CID.

HSD rất biết ơn về cơ hội này để có thể đưa ra ý kiến về DEIS, và những nỗ lực của nhân viên Sound Transit trong việc tiếp cận với các cộng đồng người đa dạng của chúng tôi. Chúng tôi mong muốn được tiếp tục hợp tác với hội đồng quản trị và nhân viên của Sound Transit để đảm bảo hoàn thành thành công dự án công đầy tham vọng và tốn kém này trong lịch sử của Seattle.

Trân trọng,

Kathleen Barry Johnson
Giám Đốc Điều Hành

Dana Phelan
Chủ Tịch, Hội Đồng Quản Trị

Tài liệu đính kèm:

Phụ lục A: Liệt kê các chính sách, dự án và sự kiện có ảnh hưởng đến tình trạng phân biệt chủng tộc trong quá khứ

Phụ lục B: Danh sách chi tiết các ý kiến và vấn đề của DEIS

Phụ lục C: Ma trận các ưu tiên cộng đồng và tác động của các phương án đang chờ xử lý

Đồng Gửi Tới: Hội Đồng Quản Trị Sound Transit, Hội Đồng Thành Phố Seattle, Hội Đồng Quận King, Thị Trưởng Danh Dự Bruce Harrell và Giám Đốc Điều Hành Danh Dự Dow Constantine, Đại Diện Danh Dự Sharon Tomiko Santos, Đại Diện Danh Dự Kristen Harris-Talley, Thượng Nghị Sĩ Rebecca Saldaña, Thượng Nghị Sĩ Danh Dự Maria Cantwell, Thượng Nghị Sĩ Patty Murray, Đại Diện Danh Dự Hoa Kỳ Pramila Jayapal, Đại Diện Danh Dự Hoa Kỳ Adam Smith