

(ទំព័រនេះត្រូវបានទុកឲ្យទទេដោយចេតនា)

បុព្វកថា

គោលបំណងនៃឯកសារបរិស្ថាននេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងក្រោម ច្បាប់គោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ (National Environmental Policy Act - NEPA) គឺដើម្បីបង្ហាញពីតំរូវការអំពី គម្រោងដែលបានស្នើដល់អ្នកធ្វើសេចក្តីសម្រេច និងសាធារណជន។ ទោះបីជាវិទ្យាសាស្ត្រ និងការវិភាគ ដែលគាំទ្រសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) នេះមានភាពស្មុគស្មាញក៏ដោយ ឯកសារនេះត្រូវបានរៀបចំឡើងសម្រាប់សាធារណជនទូទៅ។ សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន សម្រាប់គម្រោង Link Union Station (Link US) ត្រូវបានរៀបចំឡើងស្របតាម ផ្នែកទី 508 នៃច្បាប់ Rehabilitation Act ឆ្នាំ 1973 ដូចដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម និង សេចក្តីណែនាំអំពីការចូលប្រើមាតិកាគេហទំព័រ (Web Content Accessibility Guidelines) ដូចដែលត្រូវបានទាមទារក្រោម ផ្នែកទី 11546.7 នៃក្រមរដ្ឋាភិបាលរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា។

ភាគទី I នៃសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាននេះ (Final EIS) ត្រូវបានរៀបចំឡើងជា 11 ជំពូក និង សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិនេះ។ ភាគទី II រួមមាន ឯកសារបន្ថែមបច្ចេកទេសចំនួន 20 រួមទាំងផែនការវិស្វកម្មដែលពាក់ព័ន្ធ ខណៈដែលភាគទី III ផ្តល់នូវ មតិយោបល់ដែលទទួលបានលើ Draft EIS/ Supplemental Environmental Impact Report (EIR) ព្រមទាំងការឆ្លើយតបចំពោះមតិយោបល់ទាំងនោះ ហើយភាគទី IV គឺជា កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច។ សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ នេះ ផ្តល់នូវទិដ្ឋភាពទូទៅយ៉ាងទូលំទូលាយនៃជំពូកសំខាន់ៗទាំងអស់នៅក្នុង Final EIS រួមទាំង ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលអាចកើតមាន សម្រាប់ប្រធានបទធនធានបរិស្ថាននីមួយៗ (សូមមើល តារាង ES-1 ដល់តារាង ES-3)។

តើមានអ្វីខ្លះបានផ្លាស់ប្តូរ?

ចាប់តាំងពីការបិទបញ្ចប់រយៈពេល 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ការទទួលមតិយោបល់សាធារណៈសម្រាប់ Draft EIS/SEIR នៅថ្ងៃទី 9 ខែសីហា ឆ្នាំ 2024 មក CHSRA និង Metro បានកំណត់អត្តសញ្ញាណនូវការប្រែប្រួលការរចនា ដែលជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសរចនាសាងសង់ (Build Alternative Design Option) ដែលត្រូវបានពិចារណានៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) បានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃដើមមូលធន នៅក្នុង Final EIS បានធ្វើការកែប្រែតិចតួច និងបានបន្ថែម ការពន្យល់បញ្ជាក់ ចំពោះការវិភាគផលប៉ះពាល់ ដោយផ្អែកលើមតិយោបល់ដែលបានទទួល និងការផ្លាស់ប្តូរច្បាប់ថ្មីៗ បានធ្វើការកែលម្អ វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ហើយបានបន្ថែមវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជំនួស (Offsetting Mitigation Measures – OMMs) ថ្មីៗផងដែរ។ ការកែប្រែនៅក្នុង ភាគទី I និង ភាគទី II នៃ Final EIS ដែលបណ្តាលមកពីការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះ ត្រូវបានបង្ហាញឲ្យដឹងតាមរយៈ បន្ទាត់បញ្ជីនៃ Track Change ដែលស្ថិតនៅខាងឆ្វេងនៃអត្ថបទដែលត្រូវបានកែប្រែ។

នៅថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025 Metro ក្នុងនាមជា អាជ្ញាធរនាំមុខក្រោម CEQA សម្រាប់គម្រោង បានអនុម័តបញ្ជាក់ Final SEIR និងអនុម័ត CEQA Findings of Fact, Statement of Overriding Considerations, និង Revised Mitigation Monitoring and Reporting Program។ ដោយសារតែ Metro បានអនុម័តបញ្ជាក់ SEIR រួចហើយ ដូច្នេះ SEIR ត្រូវបានដកចេញដោយចេតនា ពី Final EIS នេះ។

តើជំហានបន្ទាប់ក្នុងដំណើរការបរិស្ថានមានអ្វីខ្លះ?

CHSRA និង Metro ក្នុងសមត្ថភាពជាអាជ្ញាធរនាំមុខក្រោម NEPA បានចេញផ្សាយឯកសារតែមួយ ដែលរួមបញ្ចូល សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និង កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច (Combined Final EIS/ROD) ។ កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច (ROD) នេះ ពណ៌នាអំពី គម្រោង និងជម្រើស ផ្សេងៗ ដែលត្រូវបានពិចារណា ពណ៌នាអំពី ជម្រើសដែលត្រូវបានជ្រើសរើស និងកំណត់អត្តសញ្ញាណ ជម្រើសដែលល្អប្រសើរផ្នែកបរិស្ថាន (Preferred Alternative) ព្រមទាំងធ្វើការសន្និដ្ឋាន និងការកំណត់ សេចក្តីសម្រេចផ្នែកបរិស្ថាន ទាក់ទងនឹងច្បាប់ការពារប្រភេទសត្វជិតផុតពូជ (Endangered Species Act) ផ្នែកទី 106 នៃច្បាប់ NHPA និង ផ្នែកទី 4(f) នៃច្បាប់ USDOT ឆ្នាំ 1966 បោះពុម្ពផ្សាយ ការកំណត់ សម្របសម្រួលគុណភាពខ្យល់ របស់ FRA ស្របតាម ច្បាប់ Clean Air Act និងកំណត់អត្តសញ្ញាណ វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដែលត្រូវបានទាមទារ។

ES.0 សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ចាប់តាំងពីការបោះពុម្ពផ្សាយ Draft EIS/SEIR សម្រាប់ គម្រោង Link US មក ការផ្លាស់ប្តូរដូចខាងក្រោមនេះ ត្រូវបានអនុវត្តលើ សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិនេះ៖

- បានបន្ថែមបុព្វកថា ដើម្បីណែនាំអំពីសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ ពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) សង្ខេបអំពី ការផ្លាស់ប្តូរចាប់តាំងពីការបិទបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR និងបង្ហាញ ជំហានបន្ទាប់ក្នុងដំណើរការបរិស្ថាន។
- បានបន្ថែមផ្នែក ES.3 ដើម្បីណែនាំអំពី ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) ។ បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់រយៈពេល 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ការទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ Metro បានស្នើការកែប្រែការរចនា ចំពោះជម្រើសសាងសង់ (*Build Alternative Design Option*) រួមមាន ការប្រែប្រួលការរចនា ការកែលម្អ និងការកាត់បន្ថយដែលត្រូវបានពិភាក្សា និងដោះស្រាយនៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS)។ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើងដោយផ្អែកលើព័ត៌មានថ្មីៗដែលទទួលបានពី មតិយោបល់សាធារណៈក្នុងអំឡុងរយៈពេល 45 ថ្ងៃ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ (*Final EIS ភាគទី III, មតិយោបល់៖ IND 3-1, IND 5-1, IND 58-2, IND 63, IND 94-1, IND 112-1 និង IND 117-3*) ព្រមទាំងមតិយោបល់ពី មន្ត្រីការពារបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្ររដ្ឋ (State Historic Preservation Officer - SHPO) និងភាគីពិគ្រោះយោបល់ផ្សេងៗ ក្នុងបរិបទនៃដំណើរការផ្នែកទី 106 ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ នៃ Los Angeles Union Station (LAUS) និងព័ត៌មានថ្មីៗពីដំណើរការរចនាវិស្វកម្ម ដែលផ្តល់ឱកាសក្នុងការកាត់បន្ថយទំហំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើសុំជៀសវាង និងកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ ហើយកាត់បន្ថយថ្លៃដើម ក្នុងលក្ខណៈមួយដែលនៅតែអនុញ្ញាតឱ្យ Metro បំពេញតាមគោលបំណង និងតម្រូវការទាំងអស់នៃគម្រោងបាន។
- បានបន្ថែមផ្នែក ES.4 និង តារាង ES-0 ដើម្បីផ្តល់ សេចក្តីសង្ខេបអំពីការកែប្រែ និងការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផ្នែកសារកម្មផ្សេងៗដែលត្រូវបានអនុវត្តនៅចន្លោះ Draft EIS/SEIR និង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើ មតិយោបល់ដែលទទួលបានក្នុងអំឡុងរយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ សកម្មភាពសម្របសម្រួលជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ និងអាជ្ញាធរ និង ការផ្លាស់ប្តូរផ្នែកបទប្បញ្ញត្តិផ្សេងៗ ដែលបានកើតឡើងចាប់តាំងពីការបោះពុម្ពផ្សាយ Draft EIS/SEIR។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ផ្នែក ES.3 ទីតាំងគម្រោង និងតំបន់សិក្សា ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.5 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើ ការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.4 តំបន់បន្ថែមសម្រាប់រចនាដើម្បីសម្របសម្រួលរថភ្លើងល្បឿនលឿនត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជាផ្នែក ES.6 នៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើ ការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.6 តំបន់បន្ថែមសម្រាប់រចនាដើម្បីសម្របសម្រួលរថភ្លើងល្បឿនលឿន នៃសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ត្រូវបានកែសម្រួលដើម្បីបញ្ជាក់ឲ្យច្បាស់អំពីនិយមន័យនៃ ការសម្របសម្រួលសម្រាប់រថភ្លើងល្បឿនលឿននៅក្នុងតំបន់វិសាលភាពគម្រោង Link US។
- ផ្នែក ES.5 ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៅ Los Angeles Union Station ត្រូវបាន ប្តូរលេខឡើងវិញទៅជាផ្នែក ES.7 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើ ការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.6 ជម្រើសគម្រោង និង ជម្រើសរចនា- សេចក្តីសង្ខេបទូទៅអំពីជម្រើសគម្រោង និងជម្រើសការរចនា ត្រូវបាន ប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.9 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើ ការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.7 គោលបំណង និងតម្រូវការរបស់គម្រោង ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.8 នៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS)។

- ផ្នែក ES.8 ការចូលរួមដែលរំពឹងទុកពីអាជ្ញាធរ ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.10 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.9 ការអនុញ្ញាត ការសម្រេចចិត្តតាមឆន្ទានុសិទ្ធិ និងការអនុម័តពីអាជ្ញាធរដែលរំពឹងទុក ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.11 នៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.10 សេចក្តីសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់ និងវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.12 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើ ការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.11 ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមិនអាចជៀសវាងបានត្រូវបាន ប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.13នៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយ ផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.11.2 របាយការណ៍បន្ថែមអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានតាមច្បាប់ ត្រូវបានដកចេញ ដោយសារតែសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) នេះ មិនរួមបញ្ចូល SEIR ទៀតឡើយ។
- ផ្នែក ES.12 សេចក្តីសង្ខេបអំពីអត្ថប្រយោជន៍របស់គម្រោង ត្រូវបាន ប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.14 នៅក្នុង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.13 តំបន់នៃបញ្ហាវិវាទ ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.15 នៅក្នុងសេចក្តី ថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែក ផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.14 ការចែកចាយសាធារណៈ និងការពិនិត្យឡើងវិញ ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.16 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ផ្អែក លើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.15 ការកំណត់អត្តសញ្ញាណជម្រើសដែលត្រូវបានជ្រើសរើសជាចម្បង ត្រូវបានប្តូរ លេខឡើងវិញទៅជាផ្នែក ES.17 នៅក្នុងសេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់ បរិស្ថាន (Final EIS) ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.16 ដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចរបស់ California High-Speed Rail Authority ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជាផ្នែកES.18 នៅក្នុង Final EIS ដោយផ្អែកលើការបន្ថែម ផ្នែកផ្សេងៗដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.17 ដំណើរការធ្វើសេចក្តី សម្រេចរបស់ Federal Railroad Administration ត្រូវបាន ប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា ផ្នែក ES.19 នៅក្នុង Final EIS ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ

ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។

- ផ្នែក ES.18 ការកំណត់សេចក្តីសម្រេចផ្នែកយុត្តិធម៌បរិស្ថាន ត្រូវបានដកចេញពី Final EIS។
- ផ្នែក ES.19 ការកំណត់សេចក្តីសម្រេច Section 4(f)/6(f) ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជាផ្នែក ES.20 នៅក្នុងFinal EIS ដោយផ្អែកលើការបន្ថែមផ្នែកផ្សេងៗ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- ផ្នែក ES.9.4 ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានបន្ថែមនៅក្នុង Final EIS ដើម្បីបញ្ជាក់ឲ្យច្បាស់អំពីភាពខុសគ្នារវាង ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) និង ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option)។
- ផ្នែក ES.10.3 ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard – ការកំណត់ CEQA ត្រូវបានដកចេញដោយសារតែ Final EIS នេះ ជាឯកសារដែលរៀបចំឡើងសម្រាប់តែ NEPA ប៉ុណ្ណោះ។
- ផ្នែក ES.12.3 វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជំនួស ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងមតិយោបល់សហគមន៍ត្រូវបាន បន្ថែមនៅក្នុង Final EIS ដើម្បីសង្ខេបអំពីវិធានការបន្ថែម ដែលនឹងត្រូវបានទាមទារ នៅពេលអនុវត្តជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) និង ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard ព្រមទាំងបង្ហាញពី របៀបដែលវិធានការទាំងនេះត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើងតាមរយៈការចូលរួម និងការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ Housing Authority of the City of Los Angeles (HACLA) និង ទីក្រុង Vernon បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់ រយៈពេលពិនិត្យសាធារណៈ 45 ថ្ងៃលើ Draft EIS/SEIR។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ផ្នែក ES.16 (ដែលពីមុនជាផ្នែក ES.14 នៅក្នុង Draft EIS/SEIR) ត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដើម្បីផ្តល់ ព័ត៌មានអំពីការបោះពុម្ពផ្សាយ និងការពិនិត្យសាធារណៈ លើ Draft EIS/SEIR ផ្នែករងថ្មី ES.16.1 បានសង្ខេបអំពីមតិយោបល់ដែលទទួលបាន ក្នុងអំឡុង រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ។ លើសពីនេះទៀត ផ្នែក ES.16.2 ត្រូវបាន បន្ថែម ដើម្បីពណ៌នាអំពី សកម្មភាពចូលរួមជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលបានអនុវត្ត បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ លើ Draft EIS/SEIR។
- ផ្នែក ES.17 (ដែលពីមុនជាផ្នែក ES.15 នៅក្នុង Draft EIS/SEIR) ត្រូវបាន ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដើម្បី កំណត់អត្តសញ្ញាណជម្រើសដែលត្រូវបានជ្រើសរើសជាចម្បង (Preferred Alternative) ថាជា ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ដែលរួមបញ្ចូល ជម្រើសការរចនាផ្នែកគម្រប Rail Yard Canopy លេខ 1 និង លេខ 2 ព្រមទាំង ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option)។
- ផ្នែក ES.18 (ដែលពីមុនជាផ្នែក ES.16 នៅក្នុង Draft EIS/SEIR) ត្រូវបានកែសម្រួលដើម្បីទទួលស្គាល់ថា CHSRA នឹងពិចារណាការចេញផ្សាយ Final EIS ឬ Combined Final EIS /Record of Decision។ បន្ថែមពីនេះ ផ្នែក ES.18 ក៏បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីណែនាំតារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ដែលអាចកើតមាន រវាងជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) និងជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) ផងដែរ។
- តារាង ES-2 ដែលបានសង្ខេបអំពីការកំណត់សេចក្តីសម្រេចក្រោម CEQA សម្រាប់ស្ថានភាពដែលបានផ្លាស់ប្តូរនៅក្នុង Draft EIS/SEIR ត្រូវបានដកចេញដោយសារតែ Final EIS នេះមិនរួមបញ្ចូល SEIR ទៀតឡើយ។
- តារាង ES-3 នៅក្នុង Draft EIS/SEIR ត្រូវបានប្តូរលេខឡើងវិញទៅជា តារាង ES-2 នៅក្នុង Final EIS ដោយផ្អែកលើ ការដកចេញនៃតារាង ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។
- តារាង ES-4 ដែលបានសង្ខេបអំពីការវិភាគក្រោម CEQA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅក្នុង Draft EIS/SEIR ត្រូវបានដកចេញ ព្រោះ Final EIS នេះ ជាឯកសារដែលរៀបចំឡើងសម្រាប់តែ NEPA ប៉ុណ្ណោះ។
- តារាង ES-1 និង ES-2 (ដែលពីមុនជាតារាង ES-3 នៅក្នុង Draft EIS/SEIR) ត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ដើម្បីរួមបញ្ចូលការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA សម្រាប់ ដំណាក់កាលសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ប្រយោលក្នុងគោលបំណងផ្តល់ព័ត៌មាន។ ការកែប្រែតិចតួច ចំពោះ ការវិភាគផលប៉ះពាល់ និង ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផ្នែកសារកម្មផ្សេងៗ ត្រូវបានអនុវត្តលើតារាងទាំងនេះ ដោយផ្អែកលើ ការកែសម្រួលផ្សេងៗ ដែលបានធ្វើឡើងលើឯកសារ EIS/SEIR នៅចន្លោះ Draft EIS/SEIR និង សេចក្តីថ្លែងការណ៍ចុងក្រោយ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (Final EIS) ហើយត្រូវបានពិពណ៌នាបន្ថែមខាងក្រោម៖

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- តារាង ES-1 សេចក្តីសង្ខេបអំពីការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់
 - ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ - បានធ្វើការកែប្រែតិចតួច លើអត្ថបទនៃវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ TR-1 ដើម្បីបន្ថែម Los Angeles Unified School District (LAUSD) ជាភាគីសម្របសម្រួល។ លើសពីនេះទៀតក៏បានធ្វើការកែប្រែតិចតួច លើអត្ថបទនៃ វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ AES-1 ដើម្បីរួមបញ្ចូលអត្ថបទដែលបានស្នើសុំដោយ Housing Authority of the City of Los Angeles (HACLA) ទាក់ទងនឹងការថែទាំជញ្ជាំងបង្ការសំឡេងនៅ William Mead Homes និង Care First Village។
 - ការដឹកជញ្ជូន - សេចក្តីសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានសម្រាប់ ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈត្រូវបាន បន្ថែម ទៅក្នុង ការវិភាគដំណាក់កាលប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ប្រយោលសម្រាប់ ប្រធានបទ 3.3-D ដោយស្របតាម ផ្នែក 3.3 ការដឹកជញ្ជូននៃ Draft EIS/SEIR។ វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ TR-3 ត្រូវបានកែសម្រួលស្របតាមសេចក្តីសម្រេចចិត្តពីរ របស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល Metro ដែលបានអនុម័តក្នុងកិច្ចប្រជុំថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025។ សេចក្តីសម្រេចចិត្តទាំងនេះ ទាមទារការសហការបន្ថែម រវាង ទីក្រុង Vernon, Metro, CHSRA, និង BNSF។
 - គុណភាពទេសភាព និងសោភ័ណភាព – បានធ្វើការកែប្រែតិចតួចលើការវិភាគដំណាក់កាលប្រតិបត្តិការនៅក្នុងតារាង ES-1 ដើម្បីទទួលស្គាល់ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាននៅ Visual Assessment Unit លេខ 6 សម្រាប់ ប្រធានបទ 3.4-A ដោយស្របតាមផ្នែក 3.4 គុណភាពទេសភាព និងសោភ័ណភាព នៃ Draft EIS/SEIR។ លើសពីនេះទៀត ក៏បានធ្វើការកែប្រែតិចតួច លើអត្ថបទនៃវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ AES-2 ដល់ AES-3 ផងដែរ។
- តារាង ES-2 Summary of NEPA Analysis for the Malabar Yard Railroad Improvements (សេចក្តីសង្ខេបអំពីការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard)
 - Land Use and Planning (ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ) — បានធ្វើការកែប្រែតិចតួចលើអត្ថបទនៃវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ TR-1 សម្រាប់ Malabar Yard ដើម្បីបន្ថែម Los Angeles Unified School District (LAUSD) ជាភាគីសម្របសម្រួល និងដឹក City of Vernon ចេញពីតួនាទីជាភាគីទទួលខុសត្រូវ។
 - ការដឹកជញ្ជូន — បានធ្វើការកែប្រែតិចតួច លើការវិភាគផលប៉ះពាល់សម្រាប់ប្រធានបទ 3.3-B ដើម្បីដកការទទួលស្គាល់សំណុំដងទ្វារឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកពីរដាច់ដោយឡែកគ្នានៅលើវិថី Seville Avenue ដែលអាចបង្កហានិភ័យសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ផ្លូវ។ លក្ខណៈពិសេសនៃគម្រោងនេះ ត្រូវបានដកចេញពីការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់ រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ លើ Draft EIS/SEIR។
 - ការដឹកជញ្ជូន - បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ TR-6 សម្រាប់ Malabar Yard ដើម្បីដកយោងទៅកាន់ Final EIS។

- គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល - បានធ្វើការបញ្ជាក់បន្ថែមលើសេចក្តីសន្និដ្ឋានអំពីផលប៉ះពាល់ប្រយោលសម្រាប់ ប្រធានបទ 3.5-A និង 3.5-B ដើម្បីទទួលស្គាល់ផលប៉ះពាល់ប្រយោលវិជ្ជមានជាក់ស្តែងដែលកើតឡើងពីការកាត់បន្ថយចលនាថត្នើង លើ Harbor Subdivision (*ខាងលិចនៃទីក្រុង Vernon*) ។
 - Noise and Vibration (សំឡេងរំខាន និងការញ័រ) - បានធ្វើការបញ្ជាក់បន្ថែមលើសេចក្តីសន្និដ្ឋានអំពីផលប៉ះពាល់ប្រយោល សម្រាប់ប្រធានបទ 3.6-A និង 3.6-B ដើម្បីទទួលស្គាល់ផលប៉ះពាល់ប្រយោលវិជ្ជមានជាក់ស្តែង ដែលកើតឡើងពី ការកាត់បន្ថយចលនាថត្នើង លើ Harbor Subdivision (*ខាងលិចនៃទីក្រុង Vernon*)។
 - ធនធានជីវសាស្ត្រ និងតំបន់ជ្រាបទឹក) – បានធ្វើការកែតម្រូវលើការវិភាគផលប៉ះពាល់សម្រាប់ប្រធានបទ 3.7-B និង វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ BIO-2 សម្រាប់ Malabar Yard ដើម្បីយោងទៅកាន់បទបញ្ជាដើមឈើរបស់ទីក្រុង Vernon (*Code of Ordinances, Chapter 12.24, Street Trees*) ។
- បានកែសម្រួលករណីជាច្រើន ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ដែលបានអនុវត្ត។
 - បានកែសម្រួលអត្ថបទសម្គាល់ជើងទំព័រ លេខ 1 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងសេចក្តីណែនាំ និងវិធានការចុងក្រោយបំផុតរបស់ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន (Council on Environmental Quality) ។

ES.1 សេចក្តីផ្តើម

អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ខោនធី Los Angeles (Metro) ក្នុងនាមជាម្ចាស់ស្ថានីយ៍ថត្នើង Los Angeles Union Station (LAUS) កំពុងស្នើអនុវត្តគម្រោង Link Union Station (Link US) (*ហៅថា គម្រោង ឬ សកម្មភាពដែលបានស្នើសុំ*) ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាកំណត់សមត្ថភាពនៅ LAUS ។

ES.2 អាជ្ញាធរនាំមុខក្រោម NEPA

នៅពេលអនុវត្ត ដំណាក់កាលកំណត់វិសាលភាពគម្រោង នៅខែឧសភាឆ្នាំ2016 អាជ្ញាធររដ្ឋដែកសហព័ន្ធ (FRA) (នៅពេលនោះនៅតែជាអាជ្ញាធរនាំមុខក្រោមច្បាប់គោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ [NEPA]) និង Metro ដែលអនុវត្តនាទីជា អាជ្ញាធរនាំមុខក្រោម CEQA និងជាអ្នកឧបត្ថម្ភគម្រោងមានគោលបំណងរៀបចំឯកសាររួមមួយ គឺ សេចក្តីវាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (EIS)/ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (EIR) សម្រាប់គម្រោងនេះ ស្របតាម ក្រមបទប្បញ្ញត្តិរដ្ឋ California (CCR) ចំណងជើងទី 14 ផ្នែកទី 6 ជំពូកទី 3 (*គោលការណ៍ណែនាំច្បាប់គុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋ California [CEQA]*) ផ្នែកទី 15222 (*ការរៀបចំឯកសាររួម*) និង ក្រមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធចំណងជើង 40 (CFR) ផ្នែកទី 1506.2 និង **1506.4 (ឆ្នាំ 2016) **។ (*សិទ្ធិអំណាចសម្រាប់ការរួមបញ្ចូលឯកសារបរិស្ថានសហព័ន្ធ និងរដ្ឋ*) ។ FRA បានបោះពុម្ពផ្សាយ

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

សេចក្តីជូនដំណឹងអំពីបំណង (NOI) សម្រាប់គម្រោងនេះ នៅក្នុងទស្សនាវដ្តីផ្លូវការសហព័ន្ធ (FR) នៅថ្ងៃទី 31 ខែឧសភា ឆ្នាំ2016។

នៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ2017 អាជ្ញាធររថភ្លើងល្បឿនលឿនរដ្ឋ California (CHSRA)ដោយសហការជាមួយ អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនរដ្ឋ California (CalSTA) បានដាក់ពាក្យស្នើសុំសេចក្តីព្រាងទៅកាន់ អាជ្ញាធរផ្លូវដែក សហព័ន្ធ (FRA) ដើម្បីទទួលយកភារកិច្ចពិនិត្យបរិស្ថានសហព័ន្ធក្រោម NEPA និង ច្បាប់បរិស្ថាន សហព័ន្ធផ្សេងៗ (ហៅថា ការផ្ទេរភារកិច្ច NEPA) ។ នៅថ្ងៃទី 2 ខែឧសភា ឆ្នាំ2018 FRA បានបោះពុម្ព ផ្សាយ ពាក្យស្នើសុំចុងក្រោយសម្រាប់ ការផ្ទេរភារកិច្ច NEPA និងអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នា (MOU) សេចក្តីព្រាងនៅក្នុង Federal Register។ ការទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 30ថ្ងៃ បានបញ្ចប់នៅថ្ងៃទី1 ខែមិថុនា ឆ្នាំ2018។ ស្របតាម អនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នាចុងក្រោយ ចុះថ្ងៃទី23 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2019 រវាង FRA និង រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា Metro គឺជាអ្នកឧបត្ថម្ភគម្រោង និងជា អាជ្ញាធរនាំមុខរួមក្រោម NEPA។ MOU នេះត្រូវបានអនុញ្ញាតដោយ ក្រមច្បាប់សហរដ្ឋអាមេរិកចំណង ជើង 23 (USC)ផ្នែកទី 327 តាមរយៈកម្មវិធី កម្មវិធីអនុវត្តគម្រោងដឹកជញ្ជូនថ្លៃដីដែលត្រូវបានគេស្គាល់ ថា NEPA Assignment។ MOU បានផ្ទេរភារកិច្ចភាគច្រើនក្រោម NEPA និង ច្បាប់បរិស្ថានសហព័ន្ធ ផ្សេងៗទៅឲ្យ រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាដោយអនុវត្តតាមរយៈ CHSRA សម្រាប់គម្រោងដែលចាំបាច់ក្នុងការគាំ ទ្រការរចនា ការសាងសង់និងប្រតិបត្តិការរបស់ប្រព័ន្ធថ្លើងល្បឿនលឿន (High-Speed Rail – HSR) ដែលបានគ្រោងទុក។ MOU ក៏បានរួមបញ្ចូលគម្រោងដែលតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់ទៅកាន់ស្ថានីយ៍សម្រាប់ ប្រព័ន្ធអ៊ីអ៊ែស ដែលបានគ្រោងទុក រួមទាំងគម្រោងនេះផងដែរ។ MOU ចុងក្រោយ ចុះថ្ងៃទី23 ខែកក្កដា ឆ្នាំ2019 រវាង FRA និងរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាបានបន្តសុពលភាពឡើងវិញនៅថ្ងៃទី 22 ខែកក្កដា ឆ្នាំ2024។

នៅខែ តុលា ឆ្នាំ 2018 Metro ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរនាំមុខក្រោម CEQA សម្រាប់គម្រោងបានជ្រើសរើស រៀបចំ EIR ដាច់ដោយឡែកសម្រាប់គម្រោងនេះដោយអនុលោមតាម CEQA។ Metro បានបញ្ជាក់ Final EIR នៅថ្ងៃទី 27 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2019 (State Clearinghouse No. 2016051071) ហើយនៅថ្ងៃទី 28 ខែតុលា ឆ្នាំ 2021 Metro បានអនុម័ត CEQA Addendum លេខ 1 ទៅ Final EIR។ Final EIS នេះ រួមបញ្ចូលដោយការយោង ទៅ Final EIR ដែលបានអនុម័តបញ្ជាក់ពីមុន និង CEQA Addendum លេខ 1 ទៅកាន់ Final EIR សម្រាប់ គម្រោង Link Union Station។ Final EIR ពេញលេញ ឯកសារបន្ថែម បច្ចេកទេស និង CEQA Addendum លេខ 1 ទៅ Final EIR សម្រាប់គម្រោង Link Union Station អាច ទាញយកបានពី៖

https://www.dropbox.com/scl/fo/q51hz0past461qn8pk0eb/ABJAsL7qEI2u_VNcXf1hMtU/Reports/CEQA/Final%20EIR?dl=0&rkey=hqfq2hbb6t5ki1vh74bwqlazr&subfolder_nav_tracking=1

នៅខែ តុលា ឆ្នាំ 2019 CHSRA និង Metro បានចាប់ផ្តើមរៀបចំ Draft EIS ដាច់ដោយឡែក សម្រាប់ គម្រោងនេះ។ នៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2020 ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការដែលអាចកើតមានសម្រាប់ការកែលម្អ

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ក្នុង ទីក្រុង Vernon CHSRA បានចេញផ្សាយ សេចក្តីជូនដំណឹងអំពីបំណង (NOI) ដែលបានកែសម្រួលឡើងវិញ ដើម្បីចាប់ផ្តើមដំណើរការកំណត់វិសាលភាពបន្ថែម និង ស្នើសុំមតិយោបល់បន្ថែមពីសាធារណជន និងអាជ្ញាធរ ពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិវឌ្ឍ Draft EIS សម្រាប់គម្រោងនេះ។ នៅខែធ្នូ ឆ្នាំ2022 Metro បានជ្រើសរើសរៀបចំ CEQA Supplemental EIR (SEIR) ដើម្បីបញ្ជាក់ព័ត៌មានដល់អ្នកធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត អាជ្ញាធរសាធារណៈ និងសាធារណជនទូទៅ អំពីការបន្ថែម ឬការផ្លាស់ប្តូរតិចតួច (ហៅថា ស្ថានភាពដែលបានផ្លាស់ប្តូរ) ដែលបានកើតមាន ចាប់តាំងពីការអនុម័តបញ្ជាក់ Final EIR នៅថ្ងៃទី 27 ខែមិថុនា

¹ The Council on Environmental Quality (CEQ) បានដកចេញបទប្បញ្ញត្តិ 40 Code of Federal Regulations (CFR) ផ្នែក 1500–1508 របស់ខ្លួន ចេញពី Federal Register¹ CEQ’s Interim Final Rule Rescinding CEQ Regulations, 90 Federal Register (FR) 10610, ថ្ងៃទី 25 ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ2025។ ទោះជាយ៉ាងណា California High-Speed Rail Authority (CHSRA) នៅតែ អនុវត្តអាស្រ័យលើបទប្បញ្ញត្តិ ដូចដែលបានមានសុពលភាព នៅកាលបរិច្ឆេទនៃ Notice of Intent (NOI) ដំបូង គឺថ្ងៃទី 31 ខែឧសភា ឆ្នាំ 2016។ ដូច្នេះ ការយោងទាំងអស់ទៅកាន់បទប្បញ្ញត្តិ CEQ នៅក្នុងឯកសារបរិស្ថាននេះ សំដៅទៅលើបទប្បញ្ញត្តិឆ្នាំ 1978 និង ការកែប្រែឆ្នាំ 1986 (51 Federal Register (FR) 15618, ថ្ងៃទី 25 ខែមេសា ឆ្នាំ 1986) ។

ឆ្នាំ2019, និងការអនុម័តបន្ទាប់នៃ CEQA Addendum លេខ 1 ព្រមទាំងការអនុម័តយកទៅប្រើនូវ កម្មវិធីតាមដាន និងរាយការណ៍វិធានការបន្ថែមបន្ថយ ដែលបានកែសម្រួល (MMRP) នៅថ្ងៃទី 28 ខែតុលា ឆ្នាំ2021។

នៅខែមេសា ឆ្នាំ2023 CHSRA និង Metro បានព្រមព្រៀងគ្នារៀបចំ EIS/SEIR រួមគ្នា។

- EIS នេះកត់ត្រាលក្ខខណ្ឌមូលដ្ឋាន ដែលពិពណ៌នាអំពីបរិស្ថានដែលត្រូវបានប៉ះពាល់ កំណត់អត្តសញ្ញាណបរិបទបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអនុវត្តគម្រោង ពិភាក្សាអំពីបរិបទ និងកម្រិតភាពធ្ងន់ធ្ងរ នៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលអាចកើតមាន និងរៀបរាប់វិធានការដើម្បីកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលអាចកើតមាន។ NEPA EIS ក៏បានកំណត់អត្តសញ្ញាណវិធានការដែល CHSRA និង Metro បានអនុវត្ត ដើម្បីបង្ហាញការអនុលោមតាម ច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិបរិស្ថានសហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ដែលអនុវត្តបានរួមទាំង (ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមនេះទេ) ផ្នែកទី 106 នៃច្បាប់អភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រជាតិ (NHPA) ច្បាប់ទឹកស្អាត (CWA) ច្បាប់ខ្យល់ស្អាតសហព័ន្ធ (FCAA) ផ្នែកទី 4(f) នៃច្បាប់ក្រសួងដឹកជញ្ជូន ឆ្នាំ1966 បទបញ្ជាប្រតិបត្តិ (EO) 11990 ស្តីពីច្បាប់សត្វ និងរុក្ខជាតិកំពុងផុតពីស្លាប់ ស្តីពីការការពារតំបន់ជ្រាបទឹក EO 11988 និងបទបញ្ជា 5650.2 របស់ក្រសួងដឹកជញ្ជូនសហរដ្ឋអាមេរិក (USDOT) ស្តីពីការគ្រប់គ្រង និងការការពារតំបន់ទឹកជំនន់ ព្រមទាំងបទបញ្ជា និងកូដដែលអនុវត្តបានរបស់ ខោនធី និងទីក្រុង Los Angeles និងទីក្រុង Vernon។
- ស្របតាម CEQA Guidelines ផ្នែកទី 15163(b) SEIR មានព័ត៌មានចាំបាច់ដើម្បីធ្វើឲ្យ EIR មុននេះមានភាពគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់គម្រោង ដូចដែលបានកែសម្រួល។ ដោយផ្អែកលើលក្ខណៈនៃស្ថានភាពដែលបានផ្លាស់ប្តូរ រួមទាំង (ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមនេះទេ) ការផ្លាស់ប្តូរដែលពាក់ព័ន្ធនឹង គម្រោងដែលបានកែសម្រួល និងការកែលម្អបន្ថែម ដែលបានអនុវត្ត បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ (ដែលមានន័យដូចគ្នានឹង ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) ដែលត្រូវបានពិចារណាក្នុង Final EIS) SEIR រួមបញ្ចូលការវាយតម្លៃតែប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលអនុវត្តបាននៅក្នុងស្ថានភាពដែលបានផ្លាស់ប្តូរ (CEQA Guidelines ផ្នែកទី 15163[a][2])។ SEIR គឺជាជំពូកដាច់ដោយឡែកមួយនៅក្នុងDraft EIS/SEIR ហើយត្រូវបានចែកចាយដល់អាជ្ញាធរ និងសាធារណជនជា ឯកសាររួម។

ES.3 សេចក្តីសង្ខេបអំពីការកែប្រែការរចនាដែលបានស្នើសុំ (ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់)

Draft EIS/SEIR ត្រូវបានចែកចាយ និងធ្វើឲ្យអាចប្រើប្រាស់បាន សម្រាប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ ចាប់ពីថ្ងៃទី 21 ខែមិថុនា ឆ្នាំ2024 ដល់ថ្ងៃទី 9 ខែសីហា ឆ្នាំ2024 ស្របតាម CEQA Guidelines ផ្នែកទី 15105 និង ក្រមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធចំណង់ដើង 40 ស្តីពី NEPA (CFR) 1502.19។ បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ Metro បានស្នើការកែប្រែការ

រចនា ចំពោះជម្រើសសាងសង់ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ រួមមានការប្រែប្រួលការរចនា ការកែលម្អ និងការកាត់បន្ថយ ដែលត្រូវបានពិភាក្សានិងដោះស្រាយនៅក្នុង Final EIS ។

ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើងដោយផ្អែកលើព័ត៌មានថ្មីដែលទទួលបាន ពីមតិយោបល់សាធារណៈ ក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ (Final EIS Volume III, Comments: IND 3-1, IND 5-1, IND 58-2, IND 63, IND 94-1, IND 112-1 និង IND 117-3) ព្រមទាំងមតិយោបល់ពីមន្ត្រីអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិ សាស្ត្ររដ្ឋ (SHPO) និង ភាគីពិគ្រោះយោបល់ ក្នុងក្របខណ្ឌនៃដំណើរការ Section 106 ដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់ Los Angeles Union Station (LAUS) និងព័ត៌មានថ្មីពី ដំណើរការរចនាបច្ចេកវិទ្យាដែលផ្តល់ឱកាសកាត់បន្ថយទំហំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើ រៀសវាង និងកាត់បន្ថយកម្រិត និងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បើប្រៀបធៀបនឹងជម្រើស សាងសង់ (Build Alternative) និងកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយក្នុងរបៀបដែលនៅតែអនុញ្ញាតឲ្យ Metro បំពេញគ្រប់បទប្បញ្ញត្តិនៃគោលបំណង និងតម្រូវការ។

ការកែប្រែការរចនា ដែលជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសការរចនាជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការប្រែប្រួលតិចតួចនៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ពីព្រោះ ការប្រែប្រួលទាំងនេះកាត់បន្ថយទំហំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើ រៀសវាង និងកាត់បន្ថយកម្រិត និងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង ហើយមិនធ្វើឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ ចំពោះផលប៉ះពាល់បរិស្ថានសរុបរបស់ជម្រើសសាងសង់ ដែលបានកំណត់ពីមុនឡើយ។ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) អាចត្រូវបានជ្រើសរើស សម្រាប់ការអនុម័តដោយអ្នកធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្ត បន្ទាប់ពីការពិនិត្យ និងការពិចារណា លើខ្លឹមសារ នៅក្នុងជំពូកទី 9 នៃ Final EIS និង ខ្លឹមសារផ្សេងៗទាំងអស់ នៃ Final EIS ។

ការកែប្រែការរចនា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ត្រូវបានសង្ខេប ដូចខាងក្រោម៖

- **រក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសឱ្យការធ្វើថ្មី** - ជម្រើសការរចនានៃជម្រើស សាងសង់ (Build Alternative Design Option) មិនទាមទារការជំនួសស្ពាន Vignes Street ទេ ពីព្រោះ ការរៀបចំខ្សែផ្លូវថ្នល់ប្រភេទ run-through ដែលមាន ខ្សែផ្លូវ run-through សរុប 8 ខ្សែដែលអនុញ្ញាតឱ្យ កាត់បន្ថយកម្រិតលើកកម្ពស់នៃតំបន់ Rail Yard។ ជម្រើសការរចនានៃ ជម្រើសសាងសង់ ក៏នៅតែរក្សាទុកលំហសម្រាប់ខ្សែផ្លូវ lead ទី 6 នាពេលអនាគតនៅក្នុង តំបន់ throat ផងដែរ។ ជាមួយនឹង ការដកចេញ Garden Tracks ខ្សែផ្លូវ throat ដែលត្រូវបាន គាំទ្រដោយស្ពាន Vignes Street នឹងត្រូវបានកំណត់រចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញ ដើម្បីអនុវត្តលំហ សម្រាប់ខ្សែផ្លូវ lead ថ្មីមួយលើស្ពានដែលមានស្រាប់។ នៅផ្នែកខាងត្បូងនៃ ស្ពាន Vignes

Street ខ្សែផ្លូវ *lead* ខាងលិចបំផុត ដែលឆ្លងកាត់ តំបន់ *throat* នឹងត្រូវបានលើកកម្ពស់ ដើម្បី ភ្ជាប់ទៅនឹងវេទិកាដែលបានលើកកម្ពស់ និងខ្សែផ្លូវលេខ 3 ដល់លេខ 10 ដែលពាក់ព័ន្ធនៅ ក្នុង *LAUS Rail Yard*។

- វេទិកាដែលត្រូវបានលើកកម្ពស់មានចំនួនតិចជាងមុន និងការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃតំបន់ *Rail Yard* ដែលលើកកម្ពស់** - ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) នឹងរួមបញ្ចូលតំបន់ *Rail Yard* ដែលលើកកម្ពស់ទោះយ៉ាងណាមានតែវេទិកាចំនួនបួន ប៉ុណ្ណោះដែលនឹងត្រូវបានលើកកម្ពស់ពីប្រាំបួន ហ្វីត ដល់ ដប់ពីរហ្វីត លើសពីស្ថានភាពដែល មានស្រាប់ជំនួសឱ្យ វេទិកាចំនួនប្រាំមួយ ដែលបានស្នើពីមុនឱ្យលើកកម្ពស់ដល់ 15 ហ្វីត។ វេទិកាលេខ 2 ដល់លេខ 5 និង ខ្សែផ្លូវវេទិកាដែលស្របគ្នាចំនួន 8 ខ្សែ (ខ្សែផ្លូវលេខ 3 ដល់ 10) នឹងត្រូវបាន លើកកម្ពស់ ជាផ្នែកមួយនៃ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់។ វិសាលភាព ដែលបានកាត់បន្ថយនៃតំបន់ *Rail Yard* ដែលលើកកម្ពស់នៅតែអនុញ្ញាតឱ្យ ស្ថានអាកាស នៃ run-through track ដែលតភ្ជាប់បំពេញតម្រូវការកម្ពស់បញ្ឈរ (vertical clearance) សម្រាប់ El Monte Busway និង US-101 (កម្ពស់បញ្ឈរអប្បបរមា 16.5 ហ្វីត ស្របតាមស្តង់ដាររបស់ Caltrans) ។ ការបែងចែកវេទិកា និងខ្សែផ្លូវ សម្រាប់ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់នឹង ត្រូវបានកែប្រែដោយសារតែវេទិកាលេខ 2 និងលេខ 5 នឹងត្រូវបានបែងចែកឱ្យ SCRRRA និង Amtrak សម្រាប់ថតភ្លើងតំបន់ និងថតភ្លើងអន្តរក្រុង ខណៈដែលវេទិកាលេខ 3 និងលេខ 4 (និង ខ្សែផ្លូវលេខ 5 ដល់លេខ 8) នឹងត្រូវបាន បែងចែកឱ្យ CHSRA សម្រាប់ថតភ្លើងល្បឿន លឿន CHSRA (HSR) — វេទិកាលេខ 3 និងលេខ 4 នឹងត្រូវបានសាងសង់ឱ្យបំពេញតម្រូវការ ឡើងចុះជាន់ស្មើ (level-boarding requirements)។ វេទិកាលេខ 6 និងលេខ 7 នឹងនៅតែស្ថិតនៅ កម្ពស់ដើម (existing grade) ជាមួយខ្សែផ្លូវប្រភេទ stub-end ហើយនឹងបន្ត បែងចែកឱ្យ SCRRRA និង Amtrak សម្រាប់ថតភ្លើងរយៈចម្ងាយវែង។
- ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃតំបន់ *Rail Yard* ដែលលើកកម្ពស់ ជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសការ រចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) ក៏បានកាត់បន្ថយប្រវែងដែល ត្រូវការសម្រាប់តំបន់ *Rail Yard* ដែលលើកកម្ពស់ផងដែរ។ ដូចដែលបានពិភាក្សាខាងលើ ខ្សែផ្លូវ *lead* ដែលឆ្លងកាត់តំបន់ *throat* នឹងចាប់ផ្តើមនៅខាងត្បូងនៃស្ថាន Vignes Street ដោយហេតុនេះ អនុញ្ញាតឱ្យស្ថាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់នៅតែរក្សាទុកបាន។

- **ការសាងសង់ឡើងវិញដោយផ្នែកនៃស្ពាន Cesar Chavez Avenue** - ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) នឹងរួមបញ្ចូលការសាងសង់ឡើងវិញដោយផ្នែក នៃផ្នែកមួយនៃស្ពានផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅលើ Cesar Chavez Avenue ជំនួសឱ្យការសាងសង់ឡើងវិញទាំងស្រុង ដូចដែលបានស្នើពីមុន។ ដោយសារតែតំបន់ Rail Yard នឹងត្រូវបានលើកកម្ពស់ត្រឹមតែដោយផ្នែក ដូច្នេះមានតែផ្នែកខាងលិចនៃស្ពានដែលនឹងគាំទ្រវេទិកាថ្មីចំនួនបួនប៉ុណ្ណោះ ដែលត្រូវបានទាមទារឱ្យសាងសង់ឡើងវិញ។
- **ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសាលអ្នកដំណើរ- ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់នឹងរួមបញ្ចូលការកាត់បន្ថយជាច្រើនចំពោះ វិសាលភាពនៃការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសាលអ្នកដំណើរដូចដែលសង្ខេបខាងក្រោម។**
 - **ការដកចេញ West Plaza និង West Plaza Canopy** - West Plaza ព្រមទាំងការកែប្រែប្រតិបត្តិការដោះស្រាយអីវ៉ាន់ និងសេវាកម្មលក់សំបុត្រ នៅក្នុងអគារ Amtrak នឹងត្រូវបានដកចេញជាផ្នែកមួយនៃ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់។ មិនត្រូវការការកែប្រែណាមួយចំពោះច្រកដឹកទំនិញខាងក្រៅតំបន់ចតយានយន្តនៅខាងក្រៅអគារ Amtrak ទេ។
 - **ការកាត់បន្ថយទទឹងនៃផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក** - ទទឹងនៃផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីកសម្រាប់ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់នឹងមាន ទទឹង 100 ហ្វីត ជំនួសឱ្យ 140 ហ្វីត ដូចដែលបានស្នើពីមុន។
 - **ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃ Canopy និងការផ្លាស់ប្តូរប្រភេទ** - ដោយសារតែការដកចេញ West Plaza តំបន់នេះមិនចាំបាច់ត្រូវការការគ្របដណ្តប់ដោយ គម្របដំបូល ទៀតឡើយ។ ជាផ្នែកមួយនៃ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) គម្របដំបូល បុគ្គលនឹងត្រូវបានពង្រីកឡើងដល់កម្ពស់អតិបរមា 25 ហ្វីត លើវេទិកាថ្មីចំនួន 4។ ជម្រើសរចនាគម្របដំបូល Rail Yard លេខ 2 (គម្របដំបូលធំលើ Rail Yard) មិនអាចអនុវត្តបានជាមួយជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ទេពីព្រោះវេទិកាទាំងអស់នឹងត្រូវបានទាមទារឱ្យលើកកម្ពស់ដើម្បីគាំទ្រគម្របដំបូលធំ។ លើសពីនេះទៀតគម្របដំបូលធំត្រូវបានគ្រោងឱ្យ ភ្ជាប់ទៅនឹង West Plaza Canopy ដែលក៏ត្រូវបានដកចេញពីជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ផងដែរ។
- **ចំនួនខ្សែផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ តិចជាងមុនលើស្ពានអាកាសតែមួយ ពី LAUS ទៅកាន់ West Bank នៃទន្លេ Los Angeles** - ជម្រើសសាងសង់ បានរួមបញ្ចូលខ្សែផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ចំនួន 10 ខ្សែសម្រាប់ថ្នល់តំបន់/អន្តរក្រុង និង ថ្នល់ឆ្លៀនឆ្លៀន (HSR) ខណៈដែលជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ នឹងរួមបញ្ចូលខ្សែផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ ចំនួន 8 ខ្សែ សម្រាប់ថ្នល់តំបន់/អន្តរក្រុង និង HSR។ ជាផ្នែកមួយនៃ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ស្ពានអាកាសតែមួយ នឹងត្រូវបានប្រើដើម្បីគាំទ្រខ្សែផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ ជំនួសឱ្យការរួមបញ្ចូលគ្នារវាង

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ស្ថានភាព និងទំនប់ដី ដែលបានរក្សាទុក ដូចដែលបានស្នើពីមុន។ ស្ថានភាពតែមួយនេះ នឹងពង្រីកចាប់ពី LAUS ឆ្លងកាត់ US-101 ឆ្លងកាត់ Commercial Street ខាងជើង ឆ្លងកាត់ Center Street និងឆ្លងកាត់ ខ្សែផ្លូវ lead របស់ Amtrak ដែលត្រូវបានបន្ថយកម្ពស់មុននឹងផ្លាស់ប្តូរទៅជាផ្នែកទំនប់ដីដែលបានរក្សាទុកនៅ Burlington Northern Santa Fe (BNSF) West Bank Yard។ ដោយសារតែមានចំនួនខ្សែផ្លូវផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់តិចជាងមុន ទទឹងដែលត្រូវគ្នានៃផ្នែកស្ថានភាព លើ US-101 ត្រូវបាន កាត់បន្ថយយ៉ាងខ្លាំង ពី 205 ហ្វីត ដូចដែលបានស្នើពីមុន ទៅជា 75 ហ្វីតដូចដែលបានស្នើបច្ចុប្បន្ន។

- នៅភាគខាងត្បូងនៃវេទិកាដែលបានលើកកម្ពស់នៅ LAUS ខ្សែផ្លូវ run-through ចំនួន 8 ខ្សែ នឹងបង្រួមចូលគ្នាទៅជា ខ្សែផ្លូវ run-through ចំនួន 4 ខ្សែ លើផ្នែកនៃស្ថានភាព ដែលពង្រីកឆ្លងកាត់ US-101។ បន្ទាប់មក ខ្សែផ្លូវ run-through នឹងបង្រួមចូលគ្នាឡើងវិញទៅជាខ្សែផ្លូវ run-through ចំនួន 2 ខ្សែ លើផ្នែកនៃស្ថានភាព ដែលស្ថិតនៅ ខាងលិចនៃ Center Street។
- ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) នៅតែផ្តល់សមត្ថភាពសម្រាប់ខ្សែផ្លូវ run-through ចំនួន 4 ខ្សែ សម្រាប់ រថភ្លើងលឿនលឿន (HSR) ដែលអាចប្រើប្រាស់សម្រាប់ ប្រតិបត្តិការទិសខាងជើង/ខាងត្បូង និងប្រតិបត្តិការពីវេទិកា របស់ CHSRA នៅ LAUS។ ដូចគ្នានេះដែរ ខ្សែផ្លូវ run-through ចំនួន 4 ខ្សែ សម្រាប់ រថភ្លើងតំបន់/អន្តរក្រុង នឹង គាំទ្រប្រតិបត្តិការទិសខាងជើង/ខាងត្បូង និងប្រតិបត្តិការពីវេទិកា ផងដែរ។

ដូចដែលបានពិភាក្សាលម្អិតបន្ថែមនៅក្នុង ផ្នែកទី 9.9 ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់នឹងបណ្តាលឲ្យមានសកម្មភាពសាងសង់តិចជាងមុន បើប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់។ ការកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំ នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនេះ មានទំនាក់ទំនងជាមួយសមាសធាតុខាងក្រោម៖

1. រក្សាទុកស្ថាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសឱ្យការសាងសង់ថ្មី (កាត់បន្ថយការសាងសង់ឡើងវិញស្ថានចំនួន 1)
2. វេទិកាដែលត្រូវបានលើកកម្ពស់មានចំនួនតិចជាងមុន ជាមួយផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលមានទទឹងតូចជាងមុន នៅក្រោមតំបន់ Rail Yard នៃ LAUS ដែលបានលើកកម្ពស់ដោយផ្នែក
3. ការសាងសង់ឡើងវិញដោយផ្នែកនៃស្ថាន Cesar Chavez Avenue (តែផ្នែកខាងលិចប៉ុណ្ណោះ)
4. ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សាលអ្នកដំណើរ ហើយនិង
5. ខ្សែផ្លូវ run-through មានចំនួនតិចជាងមុនលើស្ថានភាពតែមួយដែលមានទទឹងតូចជាងមុន ពី LAUS ទៅ West Bank នៃទន្លេ Los Angeles (កាត់បន្ថយខ្សែផ្លូវ run-through ចំនួន 2 ខ្សែ)

តារាង 9-14 ក្នុងជំពូកទី 9 នៃ Final EIS ក៏បានផ្តល់នូវការវាយតម្លៃប្រៀបធៀប ដែលបង្ហាញពីការកាត់បន្ថយកម្រិត និងភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃផលប៉ះពាល់ របស់ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ផងដែរ។

ES.4 សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូររវាង Draft EIS/SEIR និង Final EIS

រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ សម្រាប់គម្រោង Link US បានចាប់ផ្តើមនៅថ្ងៃទី21 ខែមិថុនា ឆ្នាំ2024 និងបញ្ចប់នៅថ្ងៃទី 9 ខែសីហា ឆ្នាំ 2024។ មានការទទួលបាន ប័ណ្ណអ្នកថ្លែង ប័ណ្ណបញ្ចេញមតិ មតិយោបល់តាមអ៊ីមែល ឬតាមអនឡាញ និងលិខិត សរុបចំនួន 140 មកពីអាជ្ញាធរ 7 អង្គការ 9 និង បុគ្គល 123 នាក់។ មតិយោបល់ត្រូវបានទទួលតាមផ្ទាល់មាត់ នៅក្នុងសវនាការសាធារណៈ និងតាម អ៊ីមែល ប្រៃសណីយ៍ធម្មតា ទម្រង់មតិយោបល់តាមអនឡាញ ប័ណ្ណមតិយោបល់ជាលាយលក្ខណ៍ អក្សរ និងខ្សែទូរស័ព្ទគម្រោង (Project hotline)។ Metro បានរៀបចំចាត់ចែង និងបែងចែកមតិយោបល់ ទាំងនេះ ហើយបានឆ្លើយតបចំពោះមតិយោបល់ជាក់លាក់ចំនួន 479។ CHSRA និង Metroបានពិនិត្យ មតិយោបល់ទាំងអស់ដែលបានទទួល ហើយបានបន្តពិគ្រោះយោបល់ ជាមួយអាជ្ញាធរបទប្បញ្ញត្តិ អង្គការ និងសមាជិកសាធារណៈដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហានិងមតិយោបល់ផ្សេងៗដែលបានលើកឡើង។

មតិយោបល់ និងការពិគ្រោះយោបល់ទាំងនេះ បានបណ្តាលឲ្យមានការកែសម្រួល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព លើឯកសារ Draft EIS/SEIR រួមទាំង ការកែលម្អវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដែលបានស្នើ។ ការ កែសម្រួលដែលបានធ្វើឡើងនៅក្នុង Volume I និង Volume II នៃ Final EIS ត្រូវបានសង្ខេបនៅក្នុងតារាង ES-0។ លើសពីនេះទៀត ការកែប្រែផ្នែកសារកម្ម និងវេយ្យាករណ៍តិចតួចផ្សេងៗក៏ត្រូវបានបង្ហាញ នៅក្នុងឯកសារ Final EIS ផងដែរ បន្ថែមពីលើការផ្លាស់ប្តូរ ដែលបានរាយការណ៍នៅក្នុងតារាង ES-0។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ	
ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
Volume I, Final EIS	
សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ	
ES.0, ទំព័រ ES-iii ដល់ ES-v	ការផ្លាស់ប្តូរទាំងអស់ចំពោះសេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ ត្រូវបានពិភាក្សាខាងលើនៅក្នុង ES.0។
ជំពូកទី 2.0 ជម្រើស និងជម្រើសការរចនាដែលត្រូវបានពិចារណា	
ផ្នែក 2.1, ទំព័រ 2-1	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីភាពខុសគ្នារវាង ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) និង ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option)។
ផ្នែក 2.1, ទំព័រ 2-1 និង 2-2	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពី មូលហេតុដែល Metro បានស្នើកែប្រែការរចនា ចំពោះជម្រើសការតម្រង់ខ្សែផ្លូវ (track alignment alternative) បន្ទាប់ពីការបិទបញ្ចប់ រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ។
ផ្នែក 2.1.1, ទំព័រ 2-2	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពី មូលហេតុដែលលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យតម្រង់ជម្រើសបន្ទាត់ផ្លូវថ្នើរច្រើន 1 ត្រូវបានកែប្រែពី pass/fail (Yes or No) ទៅជាមិនប្រើ pass/fail ទៀតឡើយ។
ផ្នែក 2.1.4, ទំព័រ 2-21	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថាជម្រើសបន្ទាត់ផ្លូវថ្នើរច្រើន 14 និង គម្រោងគំនិតសាលអ្នកដំណើរ 6 ត្រូវបាន ផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យធ្វើការវាយតម្លៃលម្អិត នៅក្នុង EIS។
ផ្នែក 2.1.5, ទំព័រ 2-21 ដល់ 2-24	បានបន្ថែមផ្នែកថ្មី ដើម្បីពិពណ៌នាអំពី ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ បើប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសការតម្រង់ខ្សែផ្លូវផ្សេងៗ ដែលត្រូវបានពិចារណា។
ផ្នែក 2.2, ទំព័រ 2-24	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបន្ថែមចម្ងាយពីចុងម្ខាងទៅចុងម្ខាង ពី Main Street ទៅ First Street។
ផ្នែក 2.3, ទំព័រ 2-27	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “as part of the Full Build-Out with HSR Condition” និងបញ្ចូលវាទៅក្នុង Full Build-Out Condition ដើម្បីឱ្យការវិភាគមានភាពច្បាស់លាស់ និងត្រឹមត្រូវជាងមុន។ ² លើសពីនេះទៅទៀត បានបន្ថែមប្រយោគ ដើម្បីកត់សម្គាល់ថា footprint គម្រោង Link US ក៏អាចផ្ទុកលំហដែលត្រូវការសម្រាប់ការដំឡើងដងបង្គោលប្រព័ន្ធខ្សែអគ្គិសនីលើក្បាល (OCS) និង ការកែលម្អបណ្តាញ សេវាសាធារណៈផ្សេងៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹង HSR ផងដែរ។

² នៅក្នុង Final EIS ពាក្យ “future” ត្រូវបានដកចេញ ពីការពិពណ៌នាអំពីប្រតិបត្តិការថ្នើរច្រើនល្បឿនលឿន (HSR) ពីព្រោះ ប្រតិបត្តិការ HSR នឹងចាប់ផ្តើមក្នុងអំឡុងពេលស៊ុមពេលវេលាដែលត្រូវបានវិភាគនៅក្នុង Final EIS។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 2.4, ទំព័រ 2-28	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកយោងច្រើនលើ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយការប្រតិបត្តិការ HSR។
ផ្នែក 2.4, ទំព័រ 2-28	បានកែសម្រួលអត្ថបទនៅក្នុង ប្រអប់រំលេចព័ត៌មាន ស្តីពី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម។
ផ្នែក 2.4, ទំព័រ 2-28 ដល់ 2-30	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីរបៀបដែល ស្ថានភាពបណ្តោះអាសន្ន និង ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញ ត្រូវបានពិចារណា និងបានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលការយោងទៅកាន់ <i>ផ្នែកទី 2.31</i>
ផ្នែក 2.4.1, ទំព័រ 2-28	បានកែសម្រួលចំណងជើងផ្នែករង និងអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ស្ថានភាពបណ្តោះអាសន្ន ក៏ត្រូវបានហៅថា ដំណាក់កាល A ផងដែរ។
ផ្នែក 2.4.1, ទំព័រ 2-29	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ខ្សែផ្លូវនឹងបន្តឆ្លងកាត់លើសពី First Street។
ផ្នែក 2.4.2, ទំព័រ 2-30	បានកែសម្រួលចំណងជើងផ្នែករង និងអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញ ក៏ត្រូវបានហៅថា ដំណាក់កាល B ផងដែរ។
ផ្នែក 2.4.2, ទំព័រ 2-30	បានកែសម្រួលអត្ថបទនៃចំណុចចុងក្រោយ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពីរបៀបដែល ខ្សែផ្លូវ run-through នឹងបង្រួមចូលគ្នាទៅជា យ៉ាងហោចណាស់ 4 ខ្សែ លើ ស្ថានអាគាស US-101 ហើយនឹង បង្រួមចូលគ្នាម្តងទៀតទៅជា 2 ខ្សែ តាម First Street។
ផ្នែក 2.4.2, ទំព័រ 2-31, រូបទី 2-2	បានកែសម្រួលរូបភាព ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព legend ដោយដកអត្ថបទដែលយោងទៅកាន់ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយ ការប្រតិបត្តិការថ្មើរឈ្មួញលឿន (HSR)។
ផ្នែក 2.4.2, ទំព័រ 2-33 និង 2-35, រូបទី 2-3 និង រូបទី 2-4	បានកែសម្រួលរូបភាព ដើម្បីបង្ហាញចំនួនខ្សែផ្លូវថ្មើរឈ្មួញឆ្លងកាត់ ត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ស្ថានភាពបណ្តោះអាសន្ន ឬ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញ។
ផ្នែក 2.6, ទំព័រ 2-38	បានកែសម្រួលអត្ថបទសម្គាល់ជើងទំព័រដើម្បីបញ្ជាក់សេចក្តីណែនាំ និងវិធានការចុងក្រោយរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។
ផ្នែក 2.6.2, ទំព័រ 2-41	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីរបៀបផ្តល់ថវិកា សម្រាប់គម្រោង Metro LA River Path Project និង ពេលវេលាដែលគម្រោង Metro Los Angeles Aerial Rapid Transit Project ត្រូវបានផ្តល់ថវិកា។
ផ្នែក 2.6.2, ទំព័រ 2-41 ដល់ 2-43	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពគម្រោង សម្រាប់គម្រោងផ្សេងៗដែលបានគ្រោងទុក និងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-53 និង 2-55, រូបទី 2-7	បានកែសម្រួល ផែនទីទី 2 ក្នុងចំណោម 5 និង ផែនទីទី 3 ក្នុងចំណោម 5 ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព legend ដោយដកអត្ថបទដែលយោង ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយការប្រតិបត្តិការថ្មើរឈ្មួញលឿន (HSR)។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-61	បានកែសម្រួលអត្ថបទស្តីពី ភាពបត់បែននៃការរៀបចំខ្សែផ្លូវ lead ដើម្បីឲ្យមាន ភាពស្របគ្នាជាមួយ ជំពូកទី 9.0 សម្រាប់ ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-61	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថារថភ្លើងល្បឿនលឿន (HSR) នឹងប្រើរូបគ្នាខ្សែផ្លូវ lead ដែលអាចបាន ចំនួន 2 ខ្សែ។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-61 ដល់ 2-73	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកយោងជាច្រើនលើ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយការប្រតិបត្តិការរថភ្លើងល្បឿនលឿន (HSR) រួមទាំងនៅក្នុងចំណងជើងរូបភាព សម្រាប់ រូបទី 2-8 និង រូបទី 2-10 ផងដែរ។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-67, តារាង 2-5	បានកែសម្រួលតារាង ដើម្បីដកយោង ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយការប្រតិបត្តិការរថភ្លើងល្បឿនលឿន (HSR)។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-73	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីឲ្យមានស្ថានភាពស្របគ្នាជាមួយ ជំពូកទី 9.0 សម្រាប់ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative Design Option) នៅក្រោម ផ្នែករថភ្លើងឆ្លងកាត់។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-74, រូបទី 2-15	បានកែសម្រួលរូបភាព ដើម្បីដកស្ថានភាព ការអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយ HSR និងបន្ថែមការបង្ហាញ “បង្ហាញជាមួយរថភ្លើង HSR”។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-80	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកយោង ស្ថានភាព ការអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយ HSR ។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-83, រូបទី 2-22	បានកែសម្រួល រូបទី 2-22 ដើម្បីដកអត្ថបទចេញពីក្រាហ្វិក។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-84	បានបន្ថែម FRA ជាអាជ្ញាធរអនុម័ត។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-84	បានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញការកែលម្អសុវត្ថិភាពផ្លូវ North Main Street ដែលបានស្នើដកចេញសួនចែកទ្រូងផ្លូវបន្ទាប់ពីទទួលបានមតិយោបល់ក្នុងអំឡុងរយៈពេលទទួលបានមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-85	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការសម្របសម្រួលបន្ថែម ជាមួយបុគ្គលិក Metro ដើម្បីរួមបញ្ចូល វិធានការ HLA (Healthy Streets LA) នៃ ផែនការចល័ត ទីក្រុង Lost Angeles ឆ្នាំ 2035។
ផ្នែក 2.7.1, ទំព័រ 2-87, រូបទី 2-23	បានកែសម្រួល រូបទី 2-23 “ការកែលម្អសុវត្ថិភាពនៅចំណុចឆ្លងផ្លូវសាធារណៈ North Main Street (កម្រិតដី)” ដើម្បីឲ្យស្របតាម ការកែប្រែការរចនា នៃការកែលម្អសុវត្ថិភាពដែលបានស្នើ បន្ទាប់ពីទទួលបានមតិយោបល់សាធារណៈ។
ផ្នែក 2.8, ទំព័រ 2-90 និង 2-91	បានបន្ថែមផ្នែកថ្មី ដើម្បីផ្តល់សេចក្តីសង្ខេបអំពី ជម្រើសការរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ដោយយោងទៅ ជំពូកទី 9.0 នៃ Final EIS ដែលផ្តល់ការពិណិទានលម្អិតអំពី ការកែប្រែ និងការកាត់បន្ថយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសនេះ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 2.9, ទំព័រ 2-91	បានដកចេញការពិពណ៌នាអំពី គម្រោងដែលបានកែសម្រួលតាម CEQA ដើម្បីណែនាំឱ្យអ្នកអានយោងទៅ Final SEIR ដែលត្រូវបានអនុម័តដោយ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលរបស់ Metro នៅថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025។
ផ្នែក 2.10, ទំព័រ 2-91, តារាង 2-6	បានកែសម្រួល តារាង 2-6 ដើម្បីបន្ថែមដីមួយកន្លែង (APN: 5409-013-915) ទៅក្នុងបញ្ជីដីដែលមិនមែនជាកម្មសិទ្ធិរបស់ Metro ដែលអាចប៉ះពាល់ និងត្រូវការទិញយក (ដោយផ្នែក) ដើម្បីអនុវត្តការកែលម្អសុវត្ថិភាពផ្លូវ North Main Street។
ផ្នែក 2.10, ទំព័រ 2-93, រូបទី 2-25	បានកែសម្រួល រូបទី 2-25 “ដីឡូត៍ដែលមិនមែនជាកម្មសិទ្ធិរបស់ Metro ដែលអាចរងផលប៉ះពាល់” ដើម្បីបញ្ចូលដីបន្ថែម (APN: 5409-013-915)។
ផ្នែក 2.11, ទំព័រ 2-95	បានកែសម្រួល ការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃដើមគម្រោង ដោយបន្ថែមសម្គាល់ជើងទំព័រ ពាក់ព័ន្ធនឹងអ្វីដែលបានរាយការណ៍ក្នុង Draft EIS/SEIR។
ផ្នែក 3.1, ការណែនាំអំពីការវិភាគ NEPA	
ផ្នែក 3.1, ទំព័រ 3.1-1	បានកែសម្រួលអត្ថបទសម្គាល់ជើងទំព័រ ដើម្បីស្របតាមការណែនាំ និងវិធានការចុងក្រោយរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។
ផ្នែក 3.1.2, ទំព័រ 3.1-5	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថាព្រំដែនគម្រោង Link US មានទំហំគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់រួមបញ្ចូល ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម និង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ថែម ដែល CHSRA ត្រូវការដើម្បីប្រតិបត្តិប្រព័ន្ធ រថភ្លើងលឿនលឿន (HSR) របស់ខ្លួន។
ផ្នែក 3.1.4, ទំព័រ 3.1-10	បានកែសម្រួល បញ្ជីចំណុចគ្រាប់ប៉ូលឡិត ដើម្បីដកចេញ “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍពេញលេញជាមួយ HSR” និងផ្លាស់ទីខ្លឹមសារនៃ ប៉ូលឡិតដែលនៅសល់ទៅកាន់ ប៉ូលឡិតមុន។
ផ្នែក 3.1.6, ទំព័រ 3.1-20	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកយោងច្រើន ទៅស្ថានភាពអភិវឌ្ឍពេញលេញជាមួយការប្រតិបត្តិការរថភ្លើងលឿនលឿន (HSR)។
ផ្នែក 3.1.8, ទំព័រ 3.1-22	បានបន្ថែម ផ្នែកថ្មីដើម្បីទទួលស្គាល់ថា EIS បានយកមតិកាមកប្រើដោយយោងពី Final EIR ដែលបានអនុម័តសម្រាប់គម្រោង (State Clearinghouse No. 2016051071) និង បន្ថែម CEQA លេខ 1 ទៅកាន់ Final EIR។
ផ្នែក 3.2, ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ	
ផ្នែក 3.2, ទំព័រ 3.2-1	បានកែសម្រួល អត្ថបទសម្គាល់ជើងទំព័រ ដើម្បីស្របតាមការណែនាំ និងវិធានការចុងក្រោយរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។
ផ្នែក 3.2, ទំព័រ 3.2-28 និង 3.2-29, ប្រធានបទ 3.2-D	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការប៉ះទង្គិចជាមួយគោលដៅ 3 និងគោលនយោបាយ 1 នៃ ផែនការដឹកជញ្ជូនរដ្ឋ California ឆ្នាំ 2040។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.3, ការដឹកជញ្ជូន	
ផ្នែក 3.3.4, ទំព័រ 3.3-27	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងថា BNSF West Bank Yard អាចផ្ទុកបាននូវ រថភ្លើងមួយឈុតដែលមានប្រវែង រហូតដល់ 8,000 ហ្វីត។
ផ្នែក 3.3.5, ទំព័រ 3.3-64, ប្រធានបទ 3.3-E	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ថា ផ្នែកបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ San Bernardino មានការកកស្ទះខ្លាំង។
ផ្នែក 3.3.5, ទំព័រ 3.3-64, ប្រធានបទ 3.3-E	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បី ដកចេញពាក្យ “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍពេញលេញជាមួយ HSR”។
ផ្នែក 3.3.6, ទំព័រ 3.3-69, ប្រធានបទ 3.3-E	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថាកាលវិភាគអនុវត្តន៍ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នឹងត្រូវបាន ព្រមព្រៀងរួមគ្នា ដោយ Metro, CHSRA, ទីក្រុង Vernon និង BNSF។
ផ្នែក 3.3.6, ទំព័រ 3.3-70	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1 ដើម្បីបន្ថែម Los Angeles Unified School District (LAUSD) ជា ភាគីសម្របសម្រួល។
ផ្នែក 3.3.6, ទំព័រ 3.3-71	បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ TR-3 ស្របតាមសេចក្តីសម្រេចពីរ របស់ Metro Board ដែលបានអនុម័តក្នុងកិច្ចប្រជុំ ថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025។
ផ្នែក 3.3.7, ទំព័រ 3.3-76, តារាង 3.3-17	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីកែតម្រូវសេចក្តីសង្ខេបផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA និងទទួលស្គាល់ថា វិធានការកាត់បន្ថយ LU-1 អនុវត្តចំពោះ ប្រធានបទ 3.3-D ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ផ្លូវកង់ ឬបរិក្ខារសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង។
ផ្នែក 3.3.7, ទំព័រ 3.3-77 និង 3.3-78, តារាង 3.3-17	បានកែសម្រួល ចំណងជើងវិធានការកាត់បន្ថយ TR-3 ដើម្បីដកចេញការកាត់បន្ថយជំនួសទៅកាន់ BNSF។
ផ្នែក 3.4, គុណភាពទេសភាព និងសោភ័ណភាព	
ផ្នែក 3.4.6, ទំព័រ 3.4-73 និង 3.4-74	បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ AES-1 ដើម្បីបន្ថែមបទបញ្ជាពាក់ព័ន្ធនឹងការថែទាំជញ្ជាំងបំបាំងសំឡេង។
ផ្នែក 3.4.7, ទំព័រ 3.4-77, តារាង 3.4-11	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីកែតម្រូវសេចក្តីសង្ខេបផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA និងទទួលស្គាល់ ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន សម្រាប់ ប្រធានបទ 3.4-A លក្ខណៈ ឬគុណភាពទេសភាព។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.5, គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល	
ផ្នែក 3.5.2, ទំព័រ 3.5-1	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ថាការវិភាគស្តីពីគុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល ត្រូវបានបញ្ចប់ មុនពេលចេញផ្សាយបទបញ្ជាប្រតិបត្តិ (EOs) សហព័ន្ធឆ្នាំ 2025 និង សេចក្តីណែនាំផ្នែកបទប្បញ្ញត្តិថ្មីៗ។
ផ្នែក 3.5.2, ទំព័រ 3.5-2	បានកែសម្រួល សម្គាល់ជើងទំព័រ លេខ 1 ដើម្បីកត់សម្គាល់ថា CEQ បានដកចេញសេចក្តីណែនាំឆ្នាំ 2023 នោះនៅពេលក្រោយ។
ផ្នែក 3.5.2, ទំព័រ 3.5-2 ដល់ 3.5-3, តារាង 3.5-1	បានកែសម្រួល ពាក្យពេចន៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ ជាច្រើនកន្លែងទូទាំង តារាង 3.5-1។
ផ្នែក 3.5.2, ទំព័រ 3.5-4 និង 3.5-5, តារាង 3.5-1	<p>បានកែសម្រួល តារាង 3.5-1 ដើម្បីរួមបញ្ចូល ការពិពណ៌នាអំពីអ្វីៗដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • បទបញ្ជាប្រតិបត្តិ 14154 «បញ្ចេញថាមពលអាមេរិក» (2025) ច្បាប់បណ្តោះអាសន្នចុងក្រោយ ដែលបានបោះពុម្ពផ្សាយថ្ងៃទី 25 ខែកុម្ភៈ 2025 និងមានប្រសិទ្ធភាពថ្ងៃទី 11 ខែមេសា 2025 ដែលបានលុបចោលបទប្បញ្ញត្តិ CEQ។ • ការដកចេញសេចក្តីណែនាំ NEPA ស្តីពីការពិចារណាការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ, 90 Fed. Reg. 22,472 (28 ខែឧសភា 2025)។ • Jeffrey Bossert Clark, Jr., អ្នកគ្រប់គ្រងស្តីទី នៃការិយាល័យព័ត៌មាន និងកិច្ចការបទប្បញ្ញត្តិ, លិខិតជូនដំណឹងដល់ មន្ត្រីគោលនយោបាយបទប្បញ្ញត្តិ នៃក្រសួង និងអង្គភាព និងនាយកប្រតិបត្តិនៃគណៈកម្មការគ្រប់គ្រង (5 ខែឧសភា 2025) ដែលបានអនុវត្ត ផ្នែកទី 6 នៃ EO 14154។ លិខិតនេះផ្តល់ សេចក្តីណែនាំអំពីការធ្វើបទប្បញ្ញត្តិ ហើយក៏ទាមទារឱ្យអង្គភាពរដ្ឋ នៅពេលអនុម័តលិខិតអនុញ្ញាត ផ្តល់តែការវិភាគឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់អប្បបរមា និងការពិចារណាដែលចាំបាច់ ដើម្បីអនុវត្តតាមតម្រូវការច្បាប់។ • ច្បាប់រដ្ឋសភា លេខ 617
ផ្នែក 3.5.2, ទំព័រ 3.5-10, តារាង 3.5-2	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ ស្តង់ដារជាតិប្រចាំឆ្នាំ PM _{2.5} ដែលបានផ្លាស់ប្តូរ នៅខែឧសភា ឆ្នាំ 2024។
ផ្នែក 3.5.3, ទំព័រ 3.5-14	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីណែនាំឱ្យអ្នកអានយោងទៅ វិធីសាស្ត្រវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាពដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅក្នុង Final SEIR ដែលត្រូវបានអនុម័តដោយ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល Metro នៅថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025។
ផ្នែក 3.5.5, ទំព័រ 3.5-27, ប្រធានបទ 3.5-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីណែនាំឱ្យអ្នកអានយោងទៅ ការវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាពដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ក្នុង Final SEIR ដែល ត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025 និង ឯកសារភ្ជាប់ Q នៃ Final EIS ជំនួសឱ្យការយោងទៅ ឯកសារភ្ជាប់ H នៃ Final EIR។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.5.5, ទំព័រ 3.5-31, ប្រធានបទ 3.5-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បី ដកចេញពាក្យ “by 2026”។
ផ្នែក 3.5.5, ទំព័រ 3.5-34, ប្រធានបទ 3.5-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីណែនាំឱ្យអ្នកអានយោងទៅការវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាពដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព នៅក្នុង Final SEIR ដែលត្រូវបានអនុម័តដោយ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល Metro នៅថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025។
ផ្នែក 3.6, សំឡេងរំខាន និងការរំញ័រ	
ផ្នែក 3.6	បានកែសម្រួលយោងទាំងអស់ទៅ អនុស្សរណៈផែនការផ្លូវថ្នល់ Link US ឲ្យយោងទៅ ឧបសម្ព័ន្ធ C ជំនួស ឧបសម្ព័ន្ធ B ហើយបានកែសម្រួលយោងទាំងអស់ទៅកាន់ ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ឲ្យយោងទៅ ឧបសម្ព័ន្ធ E ជំនួស
ផ្នែក 3.6.3, ទំព័រ 3.6-4	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីកត់សម្គាល់ថាការកើនឡើងសំឡេងរំខាន និងការរំញ័រ ដែលអាចកើតឡើងពីប្រតិបត្តិការ HSR មិនត្រូវបានរួមបញ្ចូលក្នុងការវិភាគផលប៉ះពាល់របស់គម្រោង ឬការកំណត់ផលប៉ះពាល់សរុបសម្រាប់គម្រោងឡើយ។
ផ្នែក 3.6.3, ទំព័រ 3.6-5	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថាការវាយតម្លៃសំឡេងរំខានក្នុងអំឡុងប្រតិបត្តិការ គឺផ្អែកលើជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) និង ជម្រើសការរចនាខ្សែស្រមោល ជម្រើស Rail Yard 1– ស្រមោលបុគ្គលលើ Rail Yard។
ផ្នែក 3.6.6, ទំព័រ 3.6-78	បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ NV-1 ដើម្បីបន្ថែមបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងពេលវេលាសាងសង់ជញ្ជាំងបំបាំងសំឡេង។
ផ្នែក 3.6.7, ទំព័រ 3.6-87, តារាង 3.6-16	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ថា វិធានការកាត់បន្ថយ NV-2 អនុវត្តចំពោះ ប្រធានបទ 3.6-B៖ ការរំញ័រតាមដី (Groundborne vibration) និង កម្រិតសំឡេងរំខានតាមដី (Groundborne noise)។
ផ្នែក 3.7, ធនធានជីវសាស្ត្រ និងតំបន់សើម	
ផ្នែក 3.7.6, ទំព័រ 3.18-17 និង 3.17-18	បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ BIO-1 និង BIO-2 ដើម្បីបន្ថែមពាក្យ “Metro និង/ឬ”។
ផ្នែក 3.10, សំណល់ និងសម្ភារៈដែលបង្ហូរគ្រោះថ្នាក់	
ផ្នែក 3.10.4, ទំព័រ 3.10-25	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាបន្ថែមអំពី ខ្សែផ្លូវនៅ Keller Yard ដោយបន្ថែមការបញ្ជាក់ជាក់លាក់អំពីខ្សែផ្លូវ SCRRA West Bank MT-3 និង MT-4 និង ផ្លូវដឹកនាំទៅអាគារ Roundhouse របស់ Amtrak។ ជម្រើសសាងសង់មិនរួមបញ្ចូលការកែប្រែ ចំពោះ ខ្សែផ្លូវផ្ទុកនៅ Keller Yard ទេ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.10.6, ទំព័រ 3.10-43	បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-3 ដើម្បីដកចេញ និងបន្ថែមពាក្យ "prior" (មុន)។
ផ្នែក 3.12, ធនធានវប្បធម៌ និងបុរាណវិទ្យា	
ផ្នែក 3.12.4, ទំព័រ 3.12-81	បានកែសម្រួលពាក្យ ពី "ធាតុសំខាន់ៗដែលរួមចំណែក" ចំនួន 2 កន្លែង ទៅជា "លក្ខណៈសម្គាល់អត្តសញ្ញាណសំខាន់ៗ"។
ផ្នែក 3.12.4, ទំព័រ 3.12-93	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ពី "លក្ខណៈដែលរួមចំណែក" ទៅជា "លក្ខណៈសម្គាល់អត្តសញ្ញាណសំខាន់ៗ"។
ផ្នែក 3.12.5, ទំព័រ 3.12-108	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញពាក្យ "draft" និងជំនួសដោយ "final"។
ផ្នែក 3.13, ផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ	
ផ្នែក 3.13.3, ទំព័រ 3.13-4	បានកែសម្រួល ការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃដើមសម្រាប់ Phase A (ស្ថានភាពអន្តរកាល) ទៅ 1.93 ពាន់លានដុល្លារ។
ផ្នែក 3.13.3, ទំព័រ 3.13-4	បានបន្ថែម សម្គាល់ជើងទំព័រ លេខ 2 ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីការប៉ាន់ប្រមាណថ្លៃដើមដែលបានរួមបញ្ចូលនៅក្នុង Draft EIS/SEIR។
ផ្នែក 3.13.5, ទំព័រ 3.13-8, តារាង 3.13-3	បានកែសម្រួល តារាង និងអត្ថបទពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព សេចក្តីសង្ខេបថ្លៃចំណាយវិនិយោគសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់។
ផ្នែក 3.13.5, ទំព័រ 3.13-9, តារាង 3.13-4	បានកែសម្រួល តារាង និងអត្ថបទពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ (ការចំណាយវិនិយោគ), ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល (ការចំណាយខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់), ផលប៉ះពាល់បណ្តាល (ការចំណាយរបស់បុគ្គលិក) និងផលប៉ះពាល់សរុប។
ផ្នែក 3.13.5, ទំព័រ 3.13-10, ប្រធានបទ 3.13-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញពាក្យ "ការអភិវឌ្ឍពេញលេញជាមួយ" និងបន្ថែមពាក្យ "ចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការ"។
ផ្នែក 3.13.7, ទំព័រ 3.13-18	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ថ្លៃចំណាយវិនិយោគសម្រាប់ការសាងសង់ នៃជម្រើសសាងសង់។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.14, សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ	
ផ្នែក 3.14.5, ទំព័រ 3.14-24, ប្រធានបទ 3.14-A	បានដកចេញ ប្រយោគដែលយោងទៅ ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយលក្ខខណ្ឌ HSR។
ផ្នែក 3.15, សង្គមសេដ្ឋកិច្ច និងសហគមន៍ដែលទទួលផលប៉ះពាល់	
ផ្នែក 3.15	បានកែសម្រួលពាក្យពេចន៍ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ ជាច្រើនកន្លែងទូទាំងផ្នែកនេះ និង ទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។
ផ្នែក 3.15.3, ទំព័រ 3.15-11	បានកែសម្រួល សម្គាល់ជើងទំព័រ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងវិធានការថ្មីៗរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។
ផ្នែក 3.15.4, ទំព័រ 3.15-17, រូបភាព 3.15-2	បានកែសម្រួល រូបភាព 3.15-2 ដើម្បីរួមបញ្ចូល Hiroshima Kenji-Kai of SoCal (#50) និង Japanese Evangelical Missionary Society (#51)។
ផ្នែក 3.15.5, ទំព័រ 3.15-40	បានកែសម្រួល ការប៉ាន់ប្រមាណផ្ទៃដើម Phase A (ស្ថានភាពអន្តរកាល / Interim Condition) ទៅជា 1.93 ពាន់លានដុល្លារ ហើយបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពអត្ថបទគាំទ្រ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពីផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលខ្លី ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ចំនួន ឆ្នាំការងារដែលបង្កើតឡើង (33,526 job-years)។
ផ្នែក 3.15.7, ទំព័រ 3.15-49, តារាង 3.15-17	បានបន្ថែមអត្ថបទទៅក្នុង តារាង 3.15-17 ដើម្បីកែតម្រូវ សេចក្តីសង្ខេបផលប៉ះពាល់ NEPA និងទទួលស្គាល់ ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន សម្រាប់ ប្រធានបទ 3.15-D៖ ការផ្លាស់ទីអាជីវកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច។
ផ្នែក 3.15.7, ទំព័រ 3.15-51 ដល់ 3.15-73, តារាង 3.15-18	<p>បានកែសម្រួល តារាង 3.15-18 ដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ – បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ Malabar Yard TR-1 ដើម្បីបន្ថែម Los Angeles Unified School District ជាភាគីសម្របសម្រួល និងដកចេញ ទីក្រុង Vernon ជាភាគីទទួលខុសត្រូវ។ • ការដឹកជញ្ជូន – បានកែសម្រួល ការវិភាគផលប៉ះពាល់សម្រាប់ប្រធានបទ 3.3-B ដើម្បីដកចេញ ការទទួលស្គាល់អំពីរបៀបច្រកពីរលុត នៅលើផ្លូវ Seville ដែលអាចបង្ហាញនិយមសុវត្ថិភាព។ លក្ខណៈពិសេសនេះត្រូវបានដកចេញពី ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard បន្ទាប់ពីបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ។ • គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល – បានកែសម្រួល សេចក្តីសន្និដ្ឋានអំពីផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល សម្រាប់ប្រធានបទ 3.5-A និង 3.5-B ដើម្បីទទួលស្គាល់ ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានដោយប្រយោល ពី ការកាត់បន្ថយចលនាថ្លើង នៅលើ ផ្នែកបណ្តាញផ្លូវថ្លើង Harbor។ • សំឡេងរំខាន និងការរំញ័រ – បានកែសម្រួល សេចក្តីសន្និដ្ឋានអំពីផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល សម្រាប់ប្រធានបទ 3.6-A និង 3.6-B ដើម្បីទទួលស្គាល់ ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានដោយប្រយោល ពី ការកាត់បន្ថយចលនាថ្លើង នៅលើ ផ្នែកបណ្តាញផ្លូវថ្លើង Harbor។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
	<ul style="list-style-type: none"> • ធនធានជីវសាស្ត្រ និងតំបន់សើម – ការវិភាគផលប៉ះពាល់សម្រាប់ប្រធានបទ 3.7-B និង វិធានការកាត់បន្ថយ Malabar Yard BIO-2 ដើម្បីយោងទៅ បទបញ្ជាដើមឈើរបស់ទីក្រុង Vernon (ក្រុមបទប្បញ្ញត្តិ, ជំពូក 12.24, ដើមឈើតាមដងផ្លូវ)។
<p>ផ្នែក 3.15.7, ទំព័រ 3.15-49, តារាង 3.15-17</p>	<p>បានកែសម្រួល ចំណងជើងវិធានការកាត់បន្ថយ TR-3 ដើម្បី ដកចេញវិធានការកាត់បន្ថយជំនួស ចំពោះ BNSF។</p>
<p>ផ្នែក 3.16, ផលប៉ះពាល់សរុប</p>	
<p>ផ្នែក 3.16</p>	<p>បានកែសម្រួលពាក្យពេចន៍ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ ជាច្រើនកន្លែងទូទាំងផ្នែកនេះ និង ទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។</p>
<p>ផ្នែក 3.16, ទំព័រ 3.16-1</p>	<p>បានកែសម្រួល សម្គាល់ជើងទំព័រ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំង វិធានការថ្មីរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។</p>
<p>ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-9, តារាង 3.16-2</p>	<p>បានដកចេញអត្ថបទដូចខាងក្រោម៖ “FRA និង CHSRA នឹងអនុវត្តការពិនិត្យបរិស្ថានកម្រិតគម្រោងពេញលេញសម្រាប់ប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុក រួមទាំងការវិភាគបរិស្ថានក្នុងអំឡុងសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ សម្រាប់ប្រព័ន្ធ HSR ទាំងមូល និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធពាក់ព័ន្ធ ដែលស្ថិតនៅក្នុងព្រំដែនសិក្សាគម្រោង Link US”។</p>
<p>ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-14, តារាង 3.16-2</p>	<p>បានកែសម្រួល តារាង 3.16-2 ដើម្បីទទួលស្គាល់ Final Program EIR ដែលបានអនុម័ត សម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរតំបន់ Vernon Westside និង ការកែប្រែផែនការ (Plan Amendment)។</p>
<p>ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-39</p>	<p>បានដកចេញអត្ថបទដែលបានបញ្ជាក់ថា សំឡេងរំខាន និងការវិលរំញ័រ ក្នុងអំឡុងប្រតិបត្តិការ HSR ត្រូវបានដោះស្រាយនៅក្នុង ការវិភាគផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់។</p>
<p>ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-46</p>	<p>បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីយោងទៅ បទបញ្ជាដើមឈើរបស់ទីក្រុង Vernon។</p>
<p>ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-83</p>	<p>បានបន្ថែមតំបន់ Arts District និង តំបន់ឧស្សាហកម្មភាគខាងត្បូងទៅក្នុងបញ្ជីសហគមន៍ដែលបានរាយជាចំណុច។</p>

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ជំពូក 4.0, ការវិភាគសហគមន៍	
ជំពូក 4.0	បានកែសម្រួលពាក្យពេចន៍ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ជាច្រើនកន្លែងទូទាំងជំពូកនេះ និង ទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។
ផ្នែក 4.2, ទំព័រ 4-4 និង 4-5	បានបន្ថែម បទបញ្ជាប្រតិបត្តិ (Executive Orders) លេខ 14148, 14154, 14173 និង 14224 ទៅក្នុងក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ។
ផ្នែក 4.3.6, ទំព័រ 4-9	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាការវាយតម្លៃសម្រាប់កំណត់ផលប៉ះពាល់មិនសមមាត្រ និងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន លើសហគមន៍ភាគតិច, សហគមន៍មានចំណូលទាប និង សហគមន៍មិនមែនភាគតិច។
ផ្នែក 4.4, ទំព័រ 4-10	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នារបៀបដែលការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈទៅកាន់សហគមន៍ដែលទទួលផលប៉ះពាល់ត្រូវបាន និងនឹងបន្តអនុវត្ត ជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តរបស់ Metro និង CHSRA។
ផ្នែក 4.4.2, ទំព័រ 4-12	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ ដែលបានអនុវត្តនៅក្នុងសហគមន៍ភាគតិចជាចម្បង, សហគមន៍មិនមែនភាគតិចជាចម្បង, សហគមន៍មានចំណូលទាបជាចម្បង, និង
ផ្នែក 4.4.2, ទំព័រ 4-14 ដល់ 4-16, តារាង 4-1	បានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព កិច្ចប្រជុំ ដែលបានប្រារព្ធនៅឆ្នាំ 2024 និង 2025 ជាមួយ ភាគីពាក់ព័ន្ធ និងក្រុមសហគមន៍។
ផ្នែក 4.4.2, ទំព័រ 4-17 ដល់ 4-25, តារាង 4-2	បានបន្ថែមអត្ថបទនៅក្នុង តារាង 4-2 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំង មតិយោបល់ថ្មីៗពីភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលទទួលបានក្នុងអំឡុងរយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR។
ផ្នែក 4.5.1, ទំព័រ 4-28	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នា Census Tract 2060.51 ដែលស្ថិតនៅ ខាងត្បូង LAUS។
ផ្នែក 4.5.3, ទំព័រ 4-30	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នា ការពិនិត្យផែនទី CalEnviroScreen 4.0។
ផ្នែក 4.5.3, ទំព័រ 4-31 និង 4-33, រូបភាព 4-1 និង 4-2	បានកែសម្រួល ពាក្យពេចន៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ នៅក្នុង រូបភាព 4-1 និង 4-2។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 4.6.1, ទំព័រ 4-58	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល សហគមន៍វប្បធម៌ និងសាសនាបន្ថែម ពីតំបន់ Little Tokyo ¹
ផ្នែក 4.6.1, ទំព័រ 4-59	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពន្យល់ថាសហគមន៍មិនមែនភាគតិច នៅក្នុងតំបន់ Arts District ឬតំបន់ឧស្សាហកម្មភាគខាងត្បូង មិនទទួលបានផលប៉ះពាល់ដោយសារភាពជិតស្និទ្ធ (ផលប៉ះពាល់ដោយសារភាពនៅជិត) ទេ។
ផ្នែក 4.6.1, ទំព័រ 4-65	បានកែសម្រួលអត្ថបទពាក់ព័ន្ធនឹង វិធានការកាត់បន្ថយ NV-1 ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ពេលវេលាសាងសង់ជញ្ជាំង ទប់ដី/ជញ្ជាំងបំបាំងសំឡេងដែលបានស្នើ ត្រូវអនុវត្តមុនសកម្មភាពសាងសង់ណាមួយ រួមទាំងការរុះរើ។
ផ្នែក 4.6.2, ទំព័រ 4-76	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល ផ្នែក 4.6.2: វិធានការបន្ថយសមតុល្យ។
ផ្នែក 4.6.2, ទំព័រ 4-78 ដល់ 4-79	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នា OMM ដែលត្រូវបានពិចារណាជា អត្ថប្រយោជន៍របស់គម្រោងដែលអាច បន្សល់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដែលបានពិភាក្សានៅក្នុង ផ្នែក 4.6.1 (ប្រធានបទដែលបានវាយតម្លៃ)។
ផ្នែក 4.7, ទំព័រ 4-80	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល វិធានការកាត់បន្ថយជំនួស AQ-4: ការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ក្នុងអំឡុង សាងសង់នៅ William Mead Homes ¹
ផ្នែក 4.8, ទំព័រ 4-81 ដល់ 4-83	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាការវាយតម្លៃសេចក្តីសន្និដ្ឋាន សម្រាប់កំណត់ផលប៉ះពាល់មិនសមាមាត្រ និងអវិជ្ជមាន លើ ប្រជាជនភាគតិច និង/ឬ មានចំណូលទាប។
ផ្នែក 4.8, ទំព័រ 4-83	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល ការយោងទៅវិធានការកាត់បន្ថយជំនួស AQ-4។
ជំពូក 5.0, ការវាយតម្លៃ Section 4(f)	
ផ្នែក 5.1, ទំព័រ 5-2	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបន្ថែមកាលបរិច្ឆេទធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពថ្មីនៃ អនុស្សរណៈកិច្ចព្រមព្រៀង។
ផ្នែក 5.1.2, ទំព័រ 5-6 ដល់ 5-7	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាការពិគ្រោះយោបល់តាមផ្នែក 4(f) ជាមួយ SHPO និង ក្រសួងមហាផ្ទៃសហរដ្ឋអាមេរិក – សេវាឧទ្យានជាតិ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 5.4, ទំព័រ 5-12 និង 5-13	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងថា ការពិគ្រោះយោបល់បន្ត អំពី ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើអចលនទ្រព្យ ប្រវត្តិសាស្ត្រ និងការអភិវឌ្ឍវិធានការដើម្បីដោះស្រាយផលប៉ះពាល់ទាំងនោះ នឹងអនុវត្តស្របតាមកិច្ចព្រមព្រៀងផ្នែក 106 (Section 106 PA)។
ផ្នែក 5.6.2, ទំព័រ 5-27, 5-29 ដល់ 5-33, តារាង 5-4	បានដកចេញអត្ថបទខាងក្រោមពីតារាង៖ “preliminary”, “Preliminary analysis shows” និង “Use determinations will be finalized in the Final EIS/SEIR”។
ផ្នែក 5.6.3, ទំព័រ 5-27, 5-34 ដល់ 5-46, តារាង 5-5	បានដកចេញអត្ថបទខាងក្រោមពីតារាង៖ “preliminary”, “Preliminary analysis shows” និង “Use determinations will be finalized in the Final EIS/SEIR”។
ផ្នែក 5.6.3, ទំព័រ 5-47 ដល់ 5-48, តារាង 5-6	បានកែសម្រួលអត្ថបទក្នុងតារាង ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពការកំណត់ការប្រើប្រាស់ ផ្នែក 4(f)។
ផ្នែក 5.9, ទំព័រ 5-77, តារាង 5-7	បានកែសម្រួលអត្ថបទនៅ ជួរទី iv នៃតារាងដើម្បីបញ្ជាក់ថា SHPO ត្រូវបានផ្តល់ឱកាសឱ្យផ្តល់មតិយោបល់លើជម្រើស Northern Avoidance Alternative ប៉ុន្តែមិនមានការឆ្លើយតប ឬមតិយោបល់ណាមួយត្រូវបានទទួល។ ទោះជាយ៉ាងណា មតិយោបល់ពី SHPO ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង Build Alternative ត្រូវបានពិចារណា នៅក្នុង ការវិភាគផលប៉ះពាល់សរុបទាបបំផុត (least overall harm analysis)។
ផ្នែក 5.9, ទំព័រ 5-78, តារាង 5-7	បានកែសម្រួលអត្ថបទនៅ ជួរទី vi នៃតារាងដើម្បីបន្ថែមឃ្លា “would be avoided with the Build Alternative”។
ផ្នែក 5.9, ទំព័រ 5-79	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពន្យល់ពីរបៀបដែល ជម្រើសសាងសង់ បង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់សរុបទាបបំផុត។
ផ្នែក 5.10, ទំព័រ 5-79	បានកែសម្រួល កថាខណ្ឌសន្និដ្ឋាន។

ជំពូក 6.0, ការពិចារណាផ្សេងៗតាម NEPA

ជំពូក 6.0, ទំព័រ 6-1	បានកែសម្រួល សម្គាល់ជើងទំព័រ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំង វិធានការថ្មីៗរបស់ ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពបរិស្ថាន។
----------------------	---

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ជំពូក 8.0, ការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ និងជាមួយអង្គភាពរដ្ឋ	
ជំពូក 8.0	បានកែសម្រួលពាក្យពេចន៍ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ ជាច្រើនកន្លែងទូទាំងជំពូកនេះ និង ទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។
ផ្នែក 8.1, ទំព័រ 8-1 ដល់ 8-3	បានកែសម្រួល និងបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលសកម្មភាពការចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលបានអនុវត្តនៅទីក្រុង Vernon មុន និងបន្ទាប់ពីបញ្ចប់ រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR។
ផ្នែក 8.2, ទំព័រ 8-4	បានដកចេញអត្ថបទដូចខាងក្រោម៖ “ដែលមានបំណងបំពេញ និងលើសពី តម្រូវការផ្នែកច្បាប់នៅក្នុង FTA Circular C 4702.1B ពាក់ព័ន្ធនឹងកាតព្វកិច្ចចំពោះបុគ្គលដែលមានសមត្ថភាពភាសាអង់គ្លេសមានកម្រិត និង FTA Circular C 4703.1B ពាក់ព័ន្ធនឹងការបញ្ចូលគោលការណ៍ EJ ទៅក្នុងដំណើរការសម្រេចចិត្តផ្នែកដឹកជញ្ជូន។”
ផ្នែក 8.2.1, ទំព័រ 8-10 និង 8-11	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីឆ្លងយោងទៅផ្នែក 8.1 ដែលបានរាយបញ្ជីអំពីកិច្ចប្រជុំជាមួយម្ចាស់អចលនទ្រព្យជាបុគ្គលនៅទីក្រុង Vernon។
ផ្នែក 8.2.1, ទំព័រ 8-16 និង 8-17, តារាង 8-2	បានកែសម្រួល និងបន្ថែមអត្ថបទនៅក្នុង តារាង 8-2 ដើម្បីរួមបញ្ចូលសកម្មភាពការចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលបានអនុវត្តបន្ទាប់ពីបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR។
ផ្នែក 8.6 និង 8.7, ទំព័រ 8-24 និង 8-25	បានកែសម្រួលអត្ថបទពាក់ព័ន្ធនឹងការចែកចាយ Draft EIS/SEIR និងមតិយោបល់ឲ្យស្ថិតក្នុងកាលប្បវត្តិអតីតកាល។
ជំពូក 9.0, ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់	
ជំពូក 9.0	បានបន្ថែម ជំពូក 9.0 ជម្រើសរចនាផ្លូវ ជម្រើសសាងសង់ ដើម្បីផ្តល់ការពិពណ៌នាលម្អិត អំពីការកែប្រែការរចនា ដែលបានស្នើសម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់ រួមមានការប្រែប្រួលការរចនា ការកែលម្អ និងការកាត់បន្ថយ ដែលជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសរចនា។ ជំពូកថ្មីនេះត្រូវបានរួមបញ្ចូល ដើម្បីផ្តល់ភស្តុតាងសំខាន់ ថាមិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ ដោយផ្អែកលើការកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ ដែលនឹងកើតឡើងពី ការអនុវត្ត ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ជំពូក 10.0, បញ្ជីអ្នករៀបចំឯកសារ	
ជំពូក 10	បានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពបញ្ជី ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងអ្នករៀបចំឯកសារដែលសកម្ម និងត្រឹមត្រូវ។
ជំពូក 11.0, ឯកសារយោង (References)	
ទំព័រ 11-7	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីជំនួសតំណភ្ជាប់ (link) ដែលហួសសម័យ ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រភពពីអគ្គនាយកដ្ឋានរៀបចំផែនការទីក្រុង Los Angeles ។
ទំព័រ 11-10	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីជំនួសតំណភ្ជាប់ដែលហួសសម័យ ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រភពពី ការិយាល័យជំរឿនប្រជាជនសហរដ្ឋអាមេរិក។
ភាគ II, ឯកសារបន្ថែមបច្ចេកទេស	
ឧបសម្ព័ន្ធ B, អនុស្សរណៈវាយតម្លៃជម្រើស NEPA និងគម្រោងវិស្វកម្ម	
ឧបសម្ព័ន្ធ B, គម្រោងវិស្វកម្ម	ឧបសម្ព័ន្ធ B ត្រូវបានកាត់ខ្លីដោយអចេតនា នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ B ដែលភ្ជាប់មកជាមួយ Draft EIS/SEIR ។ Final EIS ឧបសម្ព័ន្ធ B រួមបញ្ចូលកំណែពេញលេញនៃគម្រោងវិស្វកម្ម សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់, ជម្រើសរចនាសំណង់ជម្រើសសាងសង់, និង ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard (ជម្រើសរចនា 1 និង 2)។
ឧបសម្ព័ន្ធ D, ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សហគមន៍	
ឧបសម្ព័ន្ធ D	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ចេញ ក្នុងករណីជាច្រើន។
ឧបសម្ព័ន្ធ D	បានកែសម្រួលឧបសម្ព័ន្ធ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពអំពី ដំណាក់កាល (phases) ។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញ ផ្នែក 1.5.3 “Full Build-Out with High-Speed Rail Condition” ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 2.1, ទំព័រ 15	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពន្យល់អំពីក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការចេញផ្សាយសេចក្តីប្រាង EIS/SEIR ។
ផ្នែក 2.0, ទំព័រ 20	បានបន្ថែមបទបញ្ជាប្រតិបត្តិ (Executive Orders) លេខ 14148, 14154, 14173 និង 14224 ទៅក្នុងក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ។
ផ្នែក 2.2.18, ទំព័រ 24	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ឲ្យស្របតាមផែនការចូលរួមរបស់សាធារណជន ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព។
ផ្នែក 3.2, ទំព័រ 35, រូបភាព 3-1	បានកែសម្រួលរូបភាព 3-1 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងតំបន់សិក្សាវិភាគសហគមន៍។
ផ្នែក 4.1, ទំព័រ 47 និង 48	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពីដំណើរការចូលរួមរបស់សាធារណជន ដែលកំពុងបន្ត និងនឹងបន្តជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការសម្រេចចិត្តរបស់ Metro និង CHSRA ។
ផ្នែក 4.3, ទំព័រ 60 និង 61, តារាង 4-3	បានកែសម្រួលតារាង 4-3 ដើម្បីរួមបញ្ចូលសកម្មភាពចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ដែលបានអនុវត្តបន្ទាប់ពីបិទរយៈពេលយោបល់សាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់សេចក្តីប្រាង EIS/SEIR ។
ផ្នែក 4.3, ទំព័រ 62	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ថា មានការប្រជុំបន្ថែមជាមួយ HACLA ដើម្បីផ្តល់បច្ចុប្បន្នភាពគម្រោង និងទិដ្ឋភាពទូទៅអំពីផលប៉ះពាល់ដែលអាចកើតមាន ដើម្បីគាំទ្រដំណើរការ NEPA និងផ្នែក 106 ។
ផ្នែក 4.3, ទំព័រ 63 ដល់ 72, តារាង 4-4	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមសម្រាប់សេចក្តីសង្ខេបមតិយោបល់ និងការពន្យល់អំពីរបៀបដែលមតិយោបល់ត្រូវបានដោះស្រាយ សម្រាប់ធនធាននីមួយៗ។
ផ្នែក 5.1.1.1, ទំព័រ 74	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមអំពីតំបន់ Little Tokyo District ។
ផ្នែក 5.2.2, ទំព័រ 91, រូបភាព 5-5	បានកែសម្រួលរូបភាព 5-5 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងតំបន់សិក្សាវិភាគសហគមន៍។
ផ្នែក 5.2.2, ទំព័រ 91, 94 និង 96, រូបភាព 5-5 និង តារាង 5-1	បានកែសម្រួលរូបភាព 5-5 និងតារាង 5-1 ដើម្បីរួមបញ្ចូល Hiroshima Kenjin-Kai of SoCal និង Japanese Evangelical Missionary Society ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 5.6.2, ទំព័រ 140 និង 141	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបន្ថែមការពិពណ៌នាអំពី Census Tract 2060.51 ដែលស្ថិតនៅខាងត្បូង LAUS ។
ផ្នែក 5.6.4, ទំព័រ 142	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពីការពិនិត្យផែនទី CalEnviroScreen 4.0 ។
ផ្នែក 5.6.4, ទំព័រ 143, រូបទី 5-9	បានកែសម្រួលរូបទី 5-9 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច និងសហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាប។
ផ្នែក 5.6.4, ទំព័រ 145, រូបទី 5-10	បានកែសម្រួលរូបទី 5-10 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងតំបន់សិក្សាវិភាគសហគមន៍។
ផ្នែក 6.1.4, ទំព័រ 166	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ភាពមិនស្របគ្នាជាមួយគោលដៅ 3 និងគោលនយោបាយ 1 នៃផែនការដឹកជញ្ជូនរដ្ឋ California ឆ្នាំ 2040 ។
ផ្នែក 6.5.2, ទំព័រ 187	បានកែសម្រួលការប៉ាន់ប្រមាណផ្ទៃដើម ដំណាក់កាល A (ស្ថានភាពអន្តរកាល) ទៅជា 1.93 ពាន់លានដុល្លារ និងបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពតារាង 6-3 ព្រមទាំងអត្ថបទគាំទ្រដើម្បីពិពណ៌នាផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលខ្លីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងចំនួនឆ្នាំការងារដែលបានបង្កើត (33,526 ឆ្នាំ-ការងារ) ។
ផ្នែក 6.6, ទំព័រ 191	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល OMM AQ-4 ទៅក្នុងបញ្ជីវិធានការដែលត្រូវអនុវត្ត។
ផ្នែក 6.6.1, ទំព័រ 216	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបន្ថែមបទបញ្ជាពាក់ព័ន្ធនឹងកាលវិភាគសាងសង់ជញ្ជាំងបង្ការសំឡេង ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិធានការកាត់បន្ថយ NV-1 ។
ផ្នែក 6.6.3, ទំព័រ 227	បានកែសម្រួលផ្នែក 6.6.3 ដើម្បីទទួលស្គាល់ផលប្រយោជន៍វិជ្ជមានរបស់ OMM ។
ផ្នែក 6.6.3, ទំព័រ 230 និង 231	បានកែសម្រួលផ្នែក 6.6.3 ដើម្បីទទួលស្គាល់ការអនុវត្ត OMM AQ-4 ជាផ្នែកមួយនៃការកំណត់លទ្ធផលវិភាគសហគមន៍។
ផ្នែក 6.6.4, ទំព័រ 232	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសេចក្តីសន្និដ្ឋានថា ជម្រើសសាងសង់ មិនបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់មិនសមស្រប ឬអវិជ្ជមានចំពោះសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច សហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាប និងសហគមន៍មិនមែនជាជនជាតិភាគតិច។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 235	បានបន្ថែមអត្ថបទដើម្បីបញ្ចូល Los Angeles Unified School District ជាភាគីសម្របសម្រួល ក្នុងវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 236 និង 237	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយ TR-3 ស្របតាមសេចក្តីសម្រេចរបស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល 2 ច្បាប់ ដែលត្រូវបានអនុម័តដោយ Metro Board ក្នុងកិច្ចប្រជុំថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025។
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 240	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងការថែទាំជញ្ជាំងបង្ហាញសំឡេង ក្នុងវិធានការកាត់បន្ថយ AES-1។
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 241	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបន្ថែមបទបញ្ជាពាក់ព័ន្ធនឹងកាលវិភាគសាងសង់ជញ្ជាំងបង្ហាញសំឡេង ក្នុងវិធានការកាត់បន្ថយ NV-1។
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 252	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-3 ដោយដកពាក្យ "remove" និងបន្ថែមពាក្យ "prior"។
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 253	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-4 ដោយដកពាក្យ "action" និងបន្ថែមពាក្យ "infrastructure"។
ឯកសារភ្ជាប់ E, ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍	
ឯកសារភ្ជាប់ E	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ "future" ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ "HSR trains" ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា "and the full build-out with HSR condition" និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង "Full Build-Out with High-Speed Rail Condition"។
ផ្នែក 7.7, ទំព័រ 121, រូបទី 7-22	បានកែសម្រួលរូបទី 7-22 ដើម្បីបង្ហាញបរិមាណចរាចរណ៍ម៉ោងកំពូលត្រឹមត្រូវ សម្រាប់ឆ្នាំ 2031 បូកនឹងគម្រោង។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ឯកសារភ្ជាប់ F, ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ទេសភាព	
ឯកសារភ្ជាប់ F	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”។
ផ្នែក 6.0, ទំព័រ 95	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយ AES-1 ដើម្បីបន្ថែមបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងការថែទាំជញ្ជាំងបង្ហាញសំឡេង។
ឯកសារភ្ជាប់ G, គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល	
ឯកសារភ្ជាប់ G	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ឯកសារភ្ជាប់ G	បានកែសម្រួលករណីជាច្រើននៅក្នុងឯកសារភ្ជាប់ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។
ឯកសារភ្ជាប់ G	បានបន្ថែមអត្ថបទ “ឯកសារគាំទ្រត្រូវបានរួមបញ្ចូលនៅក្នុង ឯកសារភ្ជាប់ D នៃរបាយការណ៍នេះ” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក ES.1, ES.2, 5.0 និង 6.1, ទំព័រ vii, viii, 45 និង 53	បានកែសម្រួលករណីជាច្រើននៅក្នុងផ្នែកទាំងនេះ ដើម្បីណែនាំអ្នកអានឲ្យយោងទៅការវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាព ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅក្នុង Final SEIR ដែលបានអនុម័តដោយ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល Metro នៅថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025 និង ឯកសារភ្ជាប់ Q នៃ Final EIS ជំនួសឲ្យការយោងទៅ ឯកសារភ្ជាប់ H នៃ Final EIR។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយថ្លើងល្បឿនលឿន”។
ផ្នែក 3.1, ទំព័រ 19, តារាង 3-1	បានកែសម្រួល និងបន្ថែមអត្ថបទនៅក្នុងកំណត់សម្គាល់តារាង 3-1 ដើម្បីទទួលស្គាល់ស្តង់ដារសហព័ន្ធ ចុងក្រោយបំផុតសម្រាប់ PM _{2.5} ។
ផ្នែក 3.6, ទំព័រ 24	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលការពិពណ៌នាអំពី ច្បាប់រដ្ឋសភា លេខ 617។
ផ្នែក 3.8.1, ទំព័រ 26 និង 28	<p>បានកែសម្រួលផ្នែក 3.8.1 ដើម្បីរួមបញ្ចូលខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • បទបញ្ជាប្រតិបត្តិ (EO) 14154 – Unleashing American Energy (2025) ដែលជាច្បាប់បណ្តោះអាសន្នចុងក្រោយ បោះពុម្ពផ្សាយថ្ងៃទី 25 កុម្ភៈ 2025 និងមានប្រសិទ្ធភាពថ្ងៃទី 11 មេសា 2025 ដែលបានលុបចោលបទបញ្ញត្តិ CEQ។ • ការដកហូតសេចក្តីណែនាំ NEPA ស្តីពីការពិចារណាការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ (90 Fed. Reg. 22,472 – ថ្ងៃទី 28 ឧសភា 2025) ។ • លិខិតពី Jeffrey Bossert Clark, Jr. អនុប្រធានការិយាល័យព័ត៌មាន និងកិច្ចការបទបញ្ញត្តិ (ថ្ងៃទី 5 ឧសភា 2025) ដែលអនុវត្តផ្នែកទី 6 នៃ EO 14154 និងផ្តល់សេចក្តីណែនាំស្តីពីការរៀបចំបញ្ញត្តិ ព្រមទាំងទាមទារឲ្យអង្គភាពផ្តល់ការ អនុញ្ញាត បង្កើតការវិភាគឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់អប្បបរមា និងការពិចារណាដែលចាំបាច់ ដើម្បីអនុវត្តតាមតម្រូវការច្បាប់។
ផ្នែក 4.2, ទំព័រ 34	បានកែសម្រួលអត្ថបទនៅកំណត់សម្គាល់ទី 3 ដើម្បីបញ្ជាក់ថា “រយៈពេល 3 ឆ្នាំនេះ ជាទិន្នន័យត្រួតពិនិត្យថ្មីបំផុតដែល អាចរកបាននៅពេលធ្វើការវិភាគ”។
ផ្នែក 4.3, ទំព័រ 39	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីយោងទៅសៀវភៅណែនាំឆ្នាំ 2015 របស់ ការិយាល័យវាយតម្លៃគ្រោះថ្នាក់សុខភាពបរិស្ថាន (OEHHA) ស្តីពីការរៀបចំការវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាព
ផ្នែក 6.1.1, ទំព័រ 53	បានបន្ថែមផ្នែករងមួយ ដើម្បីពិភាក្សាអំពីការវិភាគស្រ្តីនឹងឧស្ម័នកាបូនម៉ូណូអុកស៊ីត។
ផ្នែក 6.1.2, ទំព័រ 62	បានដកអត្ថបទដែលពាក់ព័ន្ធនឹងពេលវេលានៃប្រតិបត្តិការនាពេលអនាគតរបស់ថ្លើង Metrolink បន្ទាប់ពីអនុវត្ត វិធានការកាត់បន្ថយ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ឯកសារភ្ជាប់ H, ការសិក្សាសំឡេង និងការរំញ័រ	
ឯកសារភ្ជាប់ H	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “Full Build-Out with High-Speed Rail Condition”។
ផ្នែក 4.3, ទំព័រ 22	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ការវាយតម្លៃសំឡេងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ គឺផ្អែកលើ ជម្រើសសាងសង់និង ជម្រើសរចនាគម្របដំបូល Rail Yard លេខ 1– គម្របបុគ្គលលើតំបន់រោងផ្លូវថ្នល់។
ផ្នែក 11.1, ទំព័រ 105	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបន្ថែមបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីពេលវេលាសាងសង់ជញ្ជាំងបង្ការសំឡេង ក្នុងវិធានការកាត់បន្ថយ NV-1។
ឯកសារភ្ជាប់ I, ការសិក្សាបរិស្ថានធម្មជាតិ	
ឯកសារភ្ជាប់ I	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន”។
ផ្នែក 6.0, ទំព័រ 81 និង 82	បានកែសម្រួល វិធានការកាត់បន្ថយ BIO-1 និង BIO-2 ដើម្បីបន្ថែមពាក្យ “Metro និង/ឬ”។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ឯកសារភ្ជាប់ J1, របាយការណ៍វាយតម្លៃគុណភាពទឹក	
ឯកសារភ្ជាប់ J1	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន”។
ឯកសារភ្ជាប់ J2, របាយការណ៍អភិវឌ្ឍន៍ផលប៉ះពាល់ទាបបឋម	
ឯកសារភ្ជាប់ J2	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន”។
ឯកសារភ្ជាប់ K, របាយការណ៍ភូមិសាស្ត្របច្ចេកទេសបឋម	
ឯកសារភ្ជាប់ K	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន”។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ឯកសារភ្ជាប់ L, អនុស្សរណៈបច្ចេកទេសអំពីផលប៉ះពាល់សំណល់គ្រោះថ្នាក់	
ឯកសារភ្ជាប់ L	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន”។
ឯកសារភ្ជាប់ N, របាយការណ៍កំណត់អត្តសញ្ញាណសារពាង្គកាយបុរាណ និងរបាយការណ៍វាយតម្លៃសារពាង្គកាយបុរាណ	
ឯកសារភ្ជាប់ N	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “and the full build-out with HSR condition” និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង “ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន”។
ឯកសារភ្ជាប់ O, របាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ	
ឯកសារភ្ជាប់ O	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ “future” ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ “HSR trains” ក្នុងករណីជាច្រើន។
TOC, ទំព័រ ii	បានកែសម្រួលចំណងជើង តារាង 4-7 ដើម្បីដកឃ្លា “(Full Build-Out with HSR Condition)”។
ផ្នែក ES.1, ទំព័រ vi, តារាង ES-1	បានកែសម្រួលការប៉ាន់ស្មានថ្លៃដំណាក់កាល A (លក្ខខណ្ឌបណ្តោះអាសន្ន) ទៅ 1.93 ពាន់លានដុល្លារ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពតារាង ES-1 និងអត្ថបទគាំទ្រដើម្បីពិពណ៌នាផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ចរយៈពេលខ្លី ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងឆ្នាំការងារ (33,526 ឆ្នាំការងារ)។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា "and the full build-out with HSR condition" និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង "ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន"។
ផ្នែក 3.2, ទំព័រ 19, តារាង 3-1	បានកែសម្រួល តារាង 3-1 ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផ្នែកប៉ាន់ស្មាននៃ លក្ខខណ្ឌបណ្តោះអាសន្ន (Interim Condition) និងផ្នែកគម្រោងសរុប។
ផ្នែក 3.2, ទំព័រ 20, តារាង 3-2	បានកែសម្រួល តារាង 3-2 និងអត្ថបទគាំទ្រ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសេចក្តីសង្ខេបផ្នែកចំណាយវិនិយោគ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ។
ផ្នែក 3.3, ទំព័រ 21 និង 22, តារាង 3-4	បានកែសម្រួល តារាង 3-4 និងអត្ថបទគាំទ្រ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពផលប៉ះពាល់ ដោយផ្ទាល់ (ការចំណាយវិនិយោគ), ដោយប្រយោល (ការចំណាយខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់), ដោយជំរុញ (ការចំណាយបុគ្គលិក) និងផលប៉ះពាល់សរុប។
ផ្នែក 3.3, ទំព័រ 23 និង 24, តារាង 3-5	បានកែសម្រួល តារាង 3-5 ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពការបែងចែកផលប៉ះពាល់តាមដំណាក់កាលសាងសង់ សម្រាប់ទាំងលក្ខខណ្ឌបណ្តោះអាសន្ន និង លក្ខខណ្ឌសាងសង់ពេញលេញ (Full Build-Out)។
ផ្នែក 4.2.2, ទំព័រ 33 និង 34, តារាង 4-7	បានកែសម្រួលចំណងជើងតារាង ដើម្បីដកឃ្លា "(Full Build-Out with HSR Condition)"។
ឯកសារភ្ជាប់ P, របាយការណ៍វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ពីការផ្លាស់ទី	
ឯកសារភ្ជាប់ P	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ "future" ដែលដាក់នៅមុខពាក្យ "HSR trains" ក្នុងករណីជាច្រើន។
ផ្នែក 1.5, ទំព័រ 11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា "and the full build-out with HSR condition" និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដំណាក់កាល។
ផ្នែក 1.5.3, ទំព័រ 13	បានដកចេញផ្នែក 1.5.3 ដែលមានចំណងជើង "ស្ថានភាពអភិវឌ្ឍន៍ពេញលេញជាមួយរថភ្លើងល្បឿនលឿន"។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ឯកសារភ្ជាប់ Q៖ ការវាយតម្លៃបរិស្ថាននៃវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard	
សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ	
ផ្នែក ES.0, ទំព័រ ES-1	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីកែតម្រូវចម្ងាយរវាង LAUS និង Malabar Yard ¹
ផ្នែក ES.0, ទំព័រ ES-1	បានកែសម្រួលចំណាំជើងទំព័រ (footnote) ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធចុងក្រោយបំផុត។
សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ	បានកែសម្រួលករណីជាច្រើន ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ដែលបានអនុវត្តនៅទូទាំងផ្នែកនេះ។
ផ្នែក ES.0, ទំព័រ ES-3	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពី OMMs ដែលអាចកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដែលត្រូវបានបញ្ចូលជាលទ្ធផលនៃកិច្ចប្រជុំដែលបានធ្វើឡើងបន្ទាប់ពីបិទអំឡុងពេលមតិសាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR ¹
ផ្នែក ES.0, ទំព័រ ES-5 ដល់ ES-12, តារាង ES-1	<p>បានកែសម្រួល តារាង ES-1 ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • បានបន្ថែមអត្ថបទនៅក្រោមជួរឈរ «ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ NEPA បន្ទាប់ពីការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ» ដើម្បីសង្ខេបការកំណត់ផលប៉ះពាល់ NEPA ទាក់ទងនឹងការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ប្រយោល បន្ទាប់ពីការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ។ • បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល Los Angeles Unified School District ជាភាគីសម្របសម្រួល សម្រាប់វិធានការកាត់បន្ថយនៅ Malabar Yard លេខ TR-1¹ • បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយនៅ Malabar Yard លេខ TR-6 ដើម្បីលុបចេញការយោងទៅកាន់ Final EIS¹ • បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់អំពី ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រយោល ដែលនឹងកើតមានឡើង ដោយសារការកាត់បន្ថយចំនួនចលនាថតភ្លើងនៅភាគខាងជើងនៃ Malabar Yard¹ • បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីកែតម្រូវការវិភាគផលប៉ះពាល់ សម្រាប់ប្រធានបទ 3.7-B និងវិធានការកាត់បន្ថយនៅ Malabar Yard លេខ BIO-2 ដោយយោងទៅបទបញ្ជាដើមឈើរបស់ទីក្រុង Vernon (ក្រុមបទប្បញ្ញត្តិ, ជំពូក 12.24, ដើមឈើតាមដងផ្លូវ) ។
ជំពូក 1.0៖ សេចក្តីផ្តើម	
ផ្នែក 1.0	បានកែសម្រួលករណីជាច្រើននៃវាក្យសព្ទពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ នៅទូទាំងផ្នែកនេះ និងដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោង។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 1.1.1, ទំព័រ 1-11 និង 1-12	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពីការវិភាគបន្ថែម ដែលបានអនុវត្ត ជាលទ្ធផលនៃកិច្ចប្រជុំ ដែលបានធ្វើឡើង បន្ទាប់ពីបញ្ចប់រយៈពេលទទួលមតិសាធារណៈ 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR ។
ផ្នែក 1.1.1, ទំព័រ 1-14	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ក្បាលដីណាខ្លះ ត្រូវការការទិញយកពេញលេញ ដើម្បីគាំទ្រការ រៀបចំផ្លូវថ្នល់សម្រាប់រក្សាទុកថ្លើង (storage tracks) នៅ Los Angeles Junction ។
ផ្នែក 1.1.1, ទំព័រ 1-16, រូបភាព 1-3	បានកែសម្រួលរូបភាព 1-3 ដើម្បីបង្ហាញអចលនទ្រព្យចំនួន 7 កន្លែង ដែលត្រូវការការទិញយកពេញលេញ ដើម្បី គាំទ្រខ្សែផ្លូវថ្នល់សម្រាប់រក្សាទុកថ្លើង នៅ Los Angeles Junction ។
ផ្នែក 1.2, ទំព័រ 1-17	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីកែតម្រូវចម្ងាយរវាង LAUS និង Malabar Yard ឱ្យត្រឹមត្រូវ។

ជំពូក 2.0, សេចក្តីពិពណ៌នាអំពីការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard

ផ្នែក 2.2, ទំព័រ 2-2 និង 2-3	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពិពណ៌នាអំពីផ្លូវថ្នល់ដែលត្រូវបានប៉ះពាល់។
ផ្នែក 2.2.1, ទំព័រ 2-3 និង 2-4	បានកែសម្រួលប្រវែងស្តង់ដាររបស់ថ្លើង និងបញ្ជាក់បន្ថែមអំពីប្រតិបត្តិការដែលមានស្រាប់ តាមបណ្តាផ្លូវថ្នល់ដែល ត្រូវបានប៉ះពាល់។
ផ្នែក 2.2.2, ទំព័រ 2-5 ដល់ 2-7	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ចំនួនមធ្យមនៃការធ្វើដំណើរថ្លើងក្នុងមួយថ្ងៃ។
ផ្នែក 2.2.2, ទំព័រ 2-7, រូបភាព 2-2	បានលុបរូបភាព 2-2 លក្ខណៈប្រតិបត្តិការនៃផ្លូវដែកដឹកទំនិញ នៅជិត BNSF Malabar Yard ។ រូបភាព 2-2 ត្រូវបាន ជំនួសដោយក្រាហ្វិកមានចំណងជើង ផ្លូវថ្នល់ដែលរងផលប៉ះពាល់ (Affected Train Routes) ហើយបានកែសម្រួល ប្រវែងស្តង់ដាររបស់ថ្លើង និងចំនួនរទេះថ្លើង ដែលធ្វើដំណើរតាម 46th Street Connector ។
ផ្នែក 2.2.2, ទំព័រ 2-8	បានបន្ថែមរូបភាព 2-3 ប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកបច្ចុប្បន្ន និងរូបភាព 2-4 ប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកនាពេលអនាគត។
ផ្នែក 2.2.3, ទំព័រ 2-11	បានបន្ថែមតារាង 2-4 ដើម្បីបង្ហាញចំនួនសរុបនៃការធ្វើដំណើរថ្លើងប្រចាំថ្ងៃ និងរយៈពេលធ្វើដំណើរ សម្រាប់លក្ខខណ្ឌ បច្ចុប្បន្ន និងលក្ខខណ្ឌនាពេលអនាគត សម្រាប់ផ្លូវថ្នល់នីមួយៗដែលត្រូវបានពិចារណា។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ	
ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 2.3.2, ទំព័រ 2-1	រូបភាព 2-3 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-5 និងបានកែសម្រួល ដើម្បីដកចេញសមាសភាគចំនួន 2 ពីការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់ នៅផ្លូវ Seville St.
ផ្នែក 2.3.2, ទំព័រ 2-16	រូបភាព 2-4 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-6 និងបានកែសម្រួល ដើម្បីដកចេញសមាសភាគចំនួន 2 ពីការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់ នៅផ្លូវ Seville St.
ផ្នែក 2.3.2, ទំព័រ 2-18	រូបភាព 2-5 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-7។
ផ្នែក 2.3.2, ទំព័រ 2-20	រូបភាព 2-6 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-8។
ផ្នែក 2.3.3, ទំព័រ 2-22 និង 2-23	បានកែសម្រួល និងបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបង្ហាញពីការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពចំពោះការកែលម្អ ដែលនឹងអនុវត្តនៅចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែក ផ្លូវ 46th Street និង Seville Avenue បន្ទាប់ពីការវិនិយោគទុនទូលំទូលាយរបស់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ។
ផ្នែក 2.3.3, ទំព័រ 2-24	រូបភាព 2-7 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-9 និងបានកែសម្រួល ដើម្បីដកចេញសមាសភាគចំនួន 2 ពីការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់ នៅផ្លូវ Seville St.
ផ្នែក 2.3.3, ទំព័រ 2-26	រូបភាព 2-8 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-10 និងបានកែសម្រួល ដើម្បីដកចេញសមាសភាគចំនួន 2 ពីការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់ នៅផ្លូវ Seville St.
ផ្នែក 2.4, ទំព័រ 2-30	តារាង 2-4 ត្រូវបានប្តូរលេខជាតារាង 2-5។
ផ្នែក 2.4, ទំព័រ 2-34	រូបភាព 2-9 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-11។
ផ្នែក 2.4, ទំព័រ 2-36	រូបភាព 2-10 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-12។
ផ្នែក 2.5, ទំព័រ 2-38	តារាង 2-5 ត្រូវបានប្តូរលេខជាតារាង 2-6។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 2.5, ទំព័រ 2-40	រូបភាព 2-11 ត្រូវបានប្តូរលេខជារូបភាព 2-13។
ផ្នែក 3.1, ការណែនាំអំពីការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard	
ផ្នែក 3.1, ទំព័រ 3.1-1	បានកែសម្រួលចំណាត់ថ្នាក់ទំព័រ ដើម្បីបង្ហាញឲ្យស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធចុងក្រោយបំផុត។
ផ្នែក 3.1.1, ទំព័រ 3.1-2	បានកែសម្រួលផ្នែកអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ។
ផ្នែក 3.2, ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ	
ផ្នែក 3.2, ទំព័រ 3.2-1	បានកែសម្រួលចំណាត់ថ្នាក់ទំព័រ ដើម្បីបង្ហាញឲ្យស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធចុងក្រោយបំផុត។
ផ្នែក 3.2.1, ទំព័រ 3.2-3, តារាង 3.2-1	បានបន្ថែមអត្ថបទនៅក្នុងតារាង 3.2-1 ដើម្បីរួមបញ្ចូលសេចក្តីពិពណ៌នាអំពីការផ្លាស់ប្តូរតំបន់ Westside Zone របស់ទីក្រុង Vernon និងការកែប្រែផែនការទូទៅ (General Plan Amendment)។
ផ្នែក 3.2.4, ទំព័រ 3.2-11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកអក្សរ "s" ចេញពី "TOPICS 3.2-A."
ផ្នែក 3.2.4, ទំព័រ 3.2-18, ប្រធានបទ 3.2-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកពាក្យ "make a full turn" និងបន្ថែមពាក្យ "maneuver."
ផ្នែក 3.2.4, ទំព័រ 3.2-19 និង 3.2-20, ប្រធានបទ 3.2-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីផលប៉ះពាល់ច្រកចេញចូល (driveway impacts) ដែលនឹងកើតមាន ពាក់ព័ន្ធនឹងការរុះរើផ្នែកខ្លះនៃអគារនៅលេខ 2665 Leonis Boulevard។
ផ្នែក 3.2.4, ទំព័រ 3.2-35 និង 3.2-36, ប្រធានបទ 3.2-B	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីពង្រឹងការវិភាគប្រតិបត្តិការក្រោមប្រធានបទ 3.2-C "ការបែងចែកសហគមន៍ដែលមានស្រាប់ដោយរចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត" និងបង្ហាញថា មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយ ពាក់ព័ន្ធនឹងការបែងចែកសហគមន៍ ឬការថយចុះនៃការតភ្ជាប់សហគមន៍ នឹងកើតមានឡើយ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.3, ការដឹកជញ្ជូន	
ផ្នែក 3.3	បានកែសម្រួលច្រើនកន្លែង ដើម្បីដកពាក្យ “delays” និងបន្ថែមពាក្យ “congestion” ទូទាំងផ្នែកនេះ។
ផ្នែក 3.3.1, ទំព័រ 3.3-2, តារាង 3.3-1	បានកែសម្រួល តារាង 3.3-1 ដើម្បីកែតម្រូវឯកសារយោងទៅលើគោលការណ៍ណែនាំ ដែលបានប្រើសម្រាប់កម្រិតសមាមាត្រ volume-to-capacity (v/c) ។
ផ្នែក 3.3.2, ទំព័រ 3.3-3 និង 3.3-4	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា វិធីសាស្ត្រធ្វើស្តង់ដារការរាប់ចរាចរណ៍ (traffic count normalization) ត្រូវបានសម្របសម្រួលជាមួយទីក្រុង Vernon មុនពេលចាប់ផ្តើមការវិភាគ។
ផ្នែក 3.3.2, ទំព័រ 3.3-6	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកឃ្លា “or by the average delay experienced by vehicles, pedestrians, and/or bicycles during peak hours” និងបន្ថែមពាក្យ “threshold.”
ផ្នែក 3.3.2, ទំព័រ 3.3-8, តារាង 3.3-4	បានកែសម្រួលប្រភពតារាង និងកំណត់ចំណាំ។
ផ្នែក 3.3.2, ទំព័រ 3.3-9 ដល់ 3.3-11	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីពង្រីកការពិភាក្សាអំពីស្តង់ដារប្រតិបត្តិការផ្នែកផ្លូវថ្នល់ ការចែកចាយដំណើរឡើងវិញ (trip re-distribution) ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ (traffic delays) ការតម្រង់ជួររង់ចាំ (queuing) និងការកកស្ទះចរាចរណ៍ (traffic congestion) ។
ផ្នែក 3.3.4, ទំព័រ 3.3-36, ប្រធានបទ 3.3-A	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពភារកិច្ចរបស់ Metro និង/ឬ អ្នកមេត្តាករុណាអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard TR-1 ដល់ TR-3 ក្រោមប្រធានបទ 3.3-A “ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលកំណត់ប្រសិទ្ធភាពនៃប្រព័ន្ធចរាចរណ៍។”
ផ្នែក 3.3.4, ទំព័រ 3.3-45, ប្រធានបទ 3.3-B	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ការចូល-ចេញបត់រថយន្តធំ (truck turning ingress/egress) គ្រប់គ្រាន់នឹងត្រូវរក្សាទុក នៅជម្រើសរចនាបិទផ្លូវ 49th Street Design Option 2 ក្រោមប្រធានបទ 3.3-B “ការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ ដែលបង្កើនហានិភ័យ។”
ផ្នែក 3.3.4, ទំព័រ 3.3-46, ប្រធានបទ 3.3-B	បានបន្ថែម និងកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបំបែកការវិភាគច្រកចេញចូល (Driveway) លេខ 11 និង 12 ក្រោមប្រធានបទ 3.3-B “ការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ ដែលបង្កើនហានិភ័យ។”
ផ្នែក 3.3.4, ទំព័រ 3.3-47 ដល់ 3.3-49, ប្រធានបទ 3.3-B	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ពាក់ព័ន្ធនឹងសញ្ញាចរាចរណ៍ សុវត្ថិភាព និងការកែលម្អស៊ីវិល ហើយបានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលលទ្ធផលនៃការវិភាគការតម្រង់ជួររង់ចាំ (queuing analysis) សម្រាប់ចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែក ក្រោមប្រធានបទ 3.3-B “ការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ ដែលបង្កើនហានិភ័យ។”

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.3.4, ទំព័រ 3.3-51, ប្រធានបទ 3.3-D	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីកែតម្រូវពាក្យ Seville "Street" ជា Seville "Avenue" ក្រោមប្រធានបទ 3.3-D "ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ កង់ និងអ្នកថ្មើរជើង"។
ផ្នែក 3.3.5, ទំព័រ 3.3-53	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូល Los Angeles Unified School District ជាភាគីសម្របសម្រួល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពភារកិច្ចរបស់ Metro និង/ឬ អ្នកមេត្រី ក្នុងវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ TR-1។
ផ្នែក 3.3.5, ទំព័រ 3.3-53	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard TR-6 ដើម្បីដកចេញការយោងទៅកាន់ Final EIS។
ផ្នែក 3.4, គុណភាពទេសភាព និងសោភ័ណភាព	
ផ្នែក 3.4.2, ទំព័រ 3.4.13, រូបភាព 3.4-4	បានកែសម្រួល រូបភាព 3.4-4 ដើម្បីដកចេញសមាសភាគចំនួន 2 ពីការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់ នៅផ្លូវ Seville St.
ផ្នែក 3.4.2, ទំព័រ 3.4.15, រូបភាព 3.4-5	បានកែសម្រួល រូបភាព 3.4-4 ដើម្បីដកចេញសមាសភាគចំនួន 2 ពីការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់ នៅផ្លូវ Seville St.
ផ្នែក 3.5, គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល	
ផ្នែក 3.5	បានកែសម្រួលច្រើនកន្លែងនៃពាក្យបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ ទូទាំងផ្នែកនេះ និងដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ។
ផ្នែក 3.5.1, ទំព័រ 3.5-1	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការចេញផ្សាយនៃ បទបញ្ជាប្រតិបត្តិសហព័ន្ធជ្នីៗ និងសេចក្តីណែនាំបទប្បញ្ញត្តិ។
ផ្នែក 3.5.1, ទំព័រ 3.5-2, តារាង 3.5-1	<p>បានកែសម្រួល តារាង 3.5-1 ដើម្បីបង្ហាញពីការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបង្ហាញអំពីអ្វីៗដែលត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនៅថ្ងៃទី 7 ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2009។ • បានបន្ថែម បទបញ្ជាប្រតិបត្តិ 14154 បញ្ចេញថាមពលអាមេរិក (2025) និងសេចក្តីពិពណ៌នាដែលពាក់ព័ន្ធ។ • បានបន្ថែម Jeffrey Bossert Clark, Jr., អភិបាលបណ្តោះអាសន្ន ការិយាល័យព័ត៌មាន និងកិច្ចការបទប្បញ្ញត្តិអនុស្សរណៈជូនមន្ត្រីគោលនយោបាយបទប្បញ្ញត្តិនៅតាមក្រសួង និងអាជ្ញាធរ និងនាយកគ្រប់គ្រង និងនាយកប្រតិបត្តិនៃគណៈកម្មការ និងក្រុមប្រឹក្សា (ថ្ងៃទី 5 ខែឧសភា ឆ្នាំ 2025) និងសេចក្តីពិពណ៌នាដែលពាក់ព័ន្ធ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
	<ul style="list-style-type: none"> • បានបន្ថែមការដកហូត NEPA ការណែនាំអំពីការពិចារណាការបញ្ចេញ [GHG] និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ, 90 Fed. Reg. 22,472 (ថ្ងៃទី 28 ខែឧសភា ឆ្នាំ 2025) និងសេចក្តីពិពណ៌នាដែលពាក់ព័ន្ធ។ • បានបន្ថែម ច្បាប់រដ្ឋសភា (AB) 617 និងសេចក្តីពិពណ៌នាដែលពាក់ព័ន្ធ។
ផ្នែក 3.5.1, ទំព័រ 3.5-2	បានកែសម្រួលចំណាត់ការដើម្បីបង្ហាញឱ្យស្របតាមសេចក្តីណែនាំ CEQ ចុងក្រោយបំផុត។
ផ្នែក 3.5.1, ទំព័រ 3.5-10, តារាង 3.5-2	បានបន្ថែមអត្ថបទនៅក្នុងចំណាត់ការនៃ តារាង 3.5-2 ដើម្បីទទួលស្គាល់ស្តង់ដារសហព័ន្ធចុងក្រោយបំផុតសម្រាប់ PM _{2.5} ។
ផ្នែក 3.5.2, ទំព័រ 3.5-11, តារាង 3.5-3	បានបន្ថែមសេចក្តីពន្យល់អំពីការប្រើប្រាស់តំបន់ការពារ (buffer) ចម្ងាយមួយភាគបួនម៉ាយល៍ (quarter-mile) សម្រាប់ការកំណត់អត្តសញ្ញាណអ្នកទទួលបានផលប៉ះពាល់ដែលមានភាពងាយរងគ្រោះ។
ផ្នែក 3.5.3, ទំព័រ 3.5-15	បានបន្ថែមសេចក្តីពន្យល់អំពីការប្រើប្រាស់តំបន់ការពារ (buffer) ចម្ងាយ មួយភាគបួនម៉ាយល៍ (quarter-mile) សម្រាប់ការកំណត់អត្តសញ្ញាណអ្នកទទួលបានផលប៉ះពាល់ដែលមានភាពងាយរងគ្រោះ។
ផ្នែក 3.5.3, ទំព័រ 3.5-17, រូបភាព 3.5-1	បានកែសម្រួល រូបភាព 3.5-1 ដើម្បីបញ្ចូលចម្ងាយរបស់អ្នកទទួលបានផលប៉ះពាល់ដែលងាយរងគ្រោះ ពីដែនគម្រោង ។
ផ្នែក 3.5.4, ទំព័រ 3.5-20, ប្រធានបទ 3.5-A	បានបន្ថែមអត្ថបទ បញ្ជាក់ថា ការវិភាគតាមតំបន់ (localized analysis) ត្រូវបានបញ្ចប់សម្រាប់ការសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard។
ផ្នែក 3.5.4, ទំព័រ 3.5-22 និង 3.5-23, ប្រធានបទ 3.5-A និង 3.5-B	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ផលប្រយោជន៍អវិជ្ជមានដោយប្រយោល ពីការកាត់បន្ថយចលនាថ្លើងនៅខាងជើង Malabar Yard ក្រោមប្រធានបទ 3.5-A “កម្រិត de minimis សម្រាប់អនុលោមភាពទូទៅ ក្នុងតំបន់ South Coast Air Basin” និងប្រធានបទ 3.5-B “ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ប្រចាំឆ្នាំ លើសពី 25,000 MT នៃ CO ₂ e”។
ផ្នែក 3.6, សំឡេងរំខាន និងការរំញ័រ	
ផ្នែក 3.6.2, ទំព័រ 3.6-3 និង 3.6-4	បានបន្ថែមអត្ថបទទៅ និយមន័យ FTA Noise Category 3 សម្រាប់ការប្រើប្រាស់ដីពាក់ព័ន្ធនឹងការិយាល័យវេជ្ជសាស្ត្រខ្លះនៅពេលមានឧបករណ៍តេស្តដែលងាយរងការរំញ័រ ដូចជា ប្រព័ន្ធ Magnetic Resonance Imaging (MRI) ជាដើម។
ផ្នែក 3.6.3, ទំព័រ 3.6-7 និង 3.6-8	បានបន្ថែមអត្ថបទ បញ្ជាក់មូលហេតុដែល Stacy Medical Center មិនត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាការប្រើប្រាស់ដី FTA Category 3។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.6.4, ទំព័រ 3.6-9, 3.6-10 និង 3.6-17, ប្រធានបទ 3.6-A ដល់ 3.6-C	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ផលប្រយោជន៍អវិជ្ជមានដោយប្រយោល ពីការកាត់បន្ថយចលនាថតភ្លើង នៅខាងជើង Malabar Yard ក្រោមប្រធានបទ 3.6-A និង 3.6-C “កម្រិតសំឡេងលើសពីផែនការទូទៅ បទប្បញ្ញត្តិសំឡេង ឬស្តង់ដាររបស់អាជ្ញាធរ; កម្រិតសំឡេងបរិយាកាស” និងប្រធានបទ 3.6-B “កម្រិតការញ័ររបញ្ជូនតាមដី និងកម្រិតសំឡេង បញ្ជូនតាមដី” ។
ផ្នែក 3.7. ធនធានជីវសាស្ត្រ និងតំបន់សើម	
ផ្នែក 3.7.1, ទំព័រ 3.7-3, តារាង 3.7-1	បានកែសម្រួល តារាង 3.7-1 ដើម្បីដកចេញការលើកឡើងទាំងអស់អំពី “បទប្បញ្ញត្តិការពារដើមឈើ ទីក្រុង Vernon លេខ 4152” និងជំនួសអត្ថបទដោយបទប្បញ្ញត្តិដែលអនុវត្តបាននៃ “បទប្បញ្ញត្តិដើមឈើទីក្រុង Vernon (ក្រមបទប្បញ្ញត្តិ, ជំពូក 12.24, ដើមឈើតាមដងផ្លូវ)”។
ផ្នែក 3.7.2, ទំព័រ 3.7-6	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញ “City of Vernon Tree Protection Bylaw #4152” និងបន្ថែម “City’s Tree Ordinance” និង “Code of Ordinances, Chapter 12.24, Street Trees”។
ផ្នែក 3.7.3, ទំព័រ 3.7-20	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញ “Protection Bylaw #4152” និងបន្ថែម “Ordinance in Code of Ordinances, Chapter 12.24,
ផ្នែក 3.7.4, ទំព័រ 3.7-22 និង 3.7-23, ប្រធានបទ 3.7-B	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីឱ្យស្របតាម បទប្បញ្ញត្តិដើមឈើទីក្រុង Vernon (ក្រមបទប្បញ្ញត្តិ, ជំពូក 12.24, ដើមឈើតាមដងផ្លូវ) ក្រោមប្រធានបទ 3.7-B “មិនអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិអភិរក្សដើមឈើ”
ផ្នែក 3.7.5, ទំព័រ 3.7-23	បានកែសម្រួលវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ MY BIO-1 ដើម្បីបន្ថែម “Metro and/or.”
ផ្នែក 3.7.5, ទំព័រ 3.7-25	បានកែសម្រួលអត្ថបទសម្រាប់វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard BIO-2 ដើម្បីដកចេញការលើកឡើងទាំងអស់ អំពី City of Vernon Tree Protection Bylaw #4152 និងជំនួសអត្ថបទដោយបទប្បញ្ញត្តិដែលអនុវត្តបាននៃ បទប្បញ្ញត្តិដើមឈើទីក្រុង Vernon (ក្រមបទប្បញ្ញត្តិ, ជំពូក 12.24, ដើមឈើតាមដងផ្លូវ)។
ផ្នែក 3.8. តំបន់លិចទឹក ធារសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹក	
ផ្នែក 3.8.3, ទំព័រ 3.18-14	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលអណ្តូងផ្គត់ផ្គង់ទឹកសាធារណៈចំនួន 3 ដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណដោយ ទីក្រុង Vernon។
ផ្នែក 3.10. សំណល់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់	
ផ្នែក 3.10.3, ទំព័រ 3.10-15, តារាង 3.10-3	បានដកចេញ តារាង 3.10-3 ដោយសារតែវាជាច្បាប់ចម្លងនៃ តារាង 3.10-2។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.10.4, ទំព័រ 3.10-21, ប្រធានបទ 3.10-B	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា ទីតាំងនៃការតម្រឹមឡើងវិញ (realignment) នៃខ្សែផ្លូវថ្នល់ក្លែងបន្លែង (existing spur track) នឹងមិនបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងការបញ្ចេញសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ក្រោមប្រធានបទ 3.10-B “ហានិភ័យនៃការបញ្ចេញសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ទៅក្នុងបរិស្ថាន”
ផ្នែក 3.12, ធនធានវប្បធម៌ និងបុរាណវិទ្យា	
ផ្នែក 3.12	បានដកចេញការពាក្យ “draft” ច្រើនកន្លែងទូទាំងផ្នែកនេះ។
ផ្នែក 3.12.1, ទំព័រ 3.12-2	បានកែសម្រួលចំណាត់ថ្នាក់ដើម្បីបង្ហាញឱ្យស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធចុងក្រោយបំផុត។
ផ្នែក 3.14, សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ	
ផ្នែក 3.14.3, ទំព័រ 3.14-9	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញទិន្នន័យដែលបានយកមកពី សភាពាណិជ្ជកម្មទីក្រុង Vernon និងជំនួសដោយព័ត៌មានពី អគ្គនាយកដ្ឋានពន្លត់អគ្គិភ័យ ខោនធី Los Angeles វិញ។
ផ្នែក 3.15, សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់	
ផ្នែក 3.15	បានកែសម្រួលច្រើនកន្លែងនៃពាក្យបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ទូទាំងផ្នែកនេះ និងដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ។
ផ្នែក 3.16, ការវិភាគសហគមន៍	
ផ្នែក 3.16	បានកែសម្រួលច្រើនកន្លែងនៃពាក្យបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍ទូទាំងផ្នែកនេះ និងដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ។
ផ្នែក 3.16.2, ទំព័រ 3.16-1 ដល់ 3.16-6	បានកែសម្រួល ក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តទូទាំងផ្នែកនេះ។
ផ្នែក 3.16.2, ទំព័រ 3.16-6	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់គោលបំណងរបស់ ផែនការចូលរួមសាធារណៈរបស់ Metro។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.16.2, ទំព័រ 3.16-8	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់ថា CalEnviroScreen 4.0 ត្រូវបានប្រើ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការវិភាគសហគមន៍ ។
ផ្នែក 3.16.3, ទំព័រ 3.16-10	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគបន្ថែម ដែលបានអនុវត្ត បន្ទាប់ពីការបិទ ទទួលយោបល់សាធារណៈ រយៈពេល 45 ថ្ងៃនៃ Draft EIS/SEIR ។
ផ្នែក 3.16.3, ទំព័រ 3.16-10	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលការពិភាក្សាសង្ខេបអំពី OMM ដែលជាលទ្ធផលពីកិច្ចប្រជុំ ដែលបានធ្វើឡើង បន្ទាប់ពីការបិទពេលទទួលយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃនៃ Draft EIS/SEIR ។
ផ្នែក 3.16.3, ទំព័រ 3.16-12, រូបភាព 3.16-1	បានកែសម្រួល រូបភាព 3.16-1 ដើម្បីបង្ហាញតំបន់សិក្សានៃការវិភាគសហគមន៍ (Community Analysis Study Area) ។
ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-17 ដល់ 3.16-18,	បានកែសម្រួល តារាង 3.16-1 ដើម្បីរួមបញ្ចូលសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយបន្ថែមដែលបានអនុវត្ត។
ផ្នែក 3.16.4, ទំព័រ 3.16-19 ដល់ 3.16-22, តារាង 3.16-2	បានកែសម្រួល តារាង 3.16-2 ដើម្បីរួមបញ្ចូលតំបន់ធនធានបន្ថែម សេចក្តីសង្ខេបនៃមតិយោបល់ និងសេចក្តីសង្ខេប អំពីរបៀបដែលមតិយោបល់ត្រូវបានដោះស្រាយ។
ផ្នែក 3.16.6, ទំព័រ 3.16-27, តារាង 3.16-5	បានកែសម្រួល តារាង 3.16-5 ដើម្បីរួមបញ្ចូលហេតុផលអំពីមូលហេតុដែលការប្រើប្រាស់ដី ត្រូវបានលុបចេញពី ការវិភាគសហគមន៍បន្ថែម។
ផ្នែក 3.16.7, ទំព័រ 3.16-42 និង 3.16-43	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីរួមបញ្ចូលការវិភាគបន្ថែម ពាក់ព័ន្ធនឹងការបែងចែកសហគមន៍តាមការយល់ឃើញ ដែលត្រូវបាន បង្ហាញក្នុងពេលទទួលយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃនៃ Draft EIS/SEIR ។
ផ្នែក 3.16.7, ទំព័រ 3.16-43 និង 3.16-44	បានបន្ថែម និងកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីបញ្ជាក់អំពីផលប៉ះពាល់សក្តានុពល ពាក់ព័ន្ធនឹងការតម្រង់ជួររង់ចាំ នៅចំណុច ឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកថ្មី លេខ 5 (New Rail Crossing #5) ។
ផ្នែក 3.16.9, ទំព័រ 3.16-48 និង 3.16-49	បានបន្ថែមអត្ថបទ ដើម្បីណែនាំអំពីការកែលម្អសហគមន៍បន្ថែម OMMs ដែលត្រូវបានស្នើឡើង ជាលទ្ធផលពីកិច្ចប្រជុំ ដែលបានធ្វើឡើងបន្ទាប់ពីការបិទពេលទទួលយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃនៃ Draft EIS/SEIR ។
ផ្នែក 3.16.9, ទំព័រ 3.16-49 ដល់ 3.16-55	បានបន្ថែម និងកែសម្រួលអត្ថបទ ទៅលើការពិពណ៌នា OMM នីមួយៗ ដើម្បីពង្រីកអត្ថប្រយោជន៍នីមួយៗ។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
ផ្នែក 3.16.9, ទំព័រ 3.16-55, រូបភាព 3.16-2	បានបន្ថែម រូបភាព 3.16-2 “ការកែលម្អសហគមន៍ដែលបានស្នើឡើង” ដើម្បីបង្ហាញទីតាំង និងប្រភេទនៃការកែលម្អសហគមន៍ដែលបានស្នើឡើង ទូទាំងទីក្រុង Vernon។
ផ្នែក 3.16.9, ទំព័រ 3.16-56 ដល់ 3.16-57, តារាង 3.16-6	បានបន្ថែម តារាង 3.16-6 ដើម្បីសង្ខេបបន្ថែមអំពី OMMs ទំនាក់ទំនងសមហេតុផលរបស់វាជាមួយផលប៉ះពាល់គម្រោងអត្ថប្រយោជន៍របស់វា និងបង្ហាញភាពស្របគ្នាជាមួយគោលដៅ និងផែនការរបស់សហគមន៍ទីក្រុង Vernon ព្រមទាំងពន្យល់អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានបន្ទាប់បន្សំមានសក្តានុពល។
ផ្នែក 3.17, ការវាយតម្លៃ ផ្នែក 4(f)	
ផ្នែក 3.17.1, ទំព័រ 3.17-2	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញពាក្យ “draft”។
ផ្នែក 3.17.2, ទំព័រ 3.17-6	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសម្របសម្រួល និងដើម្បីដកចេញអត្ថបទកាលបច្ច័យអនាគត។
ជំពូក 4.0, ឯកសារយោង	
ទំព័រ 4-3	បានបន្ថែមឯកសារយោង ដើម្បីរួមបញ្ចូលប្រភពមួយពី County of Los Angeles។
ទំព័រ 4-7	បានកែសម្រួលអត្ថបទ ដើម្បីដកចេញប្រភពមួយពី សភាពាណិជ្ជកម្មទីក្រុង Vernon ។
Malabar Yard ឧបសម្ព័ន្ធ F, ការវិភាគគុណភាពខ្យល់តាមតំបន់ សម្រាប់ Malabar Yard (ឧបសម្ព័ន្ធថ្មី)	
ឧបសម្ព័ន្ធ F	បានបន្ថែម Malabar Yard ឧបសម្ព័ន្ធ F ថ្មី ដើម្បីបង្ហាញអំពីការបញ្ចេញឧស្ម័នគុណភាពខ្យល់តាមតំបន់ជាបរិមាណក្នុងអំឡុងសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard។
Malabar Yard ឧបសម្ព័ន្ធ G, វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បំពេញបន្ថែម (ឧបសម្ព័ន្ធថ្មី)	
ឧបសម្ព័ន្ធ G	<p>បានបន្ថែម Malabar Yard ឧបសម្ព័ន្ធ G ថ្មី ដើម្បីភ្ជាប់ជាមួយ Appendix Q, ផ្នែក 3.16, ការវិភាគសហគមន៍ បន្ទាប់ពីការបិទអំឡុងពេលទទួលយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃនៃ Draft EIS/SEIR។ Malabar Yard ឧបសម្ព័ន្ធ G ថ្មី រួមមាន៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការណែនាំអំពីដំណើរការយ៉ាងទូលំទូលាយ និងការសម្របសម្រួលដើម្បីអភិវឌ្ឍ OMMs ដែលនឹងបំពេញសង្កេតផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន នៃការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon។ • សេចក្តីសង្ខេបអំពីមតិយោបល់ពីសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយសហគមន៍ សម្រាប់អភិវឌ្ឍ OMMs។

តារាង ES-0. សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ

ផ្នែក/លេខទំព័រ	សេចក្តីសង្ខេបអំពីការផ្លាស់ប្តូរ
	<ul style="list-style-type: none"> • បានបន្ថែមសេចក្តីពិពណ៌នាលើការវិភាគសហគមន៍ OMMs ចំនួន 11 និងរបៀបដែល OMMs នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់ទីក្រុង Vernon ស្របតាមគោលដៅសហគមន៍ និងគំនិតផ្តួចផ្តើមផែនការហើយសមស្របជាមួយមតិយោបល់សហគមន៍ដែលបានទទួលក្នុងអំឡុង Draft EIS/SEIR ។
ឧបសម្ព័ន្ធ R៖ ផែនការសម្របសម្រួល និងសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយ	
ឧបសម្ព័ន្ធ R1, ការសម្របសម្រួលរវាងអង្គភាព និងសាធារណៈ:	
ផ្នែក 5.4, ទំព័រ 21	បានកែសម្រួលផ្នែកអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ។
ផ្នែក 7.0, ទំព័រ 28, តារាង 7-1	បានកែសម្រួលផ្នែកអត្ថបទ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ។
ឧបសម្ព័ន្ធ R2, ផែនការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ:	
ឧបសម្ព័ន្ធ R2	បានកែសម្រួលផែនការ ដើម្បីទទួលស្គាល់ការវិភាគសហគមន៍ ដែលបានអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ ហើយបានកែសម្រួលច្រើនកន្លែងនៃពាក្យបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគសហគមន៍។
ឧបសម្ព័ន្ធ R2	បានកែសម្រួលផ្នែកអត្ថបទ ដើម្បីបង្ហាញអំពីស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន នៃផែនការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ។
ផ្នែក 2.3, ទំព័រ 19 និង 24, រូបភាព 2-3 និង រូបភាព 2-4	បានកែសម្រួល រូបភាព 2-3 និង រូបភាព 2-4 ដើម្បីបង្ហាញតំបន់សិក្សានៃការវិភាគសហគមន៍។
ឧបសម្ព័ន្ធ C, ផែនការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈ: និងសកម្មភាពចូលរួមសហគមន៍, ទំព័រ 1 និង 2	បានកែសម្រួលបញ្ជីកិច្ចប្រជុំសាធារណៈ កិច្ចប្រជុំជាមួយម្ចាស់អចលនទ្រព្យជាបុគ្គល និងព្រឹត្តិការណ៍សាធារណៈផ្សេងៗ ដែលត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយតាមបណ្តាញសង្គមផងដែរ ដើម្បីរួមបញ្ចូលសកម្មភាពដែលបានអនុវត្ត បន្ទាប់ពីការបិទអំឡុងពេលទទួលយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃនៃ Draft EIS/SEIR ។

ES.5 ទីតាំងគម្រោង និងតំបន់សិក្សា

ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) រួមមានការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នៅតំបន់កណ្តាលទីក្រុង Los Angeles ជិតស្ថានីយ៍ LAUS (រូបភាព ES-1) ។ LAUS ស្ថិតនៅ 800 Alameda Street ក្នុងទីក្រុង Los Angeles, រដ្ឋ California។ LAUS ជាប់ព្រំជាមួយ United States Highway 101 (US-101) ខាងត្បូង Alameda Street ខាងលិច, Cesar Chavez Avenue ខាងជើង និង Vignes Street ខាងកើត។ ព្រំដែនគម្រោងខាងជើង ស្ថិតនៅ North Main Street (Mile Post [MP] 1.18) ហើយព្រំដែនគម្រោងខាងត្បូងស្ថិតនៅជិត Control Point (CP) Olympic ខាងត្បូង Interstate 10 និង Olympic Boulevard (MP142.70) ។ សមាសភាគសំខាន់ៗនៃគម្រោង ភាគច្រើនស្ថិតនៅចន្លោះ Main Street និង First Street។ ចម្ងាយពីចុងម្ខាងដល់ចុងម្ខាងទៀត រវាង Main Street និង First Street ប្រហាក់ប្រហែល 1.4 ម៉ាយល៍។

រូបភាព ES-2 បង្ហាញអំពីតំបន់សិក្សារបស់គម្រោង ដែលត្រូវបានប្រើជាទូទៅ ដើម្បីពិពណ៌នាបរិស្ថានដែលរងផលប៉ះពាល់ នៅ និងនៅជុំវិញ LAUS លើកលែងតែករណីដែលបានបញ្ជាក់ផ្សេង ហើយផ្តល់បរិបទភូមិសាស្ត្រ សម្រាប់ការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលមានស្រាប់ និងដែលបានស្នើឡើង។ តំបន់សិក្សារបស់គម្រោង រួមមានផ្នែកសំខាន់ៗចំនួន 3 (ផ្នែកទី 1៖ ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវរថភ្លើង(Throat Segment), ផ្នែកទី 2៖ ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ, និងផ្នែកទី 3៖ ផ្នែកផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់)។ ស្ថានភាពដែលមានស្រាប់ នៅក្នុងផ្នែកនីមួយៗ ត្រូវបានសង្ខេបតាមទិសដីជើងទៅត្បូង ដូចខាងក្រោម៖

- ផ្នែកទី 1៖ ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវរថភ្លើង** នេះដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថា LAUS throat លាតសន្ធឹងពី North Main Street ខាងជើង ទៅដល់ Cesar Chavez Avenue ខាងត្បូង ហើយរួមបញ្ចូល CP Chavez និងតំបន់ខាងជើងនៃវេទិកានៅផ្លូវដែក LAUS។ នៅក្នុងផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវរថភ្លើងនេះ រថភ្លើងទាំងអស់ដែលមកដល់ និងចាកចេញ ត្រូវឆ្លងកាត់បណ្តាញផ្លូវដែកស្មុគស្មាញដែលរួមមាន ផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ, switches, និង crossovers។ មាន ផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ ចំនួន 5 ផ្តល់សិទ្ធិចូល និងចេញពី ផ្លូវដែក លើកលែងតែទីតាំងមួយនៅជិត Vignes Street Bridge ដែលចំនួនផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ ត្រូវ បានបន្ថយមកនៅ 4។ បច្ចុប្បន្ន ការងារផ្លូវដែកពិសេស ដែលរួមមាន turnouts ច្រើន និង double-slip switches ត្រូវបានប្រើប្រាស់នៅក្នុង throat ដើម្បីណែនាំរថភ្លើងឲ្យចូល និងចេញពី ផ្លូវវេទិកាស្ថានីយ៍ដែលបានកំណត់សមស្រប។ Garden Tracks (ផ្លូវដែកប្រភេទ stub-end ដែលបច្ចុប្បន្នត្រូវបានប្រើសម្រាប់រក្សាទុករថភ្លើងឯកជន ស្ថិតនៅខាងជើងវេទិកា និងជាប់នឹង Gold Line³ aerial guideway ដែលមានស្រាប់) ក៏ស្ថិតនៅខាងជើងវេទិកាដូចគ្នា។ ការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់ជុំវិញ ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវរថភ្លើង រួមមានតំបន់លំនៅឋាន តំបន់ឧស្សាហកម្ម និងតំបន់ស្ថាប័ន។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ផ្នែកទី 2៖ ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ. ផ្នែកនេះស្ថិតនៅចន្លោះ Cesar Chavez Avenue និង US-101 ហើយរួមបញ្ចូល LAUS, ផ្លូវដែក, East Portal Building, អគារដំណើរការភ្នំ (baggage handling building) ជាមួយតំបន់ចតរថយន្ត និងផ្លូវចូលចេញដែលពាក់ព័ន្ធប្រមាណសាលលក់សំបុត្រ និងសាលរង់ចាំ (ticketing/waiting halls) និង

³ ជាមួយនឹងការផ្លាស់ប្តូរឈ្មោះខ្សែបណ្តាញរបស់ប្រព័ន្ធ Metro ដែលបានកើតឡើងនៅឆ្នាំ 2019 និងការចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការរបស់ Regional Connector នៅថ្ងៃទី 16 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2023 ខ្សែ Red Line, Purple Line, និង Gold Line ត្រូវបានប្តូរឈ្មោះនៅក្នុងប្រព័ន្ធ Metro¹ ផ្នែកនៃ Gold Line ពី LAUS ទៅ Azusa ឥឡូវនេះជាផ្នែកមួយនៃ A Line ខណៈដែលផ្នែកពី LAUS ទៅ East Los Angeles ត្រូវបានបន្ថែមចូលទៅក្នុង E Line¹ Red Line ឥឡូវនេះគឺជា B Line ដែលលាតសន្ធឹងពី North Hollywood ទៅ LAUS ហើយ Purple Line ឥឡូវនេះគឺជា D Line ដែលលាតសន្ធឹងពី Wilshire/Western ទៅ LAUS¹

⁴ CEQ បានដកចេញបទប្បញ្ញត្តិ 40 CFR Parts 1500–1508 របស់ខ្លួនចេញពី Federal Register¹ (*CEQ's Interim Final Rule Rescinding CEQ Regulations*, 90 Fed. Reg. 10610 (Feb. 25, 2025))¹ ទោះជាយ៉ាងណា CHSRA កំពុងពឹងផ្អែកលើបទប្បញ្ញត្តិដូចដែលមានសុពលភាពនៅថ្ងៃចេញផ្សាយ Notice of Intent ដំបូង គឺថ្ងៃទី May 31, 2016¹ ដូច្នេះ រាល់ការយោងទៅកាន់បទប្បញ្ញត្តិ CEQ ក្នុងឯកសារបរិស្ថាននេះ សុទ្ធតែសំដៅទៅលើបទប្បញ្ញត្តិឆ្នាំ 1978 និងការកែប្រែឆ្នាំ 1986 (*51 Federal Register 15618* (April 25, 1986))¹

ផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង ទទឹង 28 ហ្វីត ដែលមានជម្រាលតភ្ជាប់ និងដណ្តើរស្ថិតនៅ ខាងក្រោមផ្លូវដែក។ ការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់ជុំវិញ ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ រួមមាន តំបន់លំនៅឋាន តំបន់ពាណិជ្ជកម្ម និងតំបន់សាធារណៈ។

- **ផ្នែកទី 3៖ ផ្នែកផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់** ផ្នែកនេះ ស្ថិតនៅខាងត្បូង LAUS ហើយលាតសន្ធឹងតាម ទិសកើតទៅលិចចាប់ពី Alameda Street ទៅដល់ឆ្នេរខាងលិចនៃ Los Angeles River និងតាម ទិសជើងទៅត្បូងចាប់ពី Keller Yard ទៅដល់ CP Olympic។ ផ្នែកនេះ រួមបញ្ចូល US-101, ខ្សែផ្លូវ Commercial Street/Ducommun Street corridor, Metro Red Line និង Purple Line Maintenance Yard (Division 20 Rail Yard), BNSF Railway (BNSF) West Bank Yard, Keller Yard, ផ្លូវដែក main line នៅឆ្នេរខាងលិចនៃ Los Angeles River ចាប់ពី Keller Yard ទៅ CP Olympic, និង Amtrak lead track ដែលតភ្ជាប់ផ្លូវដែក main line ជាមួយ Amtrak’s Los Angeles Maintenance Facility នៅតំបន់ជិត 8th Street។ ការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់ជុំវិញ ផ្នែកផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ ភាគច្រើនជា តំបន់ឧស្សាហកម្ម និងតំបន់ផលិតកម្ម។

តំបន់សិក្សារបស់គម្រោង មានបណ្តាញផ្លូវដីក្រាស់ ដែលរួមមានចាប់ពីផ្លូវល្បឿនលឿនសំខាន់ៗ រហូតដល់ផ្លូវក្រុងមូលដ្ឋាន។ ផ្លូវនៅក្នុងតំបន់សិក្សារបស់គម្រោង រួមមាន El Monte Busway, US-101, Bolero Lane, Leroy Street, Bloom Street, Cesar Chavez Avenue, Commercial Street, Ducommun Street, Jackson Street, East Temple Street, Banning Street, First Street, Alameda Street, Garey Street, Vignes Street, Main Street, Aliso Street, Avila Street, Bauchet Street, និង Center Street។

ES.6 ការរៀបចំសម្រួលការរចនាថ្មើរជើងល្បឿនលឿន

CHSRA មានភារកិច្ចទទួលខុសត្រូវលើការធ្វើផែនការ ការរចនា ការសាងសង់ និងការប្រតិបត្តិប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុក ព្រមទាំងការរៀបចំឯកសារអនុម័តបរិស្ថានទាំងអស់ ដែលត្រូវការសម្រាប់ គម្រោងផ្នែក Burbank ទៅ Los Angeles និង Los Angeles ទៅ Anaheim ទាំងមូល។ ដែនគម្រោង (Project footprint) របស់ Link US Project មានទំហំគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីរួមបញ្ចូលហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ផ្លូវដែករួម និងធាតុហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបន្ថែមដែល CHSRA ត្រូវការ សម្រាប់ការប្រតិបត្តិប្រព័ន្ធ HSR របស់ខ្លួន។ ការសាងសង់ផ្ទាល់នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម ដែលអាចអនុញ្ញាតឱ្យ CHSRA សាងសង់ធាតុហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលនៅសេសសល់ សម្រាប់ប្រព័ន្ធ HSR និងអនុញ្ញាតឱ្យដំណើរការ ថ្មើរជើង HSR នៅក្នុងដែនគម្រោង Link US Project គឺជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ហើយត្រូវបានពិនិត្យវាយតម្លៃនៅក្នុង EIS នេះ។ ដែនគម្រោង Link US Project ក៏បាន រៀបចំសម្របសម្រួលផងដែរ សម្រាប់ទំហំត្រូវការ ដើម្បីដំឡើងសសរប្រព័ន្ធខ្សែឆ្លើងលើក្បាល (overhead catenary system – OCS) និងការកែលម្អឧបករណ៍សេវាសាធារណៈផ្សេងៗ ដែលពាក់ព័ន្ធ

នឹង HSR ។ នៅពេល EIS នេះបញ្ជាក់ថា ប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកត្រូវបាន “សម្របសម្រួល” នោះមានន័យថា Metro នឹងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម ដែលបានពិពណ៌នានៅក្នុង EIS នេះដោយស្របតាមលក្ខណៈបច្ចេកទេស និងតម្រូវការដែល CHSRA បានកំណត់ថាសមស្របសម្រាប់ CHSRA អាចប្រតិបត្តិប្រព័ន្ធ HSR របស់ខ្លួននៅក្នុងព្រំដែនដែនគម្រោង Link US Project ។ ផលប៉ះពាល់បូកសរុប (cumulative effects) ដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកត្រូវបានពិចារណា និងវាយតម្លៃ នៅក្នុងជំពូក 3.16 នៃ EIS នេះ។

ES.7 ស្ថានភាពដែលមានស្រាប់នៅ Los Angeles Union Station

LAUS បានបើកដំណើរការសេវាកម្មនៅឆ្នាំ 1939 ហើយបានដំណើរការជាមជ្ឈមណ្ឌលស្នូលសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតំបន់នៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California អស់រយៈពេលប្រហាក់ប្រហែល 80 ឆ្នាំ ដោយផ្តល់ការតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់សម្រាប់ប្រព័ន្ធរថភ្លើង Metro (ឧទាហរណ៍ Red Line, Purple Line, និង Gold Line), Metro’s Patsaourous Transit Plaza, រថភ្លើងតំបន់ Metrolink (commuter rail), រថភ្លើងតំបន់ និងរថភ្លើងអន្តរទ្រីក្រុងរបស់ Amtrak, ព្រមទាំងរថភ្លើងចម្ងាយវែងរបស់ Amtrak ។

ផ្លូវដែក LAUS ដែលមានស្រាប់ រួមមានផ្លូវដែកចំនួន 15 និងវេទិកាចំនួន 7។ ផ្លូវដែកសកម្ម ចំនួន 2 (Tracks 1 និង 2) បម្រើ Gold Line នៅវេទិកា 1 ហើយផ្លូវដែកស្ថានីយ៍ប្រភេទ stub-end សកម្ម ចំនួន 12 (Tracks 3 ដល់ 14) បម្រើថ្មីក្នុង Metrolink និង Amtrak តាមរយៈ វេទិកា 2 ដល់ 7។ Track 15 ត្រូវបានប្រើសម្រាប់ការចតទុកឧបករណ៍ផ្លូវដែក (rail equipment layovers) និងសេវាកម្មមិនបង្កើតប្រាក់ចំណូល (non-revenue service)។ នៅខាងលិចនៃផ្លូវដែក ខាងជើងបន្តិចពីវេទិកា ហើយជាប់នឹង Gold Line aerial guideway ដែលមានស្រាប់ មានផ្លូវដែក stub-end បន្ថែម ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថា Garden Tracks ដែលបច្ចុប្បន្នត្រូវបានប្រើសម្រាប់រក្សាទុកថ្មីឯកជន។ បច្ចុប្បន្ន Amtrak មានសេវាកម្មដែលអនុញ្ញាតឲ្យថ្មីឯកជនដែលត្រូវបានរក្សាទុកនៅ Garden Tracks អាចតភ្ជាប់ទៅនឹងថ្មីក្នុង Amtrak ជាក់លាក់ ក៏មានប្រភពចេញដំណើរ ឬបញ្ចប់ដំណើរនៅ LAUS ផងដែរ។

LAUS throat មានការរៀបចំផ្លូវដែកដែលស្មុគស្មាញ តម្រូវឲ្យអ្នកគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ថ្មីក្នុង (train dispatchers) ណែនាំថ្មីក្នុងឲ្យចូល និងចេញពីផ្លូវវេទិកាស្ថានីយ៍ (terminal platform tracks) ដែលបានកំណត់ឲ្យសមស្រប ហេតុនេះបានកំណត់សមត្ថភាពប្រតិបត្តិការ និងប្រេកង់ថ្មីក្នុង អាចដំណើរការឆ្លងកាត់ LAUS បាន។ ការរៀបចំ stub-end នៃផ្លូវដែក LAUS ដែលមានស្រាប់ តម្រូវឲ្យថ្មីក្នុងទាំងអស់ចូលមកកាន់ស្ថានីយ៍ ហើយបន្ទាប់ពីដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ ឡើង-ចុះរួចហើយ ត្រូវបត់ត្រឡប់ទិសដៅធ្វើដំណើរវិញលើសំណុំផ្លូវដែកដដែល។ ដូច្នេះ ថ្មីក្នុងដែលប្រើប្រាស់ LAUS ត្រូវរងការពន្យារពេល និងរយៈពេលឈប់ដំណើរការយូរ (idling time) មិនតិចទេទាំងនៅលើវេទិកាស្ថានីយ៍ ឬនៅលើផ្លូវដែកតភ្ជាប់ ខណៈកំពុងរង់ចាំចន្លោះវេទិកា ឬការចូលប្រើផ្លូវដែក main line។

បច្ចុប្បន្ន LAUS មិនមានសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការ និងទទួលអ្នកដំណើរគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបម្រើតម្រូវការដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកនាពេលអនាគតទេ។ ប្រតិបត្តិការផ្លូវដែក និងការធ្វើចរាចរណ៍អ្នកដំណើរនៅ LAUS កំពុងស្ថិតក្រោមការកំណត់ មានការកកស្ទះ និងជិតដល់កម្រិតសមត្ថភាពអតិបរមា។ តួនាទីរបស់ LAUS នៅក្នុងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតំបន់ កំពុងមានសារៈសំខាន់កាន់តែខ្លាំងឡើង ខណៈដែលការកើនឡើងរបស់ប្រជាជន និងការងារក្នុងតំបន់បានជំរុញឲ្យមានតម្រូវការកើនឡើង សម្រាប់សមត្ថភាព និងការតភ្ជាប់ដឹកជញ្ជូនតំបន់កាន់តែច្រើន។ ការរួមបញ្ចូលគ្នារវាងសមត្ថភាពមានកម្រិតនៃផ្លូវដែកនៅតំបន់ថ្មីក្នុងឆ្លងកាត់ និងសមត្ថភាពផ្លូវដែកប្រភេទ ចុងបិទផ្លូវថ្មីក្នុង (stub-end) ព្រមទាំងសមត្ថភាពមានកម្រិតនៃសាលអ្នកដំណើរ (concourse) ដែលបណ្តាលមកពីការរៀបចំបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មីក្នុង និងវេទិកា បានកំណត់សមត្ថភាពរបស់ Metro ក្នុងការរៀបចំសម្របសម្រួលការកើនឡើងសេវាកម្មផ្លូវដែកនិងដឹកជញ្ជូនសាធារណៈដែលបានព្យាករណ៍ទុក (រួមទាំងការសម្របសម្រួលសម្រាប់ប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុក) និងការកើនឡើងសមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរដែលសមស្របនៅក្នុងស្ថានីយ៍ដែលមានស្រាប់។

ES.7.1 ប្រតិបត្តិការរថយន្តក្រុង

LAUS បម្រើផ្លូវរថយន្តក្រុងជាច្រើនប្រភេទ រួមមានផ្លូវមូលដ្ឋាន ផ្លូវតំបន់ និងផ្លូវឆ្លងរដ្ឋដែលដំណើរការ ដោយ Metro, Antelope Valley Transit Authority, BoltBus, Greyhound, City of Los Angeles Department of Transportation (LADOT), Foothill Transit, Los Angeles International Airport (LAX) Flyaway, Megabus, Orange County Transportation Authority, Santa Clarita Transit, Santa Monica Municipal Bus Lines, និង University of Southern California Tram។ លើសពីនេះទៀតសេវា Foothill Transit Silver Streak, Metro Silver Line, និង Metro Express មានចំណតរថយន្តក្រុងនៅលើ El Monte Busway ខាងត្បូង LAUS តាមបណ្តោយ Arcadia Street និងនៅជុំវិញអចលនទ្រព្យ ស្ថានីយ៍។ សេវារថយន្តក្រុង Amtrak Thruway ដែលជាប្រព័ន្ធរថយន្តក្រុងអន្តរទ្រីក្រុងរបស់ Amtrak ផ្តល់សេវាតភ្ជាប់ទៅកាន់តំបន់ដែលមិនមានសេវារថយន្តក្រុង ក៏ដំណើរការចេញពី LAUS ផងដែរ ហើយ ផ្តល់ការតភ្ជាប់ទៅកាន់ខ្សែរថយន្តក្រុង Amtrak ទៅកាន់ Bakersfield, Santa Barbara, San Diego និងទី ក្រុងសំខាន់ៗផ្សេងទៀត។ Patsaouras Transit Plaza ផ្តល់ការតភ្ជាប់រថយន្តក្រុងដ៏សំខាន់ ដោយមាន រថយន្តក្រុងមកដល់ និងចាកចេញប្រហាក់ប្រហែល 1,500 គ្រឿងក្នុងមួយថ្ងៃ (California Transit Association 2019) ។

ES.8 គោលបំណង និងតម្រូវការគម្រោង

ES.8.1 គោលបំណងគម្រោង

គោលបំណងនៃគម្រោង គឺដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពសេវាថតភ្លើងតំបន់ និងអន្តរទីក្រុងរបស់ LAUS និងធ្វើឲ្យមានភាពទៀងទាត់នៃកាលវិភាគបានប្រសើរឡើងនៅ LAUS តាមរយៈការអនុវត្តការរៀបចំផ្លូវដែកប្រភេទ ផ្លូវថតភ្លើងឆ្លងកាត់និងការលុបចោលការរៀបចំផ្លូវដែកប្រភេទ stub-end tracks ដែលមានស្រាប់ ខណៈដែលរក្សាទុកកម្រិតប្រតិបត្តិការថតភ្លើងដឹកទំនិញដែលមានស្រាប់ សម្របសម្រួលការប្រតិបត្តិប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកនៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California បង្កើនសមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរ និងអ្នកថ្មើរជើង និងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាពនៅ LAUS តាមរយៈការអនុវត្ត សាលអ្នកដំណើរអ្នកដំណើរថ្មី ដែលអាចឆ្លើយតបនឹងតម្រូវការដឹកជញ្ជូនចម្រុះមធ្យោបាយ នៅ LAUS។

ES.8.2 តម្រូវការគម្រោង

តម្រូវការសម្រាប់គម្រោង កើតចេញពីការកើនឡើងដែលបានព្យាករណ៍ទុករបស់ប្រជាជន និងការងារក្នុងតំបន់ ការអនុវត្តផែនការដឹកជញ្ជូនកម្រិតសហព័ន្ធ រដ្ឋ និងតំបន់ (Regional Transportation Plans – RTP) ដែលផ្តល់លក្ខណៈសម្រាប់ការបង្កើនប្រេកង់ប្រតិបត្តិការថតភ្លើងតំបន់ និងអន្តរទីក្រុង និងការនាំចូលប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកនៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California។ ការកែលម្អប្រតិបត្តិការ សុវត្ថិភាព និងភាពអាចប្រើបាន (accessibility) នៅ និងជុំវិញ LAUS នឹងត្រូវការជាចាំបាច់ដើម្បីបំពេញតម្រូវការដែលមានស្រាប់ និងការកើនឡើងនាពេលអនាគត។

ES.9 ជម្រើសគម្រោង និងជម្រើសរចនា – សេចក្តីសង្ខេបទូទៅ

ផ្នែកនេះ ផ្តល់នូវទិដ្ឋភាពទូទៅអំពីដំណើរការវិភាគជម្រើសដែលនាំឲ្យមានការកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងការណែនាំជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ទិដ្ឋភាពទូទៅអំពី ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែកថតភ្លើងឆ្លងកាត់ ចំនួន 8 ដែលត្រូវបានពិចារណាឡើងវិញក្នុងអំឡុងដំណើរការ Final EIS និងសេចក្តីសង្ខេបអំពីជម្រើស និងជម្រើសរចនាដែលត្រូវបានពិចារណាក្នុង Final EIS រួមមាន ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព (No Action Alternative), ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) និងជម្រើសរចនាគម្របដំបូល (Canopy Design Options) ព្រមទាំងជម្រើសរចនារបស់ជម្រើសសាងសង់។

Draft EIS/SEIR – ដំណើរការវិភាគជម្រើស

ដំណើរការជ្រើសរើស ដែលត្រូវបានប្រើដើម្បីជ្រើសរើសជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) រួមមានការវាយតម្លៃ ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែកចំនួន 14 ខ្សែ និង គំនិត សាលអ្នកដំណើរ ចំនួន 6 ដែលត្រូវបានពិពណ៌នាលម្អិតនៅក្នុង អនុស្សរណៈវាយតម្លៃជម្រើស NEPA និងផែនការវិស្វកម្ម (ឧបសម្ព័ន្ធ B នៃ Draft EIS/SEIR) និងជំពូក 2.0, ជម្រើស និង ជម្រើសរចនាដែលបានពិចារណា។ ដូចដែលបានសង្ខេបនៅក្នុងតារាង 2-1 និង តារាង 2-2 ហើយបានពិពណ៌នាលម្អិតបន្ថែម នៅក្នុង

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

អនុស្សរណៈវាយតម្លៃជម្រើស NEPA និងផែនការវិស្វកម្ម (ឧបសម្ព័ន្ធ B នៃ Draft EIS/SEIR), ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែកចំនួន 14 ត្រូវបានធ្វើការជ្រើសរើសតាមដំណាក់កាល ដែលក្នុងនោះ 13 ត្រូវបាន បដិសេធ ហើយគំនិត សាលអ្នកដំណើរ ចំនួន 6 ត្រូវបានធ្វើការជ្រើសរើសតាមដំណាក់កាលដែលក្នុង នោះ 5 ត្រូវបានបដិសេធ។

សមាសភាគសំខាន់ៗនៃជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែក និងគំនិត សាលអ្នកដំណើរ ដែលត្រូវបានណែនាំ សម្រាប់ការវាយតម្លៃលម្អិតក្នុង Draft EIS/SEIR រួមមាន ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងដឹកនាំថ្មីនៅខាងជើង LAUS (ផ្នែក 1៖ ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវថ្នល់ភ្លើង), ផ្លូវថ្នល់លើកខ្ពស់ និងផ្លូវដែកជាមួយនឹងការកែលម្អដែល ពាក់ព័ន្ធនឹង សាលអ្នកដំណើរ នៅ LAUS (ផ្នែក 2: ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ), និង ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ ចំនួន 10 ដែលនឹងលាតសន្ធឹងទៅខាងត្បូង LAUS តាមរយៈ វេទិកា 2 ដល់ 6 ហើយបញ្ចូលគ្នាទៅជា ផ្លូវដែកយ៉ាងតិច 4 ផ្លូវ លើស្ពានអាកាស US-101 មុននឹងបន្តទៅខាងត្បូង (ផ្នែកទី 3: ផ្នែកផ្លូវថ្នល់ ឆ្លងកាត់) ។

Final EIS – ដំណើរការវិភាគជម្រើស

ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែកទាំងអស់ ដែលត្រូវបានពិចារណា ក្នុងអំឡុងការរៀបចំ Draft EIS/SEIR រួមមាន ការរៀបចំផ្លូវដែកប្រភេទផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ដែលអាចសម្រេចបាននូវការកើនឡើងនៃចលនាថ្លើង ដែលបានព្យាករណ៍ទុក លើផ្លូវដែកដែលបានកំណត់ជាក់លាក់ នៅខាងត្បូងLAUS។ ដោយសហការ ជាមួយអ្នកប្រតិបត្តិការផ្លូវដែក Metro បានកំណត់ថា ការរៀបចំផ្លូវដែកប្រភេទ ផ្លូវថ្នល់ប្រើរួម (shared tracks) ប្រៀបធៀបនឹងការរៀបចំផ្លូវដែកប្រភេទ ផ្លូវថ្នល់ប្រើប្រាស់ឯកជន (dedicated tracks) ក៏អាចគាំទ្រដល់ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនអ្នកដំណើរ នាពេលអនាគត នៅខាងត្បូង LAUS ផងដែរ។ Metro ក៏បានកំណត់ថា ការតម្រឹមផ្លូវដែកដែលមាន ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់តិចជាងដប់ នឹងមិន បង្កឲ្យមានការកំណត់ ឬការរឹតបន្តឹងសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការ ដែល Metro បានគ្រោងទុកដំបូងនៅពេល ដែល លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យតម្រងជម្រើសបន្ទាត់ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ត្រូវបានបង្កើតឡើងនោះទេ។ នេះគឺដោយសារ តែសេវាកម្ម ឆ្លងកាត់នៅ LAUS នឹងជួយសម្រួលដល់ការកើនឡើងសមត្ថភាព និងអត្ថប្រយោជន៍ ប្រតិបត្តិការ នៅ LAUS ទោះបីជាមានផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់តិចជាងដប់ ក៏ដោយ។

លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យតម្រង 1 ត្រូវបានរក្សាទុកនៅក្នុង Final EIS ដើម្បីវិភាគ និងពិចារណាឲ្យបានត្រឹមត្រូវ អំពីអត្ថប្រយោជន៍នៃជម្រើសដែលមាន ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់តិចជាងដប់ រួមទាំងការកែប្រែរចនាដែល បានស្នើឡើងនិងការកាត់បន្ថយនៃជម្រើសរចនាជម្រើសសាងសង់វិធីសាស្ត្រជ្រើសរើសត្រូវបានកែប្រែ ពីរបៀប ជាប់/មិនជាប់ (បាទ/ទេ) ទៅជារបៀបមិនប្រើ ជាប់/មិនជាប់ ទៀតទេ។ លើសពីនេះទៀត ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែកផ្សេងទៀតទាំងអស់ ដែលមាន ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ចំនួន 8 ដែលពីមុនត្រូវបាន បដិសេធមិនឲ្យបន្តពិចារណាដោយសារមិនបំពេញ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យតម្រងជម្រើសបន្ទាត់ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ 1 ត្រូវបានពិចារណាឡើងវិញ ដើម្បីកំណត់ថា តើជម្រើសទាំងនោះ អាចមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ការវាយតម្លៃលម្អិត នៅក្នុង Final EIS ឬអត់។

ការពិចារណាឡើងវិញនៃការវិភាគជម្រើស បានដោះស្រាយចំពោះចំណុចដូចខាងក្រោម៖

- ភាពស្របគ្នាជាមួយគោលបំណង និងតម្រូវការ
- សមត្ថភាពក្នុងការបំពេញលក្ខខណ្ឌជ្រើសរើសផ្សេងទៀត
- ការពិចារណាបរិស្ថានបន្ថែម (ផ្នែកលើផលប៉ះពាល់ដែលបានកំណត់ និងទទួលស្គាល់នៅក្នុង Final EIS)

ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែក (Track Alignment Alternatives) 2, 5, 6, និង 10 ដែលទាំងអស់រួមមាន ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់ចំនួន 8 ត្រូវបានពិចារណាឡើងវិញក្នុងអំឡុងដំណើរការ Final EIS។ ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែកទាំងបួននេះមិនអាចបំពេញតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលអនុវត្តបាននៃ គោលបំណង និងតម្រូវការមានការប៉ះទង្គិចជាមួយលក្ខខណ្ឌជ្រើសរើសផ្សេងទៀត ហើយនឹងបណ្តាលឲ្យមាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានខ្លាំងជាងមុន។ ដោយសារហេតុផលទាំងនេះ ជម្រើសតម្រឹមផ្លូវដែក 2, 5, 6, និង 10 មិនមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ការពិចារណាបន្ថែមនៅក្នុង Final EIS ឡើយ។

ជម្រើសរចនារបស់ជម្រើសសាងសង់ រួមមាន ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់ចំនួន 8 មានភាពស្របគ្នាជាមួយ បទប្បញ្ញត្តិដែលអនុវត្តបានទាំងអស់នៃ គោលបំណង និងតម្រូវការ បំពេញបាននូវលក្ខខណ្ឌជ្រើស រើសផ្សេងទៀតទាំងអស់ ហើយអាចជៀសវាង និងកាត់បន្ថយទំហំ និងកម្រិតភាពខ្លាំង នៃផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង។ ដំណើរការវិភាគជម្រើសត្រូវបាន សង្ខេបបន្ថែមនៅក្នុង ជំពូក 2 នៃ Final EIS។

ES.9.1 ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព

NEPA (40 CFR 1502.14(d))⁴ តម្រូវឲ្យស្ថាប័នសហព័ន្ធ រួមបញ្ចូលការវិភាគអំពី “ជម្រើសមិនអនុវត្ត សកម្មភាព”។ សម្រាប់គោលបំណង NEPA ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព គឺជាមូលដ្ឋានប្រៀបធៀប ដែលត្រូវប្រើដើម្បីវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់នៃការអនុវត្ត ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ក្នុងការ កំណត់កម្រិតនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសហគមន៍។ សម្រាប់ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព ឆ្នាំមូល ដ្ឋានគឺ 2016 ហើយឆ្នាំគោលដៅគឺ 2040។

ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព តំណាងឲ្យស្ថានភាពនាពេលអនាគត ដែលនឹងកើតមាន ប្រសិនបើការ កែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើឡើង និងការកែលម្អសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការនៅ LAUS មិនត្រូវ បានអនុវត្ត។ ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព បង្ហាញពីផលប៉ះពាល់ដែលអាចទស្សន៍ទាយបាននៃការ កើនឡើង ដែលបានគ្រោងទុកសម្រាប់តំបន់នេះ ដោយភ្ជាប់ជាមួយគម្រោង និងការកែលម្អហេដ្ឋា រចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងទៀត ដែលមានស្រាប់ បានគ្រោងទុក និងអាចទស្សន៍ទាយបានដោយហេតុផល នៅ ក្នុងតំបន់ Los Angeles ដូចដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅក្នុងឯកសារធ្វើផែនការដែលរៀបចំ ដោយ Southern California Association of Governments (SCAG), Metro, និង/ឬ Metrolink រួមមាន 2023 Federal Transportation Improvement Program (FTIP) (SCAG 2023), Final 2008 Regional Comprehensive Plan (SCAG 2008), និង 2020 Regional Transportation Plan (RTP)/Sustainable Communities Strategy (SCS): Connect SoCal (SCAG 2020)។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ស្ថានភាពនៅក្នុង និងជុំវិញ LAUS នឹងនៅតែមានលក្ខណៈស្រដៀងនឹងស្ថានភាពដែលមានស្រាប់ ដូចដែលបានពិពណ៌នាខាងក្រោម៖

- **ខាងជើង LAUS** – រថភ្លើងនឹងបន្តដំណើរការលើ ផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ ចំនួន 5 ដែលបច្ចុប្បន្ន មិនអាចសម្របសម្រួលប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកបាន។ ផ្លូវដែកខាងជើង LAUS នឹង នៅតែស្ថិតនៅកម្ពស់បច្ចុប្បន្ន ហើយ Vignes Street Bridge និង Cesar Chavez Avenue Bridge នឹងនៅតែមានដដែល។
- **LAUS – LAUS** នឹងមិនត្រូវបានបង្វែងពីស្ថានីយ៍ផ្លូវដែកប្រភេទ stub-end tracks ទៅជាស្ថានីយ៍ ផ្លូវដែកប្រភេទ ផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់ទេ ហើយផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងទទឹង 28 ហ្វីត នឹងត្រូវ រក្សាទុកក្នុងការរៀបចំបច្ចុប្បន្នរបស់វា។ មិនមានការកែប្រែចំពោះផ្លូវចរាចរអ្នកដំណើរ (passenger circulation routes) ដែលមានស្រាប់ឬការបន្ថែមធាតុចរាចរណ៍ (vertical circulation elements VCEs; ជណ្តើរ stairs, ជណ្តើរយន្ត escalators, និងជណ្តើរយន្តឡើងចុះ elevators) នៅ LAUS នោះទេ។
- **ខាងត្បូង LAUS** – Commercial Street នឹងមានការរៀបចំដដែល ហើយការអនុវត្តការកែលម្អ ការដឹកជញ្ជូនសកម្ម ទំនងជានឹងត្រូវអនុវត្តតាមបណ្តោយ Center Street ស្របពេលជាមួយ Connect US Action Plan (Metro 2015a) និង Eastside Access Improvements។ មិនមានការ កែប្រែណាមួយចំពោះ BNSF West Bank Yard នោះទេ។

⁴ CEQ បានដកចេញបទប្បញ្ញត្តិ 40 CFR Parts 1500–1508 របស់ខ្លួនចេញពី Federal Register (*CEQ's Interim Final Rule Rescinding CEQ Regulations*, 90 Fed. Reg. 10610 (Feb. 25, 2025)) ។ ទោះជាយ៉ាងណា CHSRA នៅតែពឹងផ្អែកលើបទប្បញ្ញត្តិដូចដែលមាន សុពលភាពនៅថ្ងៃចេញផ្សាយ Notice of Intent ដំបូងគឺថ្ងៃទី 31 ខែឧសភា 2016។ ដូច្នោះ រាល់ការយោងទៅកាន់បទប្បញ្ញត្តិ CEQ ក្នុងឯកសារ បរិស្ថាននេះ សុទ្ធតែសំដៅទៅលើបទប្បញ្ញត្តិឆ្នាំ 1978 និងការកែប្រែឆ្នាំ 1986 (*51 Federal Register 15618* (April 25, 1986))។

ដូចដែលបានពិភាក្សាខាងលើ ស្ថិតក្រោមជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាព Metro នឹងមិនអាចសម្រេចបាននូវសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការដែលបានកែលម្អ នៅ LAUS ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការរបស់ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកទូលំទូលាយបានទេ ហេតុនេះហើយ នឹងបន្តកំណត់សមត្ថភាពរបស់ខ្លួនក្នុងការសម្របសម្រួលតម្រូវការធ្វើដំណើរដែលបានព្យាករណ៍ទុក នៅ LAUS។

ES.9.2 ជម្រើសសាងសង់

សមាសភាគសំខាន់ៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ត្រូវបានពិភាក្សាលម្អិតនៅក្នុង ជំពូក 2, ជម្រើស និងជម្រើសរចនាដែលបានពិចារណា (Alternatives and Design Options Considered) ហើយត្រូវបានសង្ខេបតាមទិសដើមទៅត្បូង ដូចខាងក្រោម៖

- ផ្នែកទី 1៖ ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវរថភ្លើង (ផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ និងការសាងសង់ផ្លូវដែកឡើងវិញ)**
 ជម្រើសសាងសង់រួមមានការកែលម្អផ្នែកគ្រឹះដី (subgrade) និងរចនាសម្ព័ន្ធ នៅក្នុងផ្នែកទី 1 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (throat segment) ដើម្បីបង្កើនកម្ពស់ផ្លូវដែក ដែលនាំចូលទៅកាន់ផ្លូវដែក។ ជម្រើសសាងសង់រួមមានការបន្ថែម lead track ថ្មីចំនួន 1 នៅក្នុង throat segment ដើម្បីឲ្យមាន ផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ សរុបចំនួន 6 សម្រាប់ជួយសម្រួលប្រតិបត្តិការដែលបានកែលម្អសម្រាប់រថភ្លើងតំបន់ និងអន្តរទីក្រុង (Metrolink/Amtrak) និងប្រតិបត្តិការរថភ្លើង HSR នៅក្នុងការតម្រឹមផ្លូវដែកប្រភេទ shared track alignment។ រថភ្លើងតំបន់/អន្តរទីក្រុង និងរថភ្លើង HSR នឹងប្រើប្រាស់ ផ្លូវរថភ្លើងដឹកនាំ ខាងលិចចំនួន 2 រួមគ្នា នៅក្នុង throat segment។ ស្ពានផ្លូវដែកដែលមានស្រាប់នៅក្នុង throat segment តាមបណ្តោយ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue ក៏នឹងត្រូវបានសាងសង់ឡើងវិញផងដែរ។ នៅខាងជើង CP Chavez តាមបណ្តោយឆ្នេរខាងលិចនៃ Los Angeles River ជម្រើសសាងសង់ក៏រួមមានការកែលម្អសុវត្ថិភាព ចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកសាធារណៈកម្រិតផ្ទៃដី (public at-grade railroad crossing) នៅ North Main Street (រួមមាន សួនចែកទ្រូងផ្លូវ, ការគូសបន្ទាត់ផ្លូវឡើងវិញ, សញ្ញាសម្គាល់, និងប្រព័ន្ធទ្វារសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង និងយានយន្ត) ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការអនុវត្តតំបន់ស្ងប់ស្ងាត់នាពេលអនាគត ដោយទីក្រុង Los Angeles។
- ផ្នែកទី 2៖ ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ (កន្លែងទុករថភ្លើងលើកកម្ពស់ និង ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក)**—ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) រួមមានផ្លូវដែកលើកខ្ពស់ និងការពង្រីកផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងទទឹង 28 ហ្វីត ដែលមានស្រាប់ នៅក្នុងផ្នែកទី 2 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ)។ ផ្លូវដែក នឹងត្រូវលើកខ្ពស់ប្រហាក់ប្រហែល 15 ហ្វីត។ វេទិកាអ្នកដំណើរថ្មីនឹងត្រូវបានសាងសង់លើផ្លូវដែកលើកខ្ពស់ជាមួយធាតុចរាចរណ៍ VCEs (ជណ្តើរ, ជណ្តើរយន្ត, និងជណ្តើរយន្តឡើងចុះ) ដើម្បីលើកកម្ពស់ធាតុសុវត្ថិភាព និងធ្វើឲ្យប្រសើរឡើងនូវភាពអាចចូលប្រើបាន ស្របតាម ច្បាប់ស្តីពីជនពិការអាមេរិក (ADA)។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

វេទិកា 1 ដែលបម្រើ Gold Line នឹងត្រូវបានពង្រីកប្រវែង និងលើកខ្ពស់ ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពចរាចរអ្នកដំណើរ តាមទិសកើតទៅលិច។ ផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង នឹងត្រូវបានពង្រីកនៅកម្ពស់បច្ចុប្បន្ន ទៅទទឹង 140 ហ្វីត ដើម្បីសម្របសម្រួលការកើនឡើងយ៉ាងច្រើននៃសមត្ថភាពទទួលអ្នកដំណើរ ជាមួយនឹងសេវាសាធារណៈអ្នកដំណើរទំនើបថ្មីៗ ខណៈពេលផ្តល់ចំណុចសុវត្ថិភាព ដើម្បីបំពេញតាមស្តង់ដារដែលអនុវត្តបាននៃ ក្រុមអគាររដ្ឋ California (CBC) និង ស្តង់ដារ National Fire Protection Association (NFPA) 130 សម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកថេរ។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក និងការកែលម្អ សាលអ្នកដំណើរដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជួយសម្រួលដល់ចរាចរអ្នកដំណើរដែលបានកែលម្អ និងផ្តល់លំហសម្រាប់មុខងារគាំទ្របន្ថែម (មុខងារផ្នែកខាងក្រោយ—*back-of-house uses*, ការដំណើរការឥវ៉ាន់ ជាដើម), ពាណិជ្ជកម្មបម្រើដល់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនិងការប្រើប្រាស់ការិយាល័យ/ពាណិជ្ជកម្ម ខណៈពេលបង្កើតឱកាសសម្រាប់លំហក្រៅអគារដែលផ្អែកលើសហគមន៍ជាមួយសួនច្បារថ្មី នៅខាងកើតនិងខាងលិចនៃ ផ្លូវដែកលើកខ្ពស់ (East Plaza និង West Plaza)។ សេវាលក់សំបុត្រ និងពិនិត្យឥវ៉ាន់របស់ Amtrak នឹងត្រូវបានលើកកម្ពស់ ហើយខ្សែបង្វិលទទួលឥវ៉ាន់ថ្មីនឹងត្រូវបានសាងសង់នៅទីតាំងកណ្តាល ខាងក្រោម ផ្លូវដែក។ ដំបូលគ្រប (canopy) មួយនឹងត្រូវបានសាងសង់គ្របដណ្តប់លើ West Plaza ដល់កម្ពស់អតិបរមា 70 ហ្វីត ហើយមានជម្រើសរចនាចំនួន 2 ត្រូវបានពិចារណា សម្រាប់ canopies ដែលនឹងលាតសន្ធឹងគ្របលើផ្លូវដែក (ផ្នែក ES.6.3)។

- **ផ្នែកទី 3៖ ផ្នែកផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់** (ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់ចំនួន 10 ខ្សែ) – ជម្រើសសាងសង់ រួមមាន ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់ថ្មីចំនួន 10ខ្សែ នៅខាងត្បូង LAUS ក្នុងផ្នែកទី 3 នៃតំបន់ សិក្សាគម្រោង (ផ្នែកផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់)។ ជម្រើសសាងសង់រួមមាន ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែក រួម ចាប់ពី LAUS ទៅដល់ឆ្នេរខាងលិចនៃ Los Angeles River (តំបន់ជិត First Street Bridge) ដើម្បីគាំទ្រ ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងឆ្លងកាត់សម្រាប់ទាំងរថភ្លើងតំបន់/អន្តរទ្វីបក្រុង និងរថភ្លើង HSR។ នៅ BNSF West Bank Yard ការរៀបចំ ផ្លូវថ្នល់ភ្លើងដឹកនាំ ជាក់លាក់សម្រាប់រថភ្លើង Amtrak និងរថភ្លើង BNSF រួមជាមួយការអនុវត្ត ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម នឹងបណ្តាលឲ្យមានការ បាត់បង់ជាអចិន្ត្រៃយ៍ នៃសមត្ថភាពផ្លូវដែកសម្រាប់រក្សាទុករថភ្លើងដឹកទំនិញ នៅចុងខាងជើង នៃ BNSF West Bank Yard (5,500 track feet) ។

ជម្រើសសាងសង់ ក៏ត្រូវការការកែប្រែចំពោះ US-101 និងផ្លូវក្រុងមូលដ្ឋាន (រួមមានការបិទផ្លូវអាចកើត មាន និងការកែប្រែចនាផ្លូវ); ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាផ្លូវដែក railroad signal, ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរថភ្លើង វិជ្ជមាន positive train control (PTC) និងប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង; ការកែប្រែវេទិកា និងផ្លូវដែក Gold Line light rail; ការកែប្រែផ្លូវដែក main line នៅឆ្នេរខាងលិចនៃ Los Angeles River; ការកែប្រែ Amtrak lead track; ការបន្ថែមផ្លូវចូលចេញទៅកាន់ right-of-way (ROW) របស់ផ្លូវដែក; ការទិញដី; ការបន្ថែម បណ្តាញឧបករណ៍សេវាសាធារណៈ; ការផ្លាស់ទី ការជំនួស និងការលុបចោលឧបករណ៍សេវា សាធារណៈ; និងការបន្ថែមសំណង់បង្ហូរទឹក/ការកែលម្អគុណភាពទឹក។

ES.9.3 ជម្រើសរចនាដំបូលគ្របទីធ្លារថ្លើង

មានជម្រើសរចនាចំនួន 2 សម្រាប់ដំបូលគ្រប (canopies) លើវេទិកាលើកខ្ពស់នៅក្នុងទីធ្លារថ្លើង ដែលត្រូវបានពិចារណា រួមជាមួយការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សាលអ្នកដំណើរ ជាផ្នែកមួយ នៃជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative)។

- **ជម្រើសរចនាដំបូលគ្របទីធ្លារថ្លើង ជម្រើសទី 1 (ដំបូលគ្របសម្រាប់មួយៗ)** – ជម្រើសរចនា នេះរួមមានការជំនួសដំបូលគ្របប្រវត្តិសាស្ត្របែប butterfly canopies ដែលមានស្រាប់ ដោយ ដំបូលគ្របសម្រាប់មួយៗ ត្រូវដំឡើងនៅលើវេទិកានីមួយៗ។ ដំបូលគ្របថ្មី នឹងមានកម្ពស់ដល់ 25 ហ្វីត ពីលើវេទិកានីមួយៗ នឹងមានទម្រង់ស្រដៀងនឹងដំបូលគ្របបែប butterfly canopies ដែលមានស្រាប់ ប៉ុន្តែមានទំហំសមស្របទៅនឹងវេទិកាដែលបានពង្រីកទទឹង និងបណ្តោយ។ បណ្តោយវេទិកានឹងមានការប្រែប្រួលចន្លោះពី 450 ហ្វីត ដល់ 1,445 ហ្វីត។ វេទិកានឹងមានទទឹងអតិបរមារហូតដល់ 30 ហ្វីត។
- **ជម្រើសរចនាដំបូលគ្របទីធ្លារថ្លើង ជម្រើសទី 2 (ដំបូលគ្របធំ)** – ជម្រើសរចនានេះរួមមានជំ នួសដំបូលគ្របប្រវត្តិសាស្ត្របែប butterfly canopies មានស្រាប់ដោយដំបូលគ្របធំមួយពង្រីក កម្ពស់ដល់ 75 ហ្វីត ពីលើវេទិកាទីធ្លារថ្លើង។ ដំបូលគ្របធំនេះនឹងមានបណ្តោយអតិបរមា ដល់1,500 ហ្វីត ហើយមានទទឹងគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីផ្តល់ការគ្របដណ្តប់លើវេទិកាទីធ្លារថ្លើង។

ES.9.4 ជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

សមាសភាគសំខាន់ៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានសង្ខេបរៀបរាប់តាមទិសដើរទៅក្នុងខាងក្រោម។ ព្រំដែនគម្រោងមានលក្ខណៈដូចគ្នានឹងដែលបានពិចារណានៅក្នុងសេចក្តីព្រាង EIS/SEIR ។

- ផ្នែកទី 1៖ ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវថ្នល់ (ការស្ថាបនាឡើងវិញនៃខ្សែផ្លូវដឹកនាំ និងខ្សែផ្លូវ throat)**

– ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ រួមមានការកែលម្អស្រទាប់គ្រឹះដី និងរចនាសម្ព័ន្ធ នៅក្នុងផ្នែកទី 1 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវថ្នល់) ដើម្បីបង្កើនកម្ពស់ខ្សែផ្លូវដឹកនៅភាគខាងត្បូងនៃ ស្ពាន Vignes Street Bridge ដែលនាំចូលទៅកាន់ទីធ្លារថ្នល់។ ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ក៏រួមមានការបន្ថែមខ្សែផ្លូវដឹកនាំថ្មីចំនួន 1 ខ្សែ នៅក្នុងផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវថ្នល់ដើម្បីឲ្យមានខ្សែផ្លូវដឹកនាំសរុបចំនួន 6 ខ្សែ សម្រាប់សម្រួលប្រតិបត្តិការដែលបានពង្រឹងសម្រាប់ថ្នល់/អន្តរក្រុង (Metrolink/Amtrak) និងប្រតិបត្តិការថ្នល់ល្បឿនលឿន (HSR) នៅក្នុងការតម្រឹមខ្សែផ្លូវរួម។ ថ្នល់តំបន់/អន្តរក្រុង និងថ្នល់ HSR នឹងប្រើប្រាស់រួមគ្នានូវខ្សែផ្លូវដឹកនាំពីរខ្សែខាងលិចនៅក្នុងផ្នែកបណ្តាញប្តូរផ្លូវថ្នល់។ ស្ពាន Cesar Chavez Avenue Bridge ដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវស្ថាបនាឡើងវិញដោយផ្នែកមួយប៉ុន្តែមិនចាំបាច់មានការកែប្រែ ឬជំនួសស្ពាន Vignes Street Bridge ទេ។ នៅភាគខាងជើងនៃ CP Chavez តាមបណ្តោយឆ្នេរខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles River ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ក៏រួមមានការកែលម្អសុវត្ថិភាពនៅចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដឹកកម្រិតសាធារណៈ Main Street (មេឌៀនការគូសសញ្ញាថ្មី សញ្ញាសម្គាល់ និងប្រព័ន្ធទ្វារបិទបើកសម្រាប់ថ្មើរជើងនិងយានយន្ត) ដើម្បីសម្រួលដល់ការអនុវត្តតំបន់ស្ងាត់ (*quiet zone*) នាពេលអនាគត ដោយទីក្រុង Los Angeles ។
- ផ្នែកទី 2៖ ផ្នែកសាលអ្នកដំណើរ (ទីធ្លារថ្នល់ដែលបានលើកកម្ពស់ដោយផ្នែក និងផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក)** – ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ រួមមានទីធ្លារថ្នល់ដែលបានលើកកម្ពស់ដោយផ្នែក ការស្ថាបនាឡើងវិញដោយផ្នែកនៃស្ពាន Cesar Chavez Bridge និងការពង្រីកផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់ថ្មើរជើងដែលមានទទឹង 28 ហ្វីត ដែលមានស្រាប់ នៅក្នុងផ្នែកទី 2 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែក សាលអ្នកដំណើរ)។ ទីធ្លារថ្នល់នឹងត្រូវលើកកម្ពស់ ពី 9 ដល់ 12 ហ្វីត។ វេទិកាដឹកអ្នកដំណើរចំនួន 4 នឹងត្រូវស្ថាបនាឡើងវិញនៅលើទីធ្លារថ្នល់ដែលបានលើកកម្ពស់ដោយផ្នែក ដោយមាន VCEs ដែលពាក់ព័ន្ធ (ជណ្តើរ ជណ្តើរយន្ត និងជណ្តើរយន្តលើក) ដើម្បីពង្រឹងធាតុសុវត្ថិភាព និងកែលម្អភាពអាចចូលប្រើប្រាស់តាមច្បាប់ Americans With Disabilities Act (ADA) ។ វេទិកាទី 1 នឹងបន្តប្រើខ្សែ Gold Line ខណៈដែលវេទិកាទី 6 និងទី 7 ដែលប្រើ SCRRRA, Amtrak និងថ្នល់ Amtrak ចម្ងាយឆ្ងាយ នឹងបន្តប្រតិបត្តិការជាវេទិកាបញ្ចប់ចុង (*stub ended*) នៅកម្ពស់បច្ចុប្បន្ន។ ផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់ថ្មើរជើង នឹងត្រូវពង្រីកកម្រិតបច្ចុប្បន្នទៅទទឹង 100 ហ្វីត ដើម្បីផ្ទុកការកើនឡើងយ៉ាងច្រើននៃសមត្ថភាពអ្នកដំណើរ

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ជាមួយនឹងសម្ភារៈសេវាអ្នកដំណើរថ្មីៗដែលមានមុខងារទំនើប ខណៈពេលដែលផ្តល់ចំណុចសុវត្ថិភាព ដើម្បីបំពេញតាមតម្រូវការនៃកូដសំណង់រដ្ឋ California (CBC) និងស្តង់ដារ National Fire Protection Association 130 សម្រាប់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែកណែនាំថេរ។

ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក និងការកែលម្អ សាលអ្នកដំណើរ ដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងសម្រួលដល់ចរាចរណ៍អ្នកដំណើរដែលបានពង្រឹង និងផ្តល់ទីតាំងសម្រាប់មុខងារគាំទ្របន្ថែម (មុខងារខាងក្រោយការិយាល័យ ការដោះស្រាយឥវ៉ាន់ ជាដើម) ហាងលក់ភ្លេងប្រើដឹកជញ្ជូន និងការប្រើប្រាស់ការិយាល័យ/ពាណិជ្ជកម្ម ខណៈពេលបង្កើតឱកាសសម្រាប់លំហក្រៅអាគារដែលផ្តោតលើសហគមន៍ នៅភាគខាងកើតនៃទីផ្លូវថ្នើរដែលបានលើកកម្ពស់ (East Plaza)។

សេវាកម្មលក់សំបុត្រ និងការចុះឈ្មោះឥវ៉ាន់របស់ Amtrak នឹងត្រូវបានពង្រឹង ហើយប្រព័ន្ធរង្វង់បញ្ជូនឥវ៉ាន់ថ្មី នឹងត្រូវសាងសង់នៅទីតាំងមជ្ឈមណ្ឌលមួយក្រោមទីផ្លូវថ្នើរ។

ដំបូលគ្របថ្មី ដែលនឹងពង្រីកចម្ងាយ 25 ហ្វីត លើវេទិកាដែលបានស្ថាបនាឡើងវិញថ្មីចំនួន 4 ត្រូវបានស្នើសុំ។ ដំបូលគ្របសម្រាប់មួយៗថ្មី នឹងមានទម្រង់ស្រដៀងនឹងដំបូលគ្របបែប butterfly canopies ដែលមានស្រាប់ ប៉ុន្តែមានទំហំសមស្របទៅនឹងវេទិកាដែលបានពង្រីកទទឹង និងបណ្តោយ។

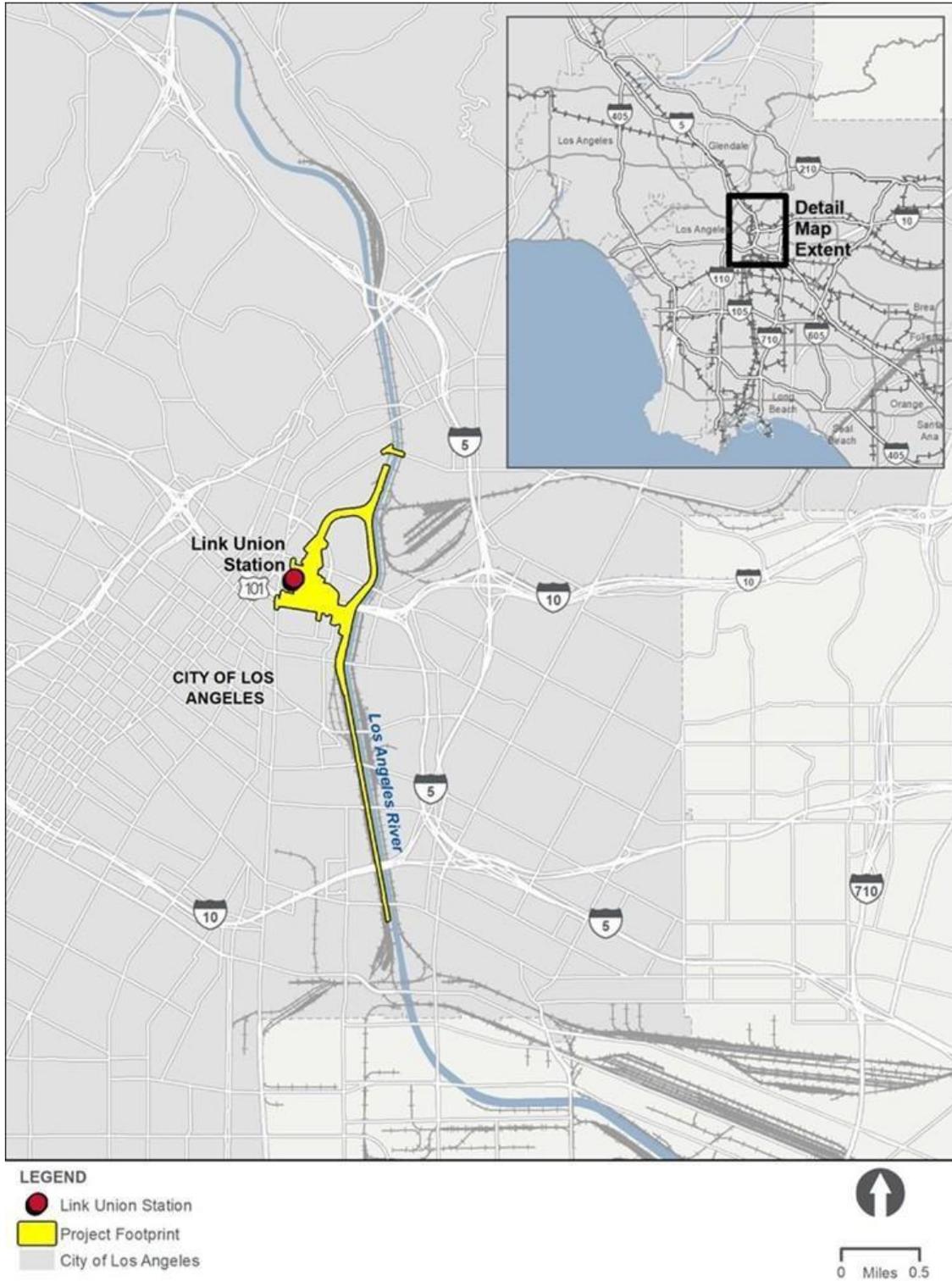
- **ផ្នែកទី 3៖ ផ្នែកផ្លូវថ្នើរឆ្លងកាត់ (ខ្សែផ្លូវថ្នើរថ្នើរចំនួន 8 ខ្សែ) – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ រួមមានខ្សែផ្លូវថ្នើរឆ្លងកាត់ថ្មីចំនួន 8 ខ្សែ លើស្ថានអាកាសតែមួយ នៅភាគខាងត្បូងនៃ LAUS ក្នុងផ្នែកទី 3 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែកផ្លូវថ្នើរឆ្លងកាត់)។**
 ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ រួមមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម ចាប់ពី LAUS រហូតដល់ឆ្នេរខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles River (តំបន់ជិតស្ថាន First Street Bridge) ដើម្បីគាំទ្រខ្សែផ្លូវថ្នើរឆ្លងកាត់ សម្រាប់ទាំងរថភ្លើងតំបន់/អន្តរក្រុង និងរថភ្លើងល្បឿនលឿន (HSR)។ នៅទីផ្លូវថ្នើរ BNSF West Bank Yard ការដំឡើងខ្សែផ្លូវដែកនាំឯកទេសសម្រាប់រថភ្លើង Amtrak និងរថភ្លើង BNSF រួមជាមួយនឹងការអនុវត្តហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែករួម នឹងបណ្តាលឲ្យមានការបាត់បង់ជាអចិន្ត្រៃយ៍នៃសមត្ថភាពផ្ទុករថភ្លើងដឹកទំនិញ នៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard (5,500 ហ្វីតនៃខ្សែផ្លូវ)។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ជម្រើសរចនាដែលជម្រើសសាងសង់ ក៏តម្រូវឲ្យមានការកែប្រែទៅលើផ្លូវ US-101 និងផ្លូវក្នុងតំបន់ (រួមទាំងការបិទផ្លូវដែលអាចកើតមាន និងការកែប្រែរូបរាងធរណីមាត្រផ្លូវ) ការកែលម្អប្រព័ន្ធសញ្ញាសម្គាល់ផ្លូវដែក ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរថភ្លើងវិជ្ជមាន (Positive Train Control) និងប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង ការកែប្រែខ្សែផ្លូវដែកសំខាន់នៅលើឆ្នេរខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles River ការបញ្ចុះកម្ពស់ខ្សែផ្លូវដឹកនាំរបស់ Amtrak ការបន្ថែមផ្លូវចូលទៅកាន់ដែនដីសិទ្ធិផ្លូវដែក (railroad right-of-way, ROW) ការទិញយកដីធ្លី ការបន្ថែមបណ្តាញសេវាអគ្គិសនី និងសេវាសាធារណៈផ្សេងៗ ការផ្លាស់ទី ការជំនួស និងការបោះបង់ចោលបណ្តាញសេវាផ្សេងៗនិងការបន្ថែមស្ថាបនាកម្មប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនិងការកែលម្អគុណភាពទឹក។

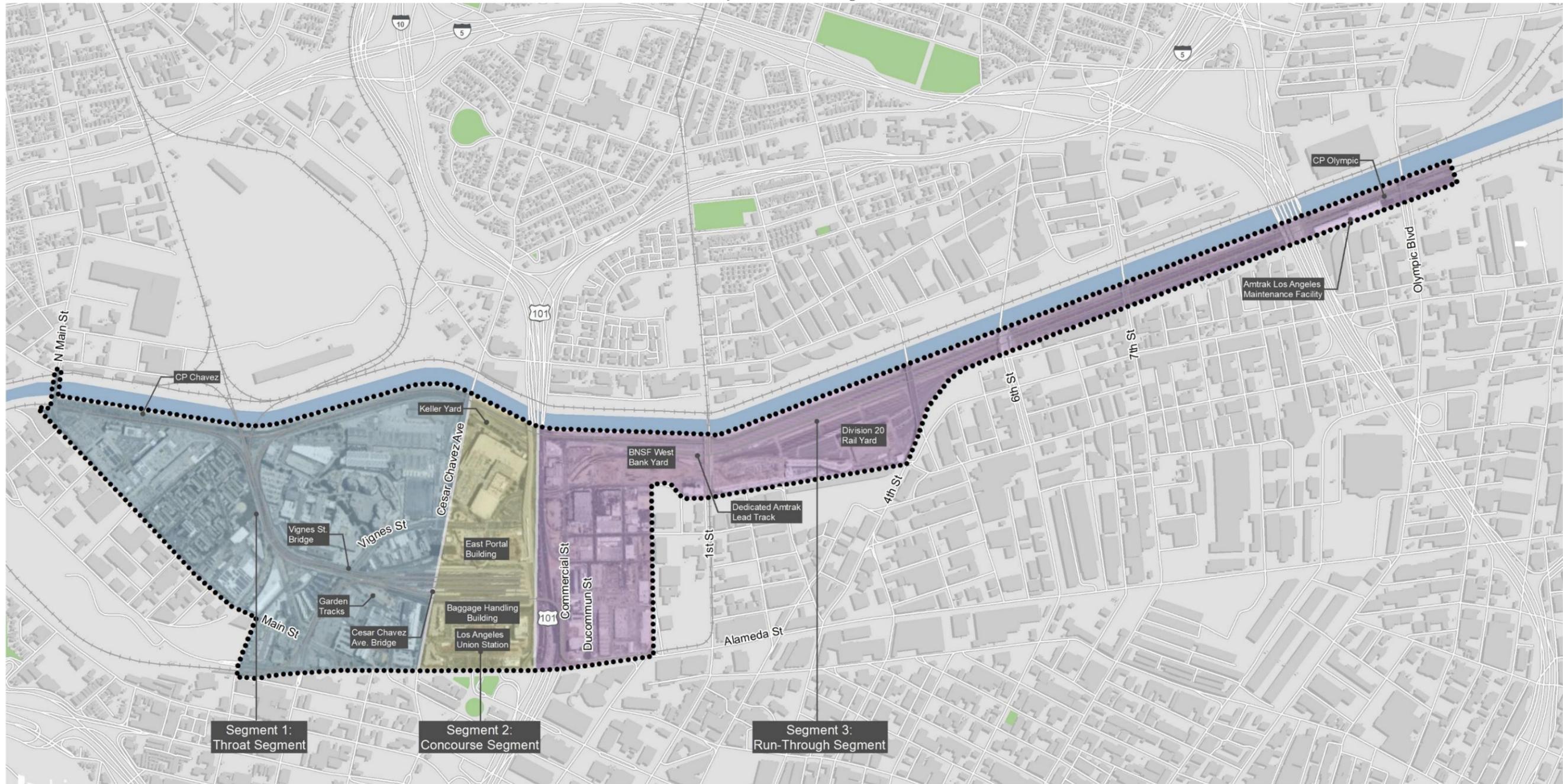
ការកែប្រែរចនាដែលជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសរចនាដែលជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការប្រែប្រួលតិចតួច មិនមែនជាជម្រើសថ្មីទេ ពីព្រោះការប្រែប្រួលទាំងនេះកាត់បន្ថយទំហំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើសុំ រៀបរយ និងកាត់បន្ថយទំហំ ក៏ដូចជាកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង ហើយមិនធ្វើឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះផលប៉ះពាល់បរិស្ថានទាំងស្រុងនៃជម្រើសសាងសង់ ដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណមុននេះឡើយ។

រូបភាព ES-1. ទីតាំងគម្រោង និងបរិវេណគំបន់ជុំវិញ



(ទំព័រនេះត្រូវបានទុកឱ្យទំនេរដោយចេតនា)

រូបភាព ES-2. តំបន់សិក្សាគម្រោង



កំណត់សម្គាល់៖ តំបន់សិក្សាគម្រោងមានលក្ខណៈមិនជាប់គ្នា ហើយរួមមានផ្នែកមួយនៅទីក្រុង Los Angeles និងផ្នែកមួយនៅទីក្រុង Vernon។ ផ្នែកដែលស្ថិតនៅក្នុងទីក្រុង Vernon ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងរូបភាព 1-4 នៃ Link US Environmental Evaluation of Malabar Yard Mitigation (ឧបសម្ព័ន្ធ ១ នៃឯកសារ EIS នេះ)។

(ទំព័រនេះត្រូវបានទុកឱ្យទំនេរដោយចេតនា)

ES.10 ការចូលរួមដែលរំពឹងទុករបស់អាជ្ញាធរ

ES.10.1 អាជ្ញាធរដែលសហការ ចូលរួម

លិខិតអញ្ជើញផ្លូវការត្រូវបានផ្ញើទៅកាន់អាជ្ញាធរខាងក្រោម នៅអំឡុងពេលធ្វើសេចក្តីប្រាង EIS/SEIR ដូចដែលបានពិពណ៌នាខាងក្រោម៖

- នៅថ្ងៃទី 28 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2016 FRA បានអញ្ជើញ Caltrans, CHSRA, Federal Transit Administration (FTA), U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA), Federal Highway Administration (FHWA) និង SCRRRA ឱ្យចូលរួមក្នុងការពិនិត្យឡើងវិញផ្នែកបរិស្ថាននៃគម្រោងក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរសហការ និង/ឬ អាជ្ញាធរចូលរួម។
- នៅថ្ងៃទី 26 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2017 FRA បានផ្ញើលិខិតអញ្ជើញអាជ្ញាធរសហការ ទៅកាន់ CHSRA, SCRRRA, Federal Transit Administration (FTA) និង Caltrans។
- លិខិតឆ្លើយតបយល់ព្រមទទួលស្គាល់ភាពជាអាជ្ញាធរសហការ បានទទួលពី Caltrans នៅថ្ងៃទី 1 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2017; SCRRRA នៅថ្ងៃទី 15 ខែសីហា ឆ្នាំ 2017; និង CHSRA នៅថ្ងៃទី 29 ខែមករា ឆ្នាំ 2018។ Federal Transit Administration (FTA) បានយល់ព្រមទទួលការអញ្ជើញដើម្បីក្លាយជាអាជ្ញាធរចូលរួម នៅថ្ងៃទី 22 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2018។
- នៅថ្ងៃទី 26 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2017 លិខិតអញ្ជើញអាជ្ញាធរចូលរួម ក៏ត្រូវបានផ្ញើទៅកាន់ City of Los Angeles Department of City Planning, Office of Historic Resources (OHR) និង Housing Authority ផងដែរ ប៉ុន្តែមិនមានអាជ្ញាធរណាមួយឆ្លើយតប ដើម្បីយល់ព្រម ឬបដិសេធការអញ្ជើញនោះទេ។
- នៅថ្ងៃទី 13 ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2019 បន្ទាប់ពីទទួលបាន NEPA Assignment រួចហើយ CHSRA បានចេញលិខិតឡើងវិញ ដើម្បីស្នើសុំការបញ្ជាក់អំពីការចូលរួម និងការពាក់ព័ន្ធរបស់អាជ្ញាធរនីមួយៗ ក្នុងដំណើរការពិនិត្យឡើងវិញផ្នែកបរិស្ថាន។
- ជាការឆ្លើយតបទៅនឹងលិខិតអញ្ជើញដែលបានចេញដោយ CHSRA នៅឆ្នាំ 2019 Caltrans បានបញ្ជាក់ឡើងវិញអំពីតួនាទីរបស់ខ្លួនជាអាជ្ញាធរសហការក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 13 ខែមករា ឆ្នាំ 2020 ហើយ City of Los Angeles Department of City Planning បានយល់ព្រមទទួលតួនាទីជាអាជ្ញាធរចូលរួម នៅថ្ងៃទី 19 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2020។
- នៅថ្ងៃទី 20 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2023 CHSRA បានចេញលិខិតឡើងវិញ ដើម្បីស្នើសុំការបញ្ជាក់អំពីការពាក់ព័ន្ធ និងការចូលរួមរបស់អាជ្ញាធរនីមួយៗ ក្នុងដំណើរការពិនិត្យឡើងវិញផ្នែកបរិស្ថាន។ លិខិតអញ្ជើញថ្មីសម្រាប់អាជ្ញាធរចូលរួមក្រោម NEPA ក៏ត្រូវបានផ្ញើទៅកាន់ City of Vernon ផងដែរ។
- ជាការឆ្លើយតបទៅនឹងលិខិតអញ្ជើញដែលបានចេញឡើងវិញដោយ CHSRA នៅខែកក្កដា ឆ្នាំ 2023 U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA) បានយល់ព្រមទទួលតួនាទីជា

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

អាជ្ញាធរចូលរួមក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 2 ខែសីហា ឆ្នាំ 2023; Federal Highway Administration (FHWA) បានយល់ព្រមទទួលការអញ្ជើញ ដើម្បីក្លាយជាអាជ្ញាធរចូលរួមក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 21 ខែសីហា ឆ្នាំ 2023; City of Los Angeles Department of City Planning បានបញ្ជាក់ឡើងវិញអំពីតួនាទីរបស់ខ្លួនជាអាជ្ញាធរចូលរួមក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 9 ខែសីហា ឆ្នាំ 2023; SCRRRA បានបញ្ជាក់ឡើងវិញអំពីតួនាទីរបស់ខ្លួនជាអាជ្ញាធរសហការក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 18 ខែសីហា ឆ្នាំ 2023; ហើយ Caltrans បានបញ្ជាក់ឡើងវិញអំពីតួនាទីរបស់ខ្លួនជាអាជ្ញាធរសហការក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 28 ខែសីហា ឆ្នាំ 2023។ Federal Transit Administration (FTA) បានជ្រើសរើសមិនបំពេញតួនាទីជាអាជ្ញាធរចូលរួមក្រោម NEPA នៅថ្ងៃទី 26 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2023។ មិនមានការឆ្លើយតបត្រូវបានទទួលពី City of Vernon ដើម្បីយល់ព្រម ឬបដិសេធការអញ្ជើញនោះទេ។

- ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរដឹកនាំថ្នាក់សហព័ន្ធដែលទទួលខុសត្រូវចំពោះការអនុលោមតាម NEPA CHSRA អាចអញ្ជើញអាជ្ញាធរបន្ថែមចូលរួមក្នុងដំណើរការពិនិត្យឡើងវិញផ្នែកបរិស្ថាន ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរសហការ និង/ឬ អាជ្ញាធរចូលរួម។ អាជ្ញាធរខាងក្រោម ត្រូវបានរំពឹងថានឹងចូលរួមក្នុងអំឡុងពេលអភិវឌ្ឍន៍ និងសាងសង់គម្រោង៖

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- FRA – ការផ្តល់មូលនិធិគម្រោង និងការអនុម័តលើអនុលោមភាពទូទៅផ្នែកគុណភាពខ្យល់ (Air Quality General Conformity) ការប្រកាសជូនដំណឹងនៅក្នុង FR ការអនុម័តលើការលើកលែងតាមរចនា (design waivers) ការពិគ្រោះយោបល់រវាងរដ្ឋាភិបាលទៅរដ្ឋាភិបាល ជាមួយជនជាតិដើម និងភារកិច្ចផ្សេងទៀត ដែលមិនត្រូវបានផ្ទេរទៅឲ្យ CHSRA តាមអនុស្សរណៈយោគយល់ (MOU) ជាមួយ State of California រួមទាំង ការកំណត់អនុលោមភាពទូទៅ (General Conformity Determinations) ។
- SCRRA – ការអនុម័តផែនការប្រតិបត្តិការ និងការពិនិត្យឯកសារ EIS ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរសហការ
- Caltrans – ការអនុម័តលិខិតអនុញ្ញាតការជ្រៀតចូលសម្រាប់ការឆ្លងកាត់ផ្លូវ US-101 និងការពិនិត្យឯកសារ EIS ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរសហការ
- U.S. EPA – ការពិនិត្យឯកសារ EIS ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរចូលរួម និងប្រកាសជូនដំណឹងក្នុង FR
- City of Los Angeles – ការអនុម័តលិខិតអនុញ្ញាតការជ្រៀតចូលផ្លូវ និងប្រសិនបើត្រូវការការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទៅលើ Alameda District Specific Plan (ADSP) ឬ ផែនការទូទៅ/ផែនការសហគមន៍ (General Plan/Community Plan) ស្តីពីផែនទីប្រើប្រាស់ដី និងផែនទីចរាចរណ៍ ការលើកលែងស្តង់ដារសំឡេងរំខានក្នុងអំឡុងសាងសង់ និងការពិនិត្យឯកសារ EIS ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរចូលរួម
- SHPO – ការពិនិត្យឯកសារផ្នែក Section 106 ដែលត្រូវបានរៀបចំឡើង ស្របតាមតម្រូវការនៃច្បាប់ NHPA និង/ឬ មន្ត្រីដែលមានអំណាចយុត្តាធិការ លើអចលនទ្រព្យក្រោម Section 4(f)
- County of Los Angeles – ការអនុម័តលិខិតអនុញ្ញាតការជ្រៀតចូលអចលនទ្រព្យរបស់ខោនធី
- LOSSAN Rail Corridor Agency – ការអនុម័តផែនការប្រតិបត្តិការ
- Amtrak – ការអនុម័តផែនការប្រតិបត្តិការ
- ទីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថានរដ្ឋ California (Cal/EPA), ក្រសួងគ្រប់គ្រងសារធាតុពុល (DTSC)– ការអនុម័តផែនការគ្រប់គ្រងដី នៅក្នុងតំបន់ដែលមានការរីកបង្កើនតាមលិខិតកម្មសិទ្ធិ
- California Division of Occupational Safety and Health – ការអនុម័តផែនការស្ថាបត្យកម្ម
- Native American Heritage Commission (NAHC) – ការសម្របសម្រួលជាមួយកុលសម្ព័ន្ធដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ និងការពិនិត្យឯកសារផ្នែក Section 106
- California Public Utilities Commission (CPUC) – ការអនុម័តសម្រាប់ការបង្កើតថ្មី និង/ឬការកែលម្អបន្ថែមទៅលើចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីដែលមានស្រាប់
- Regional Water Quality Control Board (RWQCB), តំបន់ទី 4 – ការអនុម័តលិខិតអនុញ្ញាត National Pollutant Discharge Elimination System (NPDES)
- SCAG – ការសម្របសម្រួលការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពគម្រោង ដើម្បីបញ្ចូលទៅក្នុង RTP/SCS

ES.11 ការអនុញ្ញាតដែលរំពឹងទុក សកម្មភាពតាមអំណាចឆន្ទានុសិទ្ធិ និងការអនុម័តរបស់អាជ្ញាធរ

អាជ្ញាធរខាងក្រោម យ៉ាងហោចណាស់ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងប្រើប្រាស់ឯកសារ EIS នេះ សម្រាប់សកម្មភាពតាមអំណាចឆន្ទានុសិទ្ធិ និងដំណើរការផ្តល់លិខិតអនុញ្ញាតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង៖

- **Metro** – Metro ក្នុងនាមជាម្ចាស់គម្រោង អ្នកឧបត្ថម្ភគម្រោង និងអាជ្ញាធរដឹកនាំ NEPA រួមនឹងទទួលខុសត្រូវលើការគ្រប់គ្រងមូលនិធិ ការសាងសង់ និងការប្រតិបត្តិការគម្រោង។
- **Caltrans** – Caltrans ទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញលិខិតអនុញ្ញាតការជ្រៀតចូល សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើសុំ នៅក្នុងដែនដីសិទ្ធិផ្លូវ (ROW) របស់ Caltrans។
- **City of Los Angeles** – ទីក្រុង Los Angeles ទទួលខុសត្រូវក្នុងការដំណើរការកែប្រែផែនការទូទៅណាមួយ ដែលអាចត្រូវការ សម្រាប់ការកែប្រែផ្លូវដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង និង/ឬ ការបិទផ្លូវដើម្បីចាត់ថ្នាក់ផ្លូវឡើងវិញឲ្យសមស្រប នៅក្នុង Mobility Plan 2035 (City of Los Angeles 2016a) ទីក្រុង Los Angeles ក៏អាចតម្រូវឲ្យអ្នកទទួលកិច្ចសន្យា ស្វែងរកការអនុម័ត ឬការលើកលែងពីការវិភាគនឹងសំឡេងរំខានពេលយប់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ផងដែរ។ ការអនុម័តសម្រាប់ការកែលម្អសំណង់ស៊ីវិល/សាធារណៈ និង/ឬ ការកែប្រែពេលវេលាប្រព័ន្ធសញ្ញាចរាចរណ៍ ក៏អាចត្រូវការផងដែរ។ កិច្ចព្រមព្រៀងថែទាំ ក៏អាចត្រូវការសម្រាប់ជញ្ជាំងទប់សំឡេង នៅ William Mead Homes ផងដែរ។
- **CHSRA** – CHSRA គឺជាអាជ្ញាធរដឹកនាំ NEPA ដែលទទួលខុសត្រូវក្នុងការចេញ កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច (Record of Decision) សម្រាប់គម្រោង និងការប្រតិបត្តិប្រព័ន្ធរថភ្លើងល្បឿនលឿន (HSR) ដែលបានរៀបចំផែនការ តាមព្រំដែនគម្រោង។
- **City of Vernon** – ទីក្រុង Vernon ទទួលខុសត្រូវក្នុងការអនុម័តការកែប្រែផ្លូវណាមួយ ដែលអាចកើតមាន ពីការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard។

កិច្ចព្រមព្រៀងភាគីទីបីក្នុងលក្ខណៈសហការ នឹងត្រូវបង្កើតឡើង រវាង Metro និងអង្គភាពសាធារណៈ និងឯកជនជាច្រើន ដើម្បីអនុវត្តការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង។

ES.12 សេចក្តីសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់ និងវិធានការកាត់បន្ថយ

ES.12.1 ការវិភាគ NEPA EIS (ជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនា នៃជម្រើសសាងសង់)

សម្រាប់មុខវិស័យបរិស្ថាននីមួយៗ ដែលបានពិចារណានៅក្នុងផ្នែក 3.2 ដល់ 3.15 នៃ Final EIS តារាង ES-1 បានសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន វិធានការកាត់បន្ថយ និងបញ្ជាក់ថា តើផលប៉ះពាល់

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

នឹងនៅតែមានលក្ខណៈអវិជ្ជមាន បន្ទាប់ពីអនុវត្តជម្រើសសាងសង់ ជាមួយនឹងវិធានការកាត់បន្ថយ ដែលបានស្នើសុំ ឬអត់ ប្រសិនបើអនុវត្តបាន។ ការវិភាគលម្អិតនៃមុខវិស័យបរិស្ថានទាំងអស់ដែលបាន ពិចារណា និងការកំណត់តាម NEPA ដែលពាក់ព័ន្ធសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុង អនុផ្នែក Environmental Consequences នៃផ្នែក 3.2 ដល់ 3.15 នៃ Final EIS។

ផ្នែក 3.16 ផលប៉ះពាល់សរុប នៃ Final EIS នេះ បានកំណត់អត្តសញ្ញាណផលប៉ះពាល់សរុបដែលកើត ឡើងពីផលប៉ះពាល់រួមគ្នានៃ ជម្រើសសាងសង់ និងគម្រោងអតីតកាល បច្ចុប្បន្ន និងគម្រោងដែលអាច រំពឹងទុកដោយសមហេតុផល។ តារាង 3.16-4 នៃ Final EIS នេះ បានផ្តល់សេចក្តីសង្ខេបអំពីផលប៉ះ ពាល់សរុប សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់។

ការកំណត់តាម Section 4(f) សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានបង្ហាញជាទម្រង់អត្ថបទពណ៌នា នៅក្នុងផ្នែក ES.21 ។

តារាង ES-3 បានផ្តល់សេចក្តីសង្ខេបអំពីការកំណត់ផលប៉ះពាល់តាម NEPA សម្រាប់មុខវិស័យ បរិស្ថាននីមួយៗ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ការកំណត់ផលប៉ះពាល់តាម NEPA សម្រាប់ជម្រើស រចនានៃជម្រើសសាងសង់ និងការវាយតម្លៃប្រៀបធៀបជាមួយភស្តុតាង ដើម្បីគាំទ្រថា វិសាលភាពនៃ ការកែប្រែដែលបានស្នើសុំ ជាផ្នែកមួយនៃ ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ស្ថិតនៅក្នុងវិសាលភាព និងការវិភាគបរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនៃ ជម្រើសសាងសង់ដូចម្តេច ហើយថាផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណមុននេះ សម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ឬជៀសវាង ដោយ ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ដូចម្តេច។

តារាង ES-3 បានផ្តល់សេចក្តីសង្ខេបអំពីការកំណត់ផលប៉ះពាល់តាម NEPA សម្រាប់មុខវិស័យ បរិស្ថាននីមួយៗ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ការកំណត់ផលប៉ះពាល់តាម NEPA សម្រាប់ ជម្រើស រចនានៃជម្រើសសាងសង់ និងការវាយតម្លៃប្រៀបធៀបជាមួយភស្តុតាង ដើម្បីគាំទ្រថា វិសាលភាពនៃ ការកែប្រែដែលបានស្នើសុំ ជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ស្ថិតនៅក្នុងវិសាលភាព និងការវិភាគបរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនៃ ជម្រើសសាងសង់ ដូចម្តេច ហើយថា ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែល បានកំណត់អត្តសញ្ញាណមុននេះ សម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ឬជៀសវាង ដោយជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់ ដូចម្តេច។

ES.12.2 ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard

ការកំណត់តាម NEPA

ឯកសារ *Link US Environmental Evaluation of Malabar Yard Mitigation* (ឧបសម្ព័ន្ធ Q នៃ Final EIS)

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដើម្បីគាំទ្រឯកសារការអនុវត្តតាម NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ហើយរួមមានការពិពណ៌នាពេញលេញអំពីក្របខណ្ឌបទប្បញ្ញត្តិ វិធីសាស្ត្រសម្រាប់វាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានដែលរងផលប៉ះពាល់ ផលវិបាកបរិស្ថាន និងវិធានការកាត់បន្ថយដែលបានស្នើសុំ។ សម្រាប់មុខវិស័យបរិស្ថាននីមួយៗ ដែលបានពិចារណានៅក្នុងផ្នែក 3.2 ដល់ 3.15 នៃឯកសារ *Link US Environmental Evaluation of Malabar Yard Mitigation* (ឧបសម្ព័ន្ធ Q នៃ Final EIS) តារាង ES-2 បានសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន វិធានការកាត់បន្ថយ និងបញ្ជាក់ថា តើផលប៉ះពាល់នឹងនៅតែមានលក្ខណៈអវិជ្ជមាន បន្ទាប់ពីអនុវត្តជម្រើសរចនាដែលបានពិចារណាសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ជាមួយនឹងវិធានការកាត់បន្ថយដែលបានស្នើសុំ ឬអត់ ប្រសិនបើអនុវត្តបាន។ ការវិភាគលម្អិតនៃមុខវិស័យបរិស្ថានទាំងអស់ដែលបានពិចារណា និងការកំណត់តាម NEPA ដែលពាក់ព័ន្ធសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងអនុផ្នែក ផលវិបាកបរិស្ថាន នៃផ្នែក 3.2 ដល់ 3.15 នៃឯកសារ *Link US Environmental Evaluation of Malabar Yard Mitigation* (ឧបសម្ព័ន្ធ Q នៃ Final EIS) សម្រាប់ជម្រើសរចនានីមួយៗ ដែលបានពិចារណានៅទីតាំងទាំងពីរ (49th Street និង 46th Street)។ ការកំណត់តាម Section 4(f) សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ត្រូវបានបង្ហាញជាទម្រង់អត្ថបទពណ៌នាខាងក្រោម នៅក្នុងផ្នែក ES.21 ស្របតាមរបៀបដែលការវិភាគសេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ត្រូវបានបង្ហាញ។

ES.12.3 វិធានការកាត់បន្ថយជំនួស ឆ្លើយតបនឹងមតិយោបល់ពីសហគមន៍ជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់

ទោះបីជា EIS មិនបានកំណត់អត្តសញ្ញាណថាមានផលប៉ះពាល់មិនសមស្រប ឬអវិជ្ជមានចំពោះសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាប ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ (ធនធានវប្បធម៌ និងធនធានបុរាណវិទ្យាដែលទាក់ទងនឹងសត្វពិបុរាណ និងសំឡេងរំខានបណ្តោះអាសន្នក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់) ក៏ដោយ Metro បានស្វែងរកមតិយោបល់ពីសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាបជាផ្នែកមួយនៃដំណើរការពិនិត្យសាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR ដើម្បីយល់ដឹងអំពីកង្វល់របស់សហគមន៍ចំពោះគម្រោង និងផលប៉ះពាល់ដែលអាចកើតមាន។ ការជូនដំណឹងសាធារណៈ និងសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយ បានរួមបញ្ចូលប៉ុន្តែមិនបានកំណត់ត្រឹមតែ William Mead Homes, Care First Village, Little Tokyo និង First 5 LA ប៉ុណ្ណោះទេ។ មតិយោបល់ដែលបានផ្តល់ដោយសហគមន៍ Little Tokyo, First 5 LA និងអ្នករស់នៅ William Mead Homes ត្រូវបានវាយតម្លៃ ហើយបានកំណត់ថាត្រូវបានដោះស្រាយរួច តាមរយៈលក្ខណៈរចនាដំណាក់កាលសាងសង់ និងវិធានការកាត់បន្ថយ។ ជាឧទាហរណ៍ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ Quiet Zone នឹងត្រូវសាងសង់នៅតាមផ្លូវ North Main Street ជិត William Mead Homes ជញ្ជាំងទប់សំឡេង នឹងត្រូវសាងសង់នៅ William Mead Homes និង Care First Village ហើយផ្លូវដឹកសម្ភារៈសាងសង់ នឹងមិនឆ្លងកាត់តំបន់ជាប់ First 5 LA ឬឆ្លងកាត់តំបន់

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

Little Tokyo District ទេ ។ ជាលទ្ធផលនៃការសម្របសម្រួលជាមួយ HACLA និងផ្អែកលើមតិយោបល់ដែលបានទទួល បន្ទាប់ពីអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR វិធានការកាត់បន្ថយ NV-1 ការសាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេង ត្រូវបានកែសម្រួលដើម្បីបន្ថែមព័ត៌មានលម្អិតអំពីពេលវេលានៃការអនុវត្ត និងការថែទាំនាពេលអនាគត សម្រាប់ជញ្ជាំងទប់សំឡេងនៅ William Mead Homes ។

តាមសំណើរបស់ HACLA, Metro បានអនុម័ត OMM AQ-4 ដើម្បីបំពេញបន្ថែមវិធានការកាត់បន្ថយក្នុងអំឡុងសាងសង់ដែលមានស្រាប់ ដើម្បីកំណត់ផលប៉ះពាល់បន្ថែម និងឆ្លើយតបដោយយកចិត្តទុកដាក់ចំពោះមតិយោបល់ពីសហគមន៍ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង William Mead Homes ដែលជាសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាប ដែលស្ថិតនៅជិតទីតាំងសាងសង់ដោយផ្ទាល់។ OMMs គឺជាវិធានការបន្ថែម ដែលដាច់ដោយឡែកពីវិធានការកាត់បន្ថយដោយផ្ទាល់ ដែលបានកំណត់នៅក្នុង Final EIS ហើយក៏ដាច់ដោយឡែកពីការកែលម្អដែលត្រូវបានទាមទារតាមអាណត្តិមូលដ្ឋាន រដ្ឋ ឬ សហព័ន្ធផងដែរ។

OMM AQ-4 ការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់ នៅ William Mead Homes ផ្តល់ឱកាសក្នុងការកំណត់ផលប៉ះពាល់គុណភាពខ្យល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ចំពោះសុខភាពសាធារណៈ ហើយផ្តល់នូវវិធានការគ្រប់គ្រងបរិស្ថានបន្ថែម ដើម្បីបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់គុណភាពខ្យល់ក្នុងមូលដ្ឋាន ដែលអាចកើតមានពីការសាងសង់។ OMM AQ-4 នឹងបំពេញបន្ថែម វិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធ្នូលីលេចធ្លោ (Fugitive Dust Control), វិធានការកាត់បន្ថយ AQ-2 ស្តង់ដារបញ្ចេញផ្សែងចុងក្រោយ Tier 4 របស់ U.S. Environmental Protection Agency និងការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈឌីសែលកកើតឡើងវិញ សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ, និង វិធានការកាត់បន្ថយ AQ-3 ផែនការគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់បែបអាដាប់ទីវ (Adaptive Air Quality Management Plan)។

មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ Metro នឹងរៀបចំផែនការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់ ដែលកំណត់ជាក់លាក់សម្រាប់ William Mead Homes ដោយសហការជាមួយ HACLA, SCAQMD និង U.S. Environmental Protection Agency ។ ផែនការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់នេះ នឹងកំណត់ទីតាំងតាមបណ្តោយខ្សែរបង និងនៅក្នុងដីអចលនទ្រព្យ William Mead Homes សម្រាប់ការដំឡើងឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ថេរ ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលសាងសង់នៃការសាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេងជាប់ខាង ការស្ថាបនាឡើងវិញនៃខ្សែផ្លូវ throat និងទីធ្លារថេរភ្លើងដែលបានលើកកម្ពស់។ ផែនការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់នេះ នឹងកំណត់វិធីសាស្ត្រត្រួតពិនិត្យ នីតិវិធីត្រួតពិនិត្យ កម្រិតកំណត់សម្រាប់ការជូនដំណឹង វិធានការអនុលោមតាមក្នុងករណីមានការជូនដំណឹង និងតម្រូវការការរាយការណ៍។ វិធានការអនុលោមតាមដែលត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកទទួលកិច្ចសន្យាសាងសង់ អាចរួមមាន ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមតែ ការបាញ់ទឹកបន្ថែម ឬការប្រើ

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ប្រាស់សារធាតុកាត់បន្ថយធូលី ការកំណត់ល្បឿនយានយន្តអតិបរមា 5 ម៉ាយក្នុងមួយម៉ោង លើផ្ទៃដី មិនបានបំពាក់ស្រទាប់កៅស៊ូ/បេតុង ការគ្របគម្របលើរថយន្តដឹកទំនិញដែលមានផ្នែកខាងលើ បើកចំហ និងការដំឡើងស្ថានីយលាងកង់ ឬបន្ទះរំញ័រ (rumble plates)។ ផែនការត្រួតពិនិត្យគុណភាព ខ្យល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់នេះ ក៏នឹងផ្តល់ព័ត៌មានទំនាក់ទំនងសម្រាប់តំណាងផ្នែកសាងសង់ម្នាក់ ដែល ត្រូវកំណត់សម្រាប់ទទួលសំណួរពីអ្នករស់នៅក្នុងសហគមន៍ William Mead Homes និងផ្តល់សេចក្តី ណែនាំសម្រាប់ការជូនដំណឹងទៅកាន់សហគមន៍ផងដែរ។

Metro នឹងទទួលខុសត្រូវលើការប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ ក្នុងអំ ឡុងពេលសាងសង់។ Metro នឹងមានអ្នកគ្រប់គ្រងការគ្រប់គ្រងធូលីម្នាក់នៅទីតាំងសាងសង់ក្នុងអំឡុង ពេលសាងសង់ ដើម្បីធានាថាផែនការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់ ត្រូវបានអនុវត្ត តាម និងថា ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ នៅតែដំណើរការបានល្អ ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាល សាងសង់នៃការសាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេងជាប់ខាង ការស្ថាបនាឡើងវិញនៃខ្សែផ្លូវ throat និងទីធ្លា រថភ្លើងដែលបានលើកកម្ពស់។ អ្នកគ្រប់គ្រងការគ្រប់គ្រងធូលី នឹងរក្សាទុកកំណត់ត្រាប្រចាំថ្ងៃ នៃ សកម្មភាពសាងសង់ តាមទីតាំង ពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់លទ្ធផលវាស់វែងនៃការត្រួតពិនិត្យគុណភាពខ្យល់ និងសម្របសម្រួលជាមួយ Metro ដើម្បីធ្វើការផ្ទៀងផ្ទាត់ទិន្នន័យមុនពេលចេញផ្សាយជូនសាធារណៈ។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

OMM AQ-4 រួមមានតែការត្រួតពិនិត្យក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ប៉ុណ្ណោះ ហើយមិនរួមបញ្ចូល
ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ឬសកម្មភាពសាងសង់ទេ ដូច្នោះ វាមិនបណ្តាលឲ្យមានផល
ប៉ះពាល់ផ្លូវបន្តដល់បរិស្ថានឡើយ។

ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard

បន្ទាប់ពីបញ្ចប់អំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR
Metro បានសម្របសម្រួលយ៉ាងសំខាន់ជាមួយបុគ្គលិកនៃ City of Vernon ដើម្បីអភិវឌ្ឍការកែលម្អ
សហគមន៍ ដែលអាចអនុវត្តបាននៅក្នុងសហគមន៍។ ជាការឆ្លើយតបទៅនឹងកង្វល់ដែលបានលើក
ឡើងដោយទីក្រុង Vernon និងដោយពិចារណាលើផលប៉ះពាល់ប្រវត្តិសាស្ត្រ និងផលប៉ះពាល់សរុប
ដែលសហគមន៍បានជួបប្រទះ និងបង្កើតស្ថានភាពអវិជ្ជមានដែលមានស្រាប់កាន់តែខ្លាំង Metro បាន
ស្នើសុំសំណុំវិធានការកែលម្អសហគមន៍មួយ ដើម្បីបន្សាបផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន នៃការកែលម្អផ្លូវដែក
នៅ Malabar Yard។ ទីក្រុងបានស្នើសុំការកែលម្អសហគមន៍បន្ថែម ហើយ Metro បានពង្រីកសំណុំ
វិធានការកែលម្អសហគមន៍ ដើម្បីបំពេញតាមការស្នើសុំរបស់ទីក្រុង។ Metro បានវាយតម្លៃវិធានការ
កែលម្អសហគមន៍ទាំងនេះ ហើយដោយពិចារណាលើសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់ដល់សហគមន៍
ទីក្រុង Vernon Metro កំពុងអនុម័តវិធានការកែលម្អសហគមន៍ទាំងនេះ ជា OMMs។ វិធានការទាំងនេះ
នឹងត្រូវបានទាមទារ នៅពេលអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard (វិធានការកាត់បន្ថយ TR-
3)។ វិធានការកាត់បន្ថយ TR-3 អនុញ្ញាតឲ្យមានលទ្ធភាពមិនអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar
Yard បានផងដែរ។ ក្នុងករណីនោះ OMMs ដែលបានពិភាក្សានៅក្នុង Final EIS ឧបសម្ព័ន្ធ Q
ផ្នែក ការវាយតម្លៃបរិស្ថាននៃវិធានការបន្ធូរបន្ថយ Malabar Yard ផ្នែក 3.16 (ការវិភាគសហគមន៍)
នឹងមិនត្រូវបានអនុវត្តឡើយ។

Final EIS ឧបសម្ព័ន្ធ Q ផ្នែក ការវាយតម្លៃបរិស្ថាននៃវិធានការបន្ធូរបន្ថយ Malabar Yard ផ្នែក 3.16
ការវិភាគសហគមន៍ បានពិភាក្សាអំពីសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់ពីការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ
Malabar Yard ចំពោះសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច នៅក្នុង City of Vernon។ ដូចដែលបានពណ៌នានៅ
ក្នុងផ្នែកនោះ ទោះបីជាផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូន សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ និង
សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ អាចនៅតែមានលក្ខណៈអវិជ្ជមាន ក្រោម NEPA
សូម្បីតែក្រោយពីអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយក្តី ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានទាំងនោះ
នឹងត្រូវបានទទួលរងទាំងដោយសហគមន៍ជនជាតិភាគតិច (អ្នករស់នៅក្នុងទីក្រុង) និងសហគមន៍
មិនមែនជនជាតិភាគតិច (មនុស្សដែលធ្វើការនៅក្នុងទីក្រុង) ដូចគ្នា។

OMMs ដែលបានស្នើសុំ ត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើងតាមរយៈការចូលរួមជាមួយ City of Vernon ហើយនឹង
បំពេញបន្ថែមដល់គំនិតដូចផ្តើមផ្នែកផែនការរបស់ទីក្រុង ជាផ្នែកមួយនៃ Westside Zone Change និង

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ការកែប្រែផែនការទូទៅ (General Plan Amendment) ព្រមទាំងជំរុញគោលដៅ និងគោលបំណង ទូទាំងទីក្រុងបន្ថែមទៀត។ OMMs គឺជាចំណែកដោយឡែកពីវិធានការកាត់បន្ថយដោយផ្ទាល់ ដែលបាន កំណត់នៅក្នុង Final EIS ហើយក៏ជាចំណែកដោយឡែកពីការកែលម្អដែលត្រូវបានទាមទារតាមអាណត្តិ មូលដ្ឋាន រដ្ឋ ឬ សហព័ន្ធផងដែរ។ ដំណើរការ និងការវាយតម្លៃលើ OMMs ដែលបានពិចារណានៅ ក្នុងទីក្រុង Vernon ត្រូវបានពិពណ៌នាបន្ថែម នៅក្នុង ឧបសម្ព័ន្ធ G (Offsetting Mitigation Measures) នៃ ឧបសម្ព័ន្ធ Q នៃ Final EIS។

បញ្ជីខាងក្រោម ជាសេចក្តីសង្ខេបនៃការកែលម្អសហគមន៍ដែលបានស្នើសុំជា OMMs នៅក្នុង Final EIS៖

- OMM MY SS-1: ការមេរ័តាប់សញ្ញាថតភ្លើង
- OMM MY SS-2: មជ្ឈមណ្ឌលប្រតិបត្តិការសង្គ្រោះបន្ទាន់ចល័ត (EOC)

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- OMM MY SS-3: ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង និងប្រព័ន្ធវិទ្យុ
- OMM MY NV-1: ការរចនាតំបន់ស្ងាត់ (Quiet Zone) និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត
- OMM MY NV-2: ការគាំទ្រផ្នែកបច្ចេកទេសសម្រាប់តំបន់ស្ងាត់ (Quiet Zone)
- OMM MY TR-7: ផ្លូវឆ្លងកាត់ថ្មីរឹងប្រភេទភាពមើលឃើញខ្ពស់ នៅទីតាំងកណ្តាលចន្លោះផ្លូវ
- OMM MY TR-8: ការកែលម្អផ្លូវឆ្លងកាត់ថ្មីរឹងនៅចំណុចប្រសព្វផ្លូវ ជាមួយនឹងផ្លូវប្រភេទ Cool Street
- OMM MY TR-9: ជម្រករង់ចាំរថយន្តក្រុង
- OMM MY TR-10: ការមេរ័ត្នាតវៃប្រភេទ PTZ កម្មវិធី និងអេក្រង់ សម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យ
- OMM MY TR-11: ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដោយផ្អែកលើបញ្ហាសិប្បនិម្មិត (ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃប្រព័ន្ធចរាចរណ៍)
- OMM MY TR-12: ការគាំទ្រកម្មវិធី Transit Oriented Communities របស់ Metro

ES.13 ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលមិនអាចជៀសវាងបាន

ES.13.1 ច្បាប់គោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ

សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន

នីតិវិធីរបស់ FRA ផ្នែក 14(o) និង 40 CFR §1502.16 តម្រូវឱ្យមានការពិភាក្សាអំពីផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយ ដែលមិនអាចជៀសវាងបាន ប្រសិនបើគម្រោងត្រូវបានអនុវត្ត។ ផ្នែក 3.2 ដល់ 3.15 នៃ Final EIS នេះ បានផ្តល់ការវិភាគលម្អិតអំពីផលប៉ះពាល់ផ្ទាល់ និងផលប៉ះពាល់ប្រយោលទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការនៃជម្រើសសាងសង់ បានកំណត់អត្តសញ្ញាណវិធានការកាត់បន្ថយដែលអាចអនុវត្តបាន នៅកន្លែងដែលមាន ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន និងបានទទួលស្គាល់ថា តើមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយដែលមិនអាចជៀសវាងបាន នៅតែស្ថិតសល់ បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយដែលពាក់ព័ន្ធ ឬអត់។

តារាង 9-14 នៅក្នុងជំពូកទី 9 នៃ Final EIS បានផ្តល់សេចក្តីសង្ខេបអំពីការកំណត់ផលប៉ះពាល់តាម NEPA សម្រាប់មុខវិស័យបរិស្ថាននីមួយៗ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ការកំណត់ផលប៉ះពាល់តាម NEPA សម្រាប់ជម្រើសរចនាផ្ទៃសាងសង់ និងការវាយតម្លៃប្រៀបធៀបជាមួយភស្តុតាងដើម្បីគាំទ្រថា វិសាលភាពនៃការកែប្រែដែលបានស្នើសុំ ជាផ្នែកមួយនៃ ជម្រើសរចនាផ្ទៃសាងសង់ស្ថិតនៅក្នុងវិសាលភាព និងការវិភាគបរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ដូចម្តេចហើយថា ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណមុននេះ សម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ឬជៀសវាង ដោយជម្រើសរចនាផ្ទៃសាងសង់ដូចម្តេច។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង 9-14 ក៏បានទទួលស្គាល់ផងដែរថា តើមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយដែលមិនអាចជៀស វាងបាននៅតែមាន បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយដែលពាក់ព័ន្ធ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ និង ជម្រើសរចនា នៃជម្រើសសាងសង់ ឬអត់។

ការអនុវត្តជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលមិនអាចជៀសវាងបាន នៅក្នុងមុខវិស័យខាងក្រោម៖

- សំឡេងរំខាន – ការសាងសង់ (កម្រិតសំឡេងរំខានក្នុងអំឡុងពេលថ្ងៃ និងយប់ នឹងលើស កម្រិតកំណត់ នៅ William Mead Homes, Care First Village, Mozaic Apartments និង Metro Gateway Childhood Development Center)
- ធនធានវប្បធម៌ – ការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ (ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើអចលនទ្រព្យ ប្រវត្តិសាស្ត្រខាងក្រោម នឹងកើតមានក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ហើយនឹងនៅតែបន្តមាននៅក្នុង អំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ៖

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តំបន់បុរាណវិទ្យា CA-LAN-1575/H, Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing, និង North Main Street Bridge)

- ជម្រើសរចនាវិស័យជម្រើសសាងសង់ ជៀសវាងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើ Vignes Street Undercrossing ។

- ធនធានបុរាណវិទ្យាសត្វបុរាណ – ការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ (នឹងកើតមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើធនធានបុរាណវិទ្យាសត្វបុរាណ ប្រសិនបើជួបប្រទះស្រទាប់ដីដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យាសត្វបុរាណ ក្នុងអំឡុងពេលដឹកកកាយ)

ការអនុវត្ត ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard (ជម្រើសរចនាណាមួយនៅទីតាំងទាំងពីរ)

នឹងបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលមិនអាចជៀសវាងបាន នៅក្នុងមុខវិស័យខាងក្រោម៖

- ការដឹកជញ្ជូន – ការប្រតិបត្តិការ (សក្តានុពលនៃគ្រោះថ្នាក់ផ្លូវ ដោយសារការកកស្ទះជួររថយន្ត)
- សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ – ការប្រតិបត្តិការ (សក្តានុពលនៃការកើនឡើងរយៈពេលឆ្លើយតបសម្រាប់អ្នកផ្តល់សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងគ្រោះថ្នាក់ផ្លូវ ដោយសារការកកស្ទះជួររថយន្ត)
- សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ – ការប្រតិបត្តិការ (សក្តានុពលនៃការរឹតបន្តឹងការចូលដំណើរការទៅកាន់ Stacy Medical Center)

ES.14 សេចក្តីសង្ខេបអំពីអត្ថប្រយោជន៍នៃគម្រោង

ជម្រើសសាងសង់ និងកែលម្អប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការ សមត្ថភាព ភាពបត់បែន និងការតភ្ជាប់ សម្រាប់រថភ្លើងដែលប្រើប្រាស់ Los Angeles Union Station ដែលនឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដូចខាងក្រោម៖

- ការកែលម្អការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់ ដោយផ្តល់ដំណើរកម្សាន្តដោយអង្គុយតែម្តង (one-seat rides) ទៅកាន់គោលដៅសំខាន់ៗនៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California ។
- ការកាត់បន្ថយពេលវេលារង់ចាំរបស់រថភ្លើងនៅពេលឈប់ដំណើរការ (idling) ដែលនាំឲ្យពេលវេលារង់ចាំខ្លីជាងមុន និងការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នក្នុងរថភ្លើងមួយគ្រឿងជួយកែលម្អគុណភាពខ្យល់នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង ។
- ការបង្កើតលំហាអាជីវកម្មលក់រាយ និងសេវាកម្មបម្រើដឹកជញ្ជូន នាពេលអនាគត ។
- ការកែលម្អការចូលដំណើរការរបស់ថ្មើរជើងទៅកាន់វេទិការថ្លើង និងការបង្កើនសមត្ថភាពសម្រាប់អ្នកដំណើរដែលបន្តការធ្វើដំណើរទៅកាន់សេវាផ្លូវដែក/ដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗនៅ LAUS ជាមួយនឹងការកែលម្អភាពអាចចូលប្រើប្រាស់សម្រាប់អ្នកដំណើរដែលមានពិការភាព ។
- ការកាត់បន្ថយកម្រិតសំឡេងរំខានពីរថភ្លើងដែលមានស្រាប់ ដោយការបន្ថែមជញ្ជាំងទប់សំឡេងនៅ William Mead Homes និង Care First Village ។
- ការកែលម្អសមត្ថភាពសម្រាប់ថ្មើរជើង និងកង់ ការតភ្ជាប់ទៅកាន់សហគមន៍ជុំវិញ និងការចូលដំណើរការទៅកាន់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ។
- ការកើនឡើងនៃចំណូលពន្ធ និងការបង្កើនការងារ និងប្រាក់ចំណូលកម្លាំងពលកម្ម ជាពិសេស៖
- ការកើនឡើងនៃចំណូលពន្ធរដ្ឋាភិបាលមូលដ្ឋានប្រចាំឆ្នាំចំនួន 4.0 លានដុល្លារ (តម្លៃឆ្នាំ 2019) ក្រោមប្រតិបត្តិការនៃជម្រើសសាងសង់ ។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ការបង្កើតការងារសរុបជាង 33,000 កន្លែង នៅក្នុង Los Angeles County ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលសាងសង់ សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ដោយផ្តល់ឱកាសការងារដល់ប្រជាជនមានប្រាក់ចំណូលទាប និងប្រជាជនជនជាតិភាគតិច។
- ការបង្កើតមុខតំណែងសមមូលពេញម៉ោង (full-time equivalent) ថ្មីរហូតដល់ 146 មុខតំណែង (រួមមានការងារផ្នែកលក់រាយចំនួន 96 មុខតំណែង) នៅតំបន់សាលអ្នកដំណើរក្នុងឆ្នាំបើកដំណើរការដំបូង ដោយផ្តល់ឱកាសការងារដល់ប្រជាជនមានប្រាក់ចំណូលទាប និងប្រជាជនជនជាតិភាគតិច។
- ការបង្កើតមុខតំណែងស្មើពេញម៉ោងបន្ថែមចំនួន 25 មុខតំណែង ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការពង្រីកសេវា Metrolink និង Amtrak និងការណែនាំសេវារបស់ CHSRA បន្ទាប់ពីឆ្នាំបើកដំណើរការដោយផ្តល់ឱកាសការងារដល់ប្រជាជនមានប្រាក់ចំណូលទាប និងប្រជាជនជនជាតិភាគតិច។
- ការរួមចំណែកដោយប្រយោលដល់អត្ថប្រយោជន៍សរុបសម្រាប់តំបន់ រួមទាំងការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) និងការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់យានយន្តនៅក្នុងតំបន់។
- ការដោះស្រាយ និងសម្អាតសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ដែលបានជួបប្រទះនៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។

ជម្រើសរចនាវិធីជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតអត្ថប្រយោជន៍បន្ថែមដូចខាងក្រោម៖

- ការកាត់បន្ថយចំណាយដោយផ្អែកលើដំណើរការវិស្វកម្មបង្កើនតម្លៃ (value engineering) និងការកំណត់អត្តសញ្ញាណឱកាសរចនាវិស្វកម្ម ដើម្បីអតិបរមាអត្ថប្រយោជន៍សាធារណៈខណៈពេលកាត់បន្ថយការចំណាយសាធារណៈ។
- ការកែប្រែហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើសុំ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងមតិយោបល់សាធារណៈដែលបានទទួលក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ។
- ការជៀសវាង និងការកាត់បន្ថយទំហំ កម្រិត និងភាពខ្លាំងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង បើប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់។

អត្ថប្រយោជន៍នៃការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard

ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard នឹងបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ ដែលកើតឡើងពីការបាត់បង់ខ្សែផ្លូវសម្រាប់ផ្ទុករថភ្លើង នៅ BNSF West Bank Yard។ ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard និងវិធានការកែលម្អសហគមន៍ដែលបានស្នើសុំដោយ Metro នៅក្នុងទីក្រុង Vernon នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដូចខាងក្រោម៖

- ការកាត់បន្ថយចំនួនចលនារថភ្លើងប្រចាំថ្ងៃ ការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នក្នុងមូលដ្ឋាន

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

និងការបន្ថយការពន្យារពេលចរាចរណ៍។

- ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវរយៈពេលឆ្លើយតបក្នុងករណីសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដោយមានការកកស្ទះតិចជាងមុនលើផ្លូវមូលដ្ឋាន។
- ការមេរ៉ាចាប់សញ្ញាថតរថភ្លើង ដែលផ្តល់ព័ត៌មានពេលវេលាជាក់ស្តែងដល់ការបញ្ជូនសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ក្នុងមូលដ្ឋានដើម្បីកំណត់អត្តសញ្ញាណរថភ្លើងដែលកំពុងខិតមកដល់ចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដី។
- ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង និងប្រព័ន្ធវិទ្យុ និងមជ្ឈមណ្ឌលប្រតិបត្តិការសង្គ្រោះបន្ទាន់ចល័ត (Emergency Operations Center) ដើម្បីគាំទ្រការចេញប្រតិបត្តិការយ៉ាងរហ័សទៅកាន់តំបន់គ្រោះមហន្តរាយ ឬព្រឹត្តិការណ៍ទ្រង់ទ្រាយធំខណៈពេលជួយបង្កើនល្បឿន និងប្រសិទ្ធភាពនៃការឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់។
- ការកែលម្អលក្ខណៈពិសេសសហគមន៍ ដោយរួមមានការកែលម្អផ្លូវឆ្លងកាត់ថ្មើរជើង ដើម្បីបង្កើនភាពមើលឃើញ និងបង្កើនសុវត្ថិភាពសម្រាប់ថ្មើរជើង និងអ្នកបើកបរ ព្រមទាំង ជម្រករង់ចាំរថយន្តក្រុង ដើម្បីបង្កើនភាពអាចចូលប្រើប្រាស់ ភាពងាយស្រួល ភាពជាសុកភាព និងផ្តល់ការការពារពីអាកាសធាតុសម្រាប់អ្នកដំណើរ។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធតំបន់ស្ងាត់ (Quiet Zone) ដើម្បីកាត់បន្ថយសំឡេងកណ្តឹងរថភ្លើងលើកកម្ពស់សុវត្ថិភាព បង្កើនការតភ្ជាប់សម្រាប់ថ្មើរជើង និងកែលម្អគុណភាពជីវិតសម្រាប់អ្នករស់នៅ និងអាជីវកម្មដែលមានស្រាប់ និងនាពេលអនាគត។
- ការកែលម្អការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ ដោយរួមមានការគូសសញ្ញាផ្លូវឡើងវិញ ដើម្បីរក្សាលំហូរចរាចរណ៍ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ដោយផ្អែកលើបញ្ហាសិប្បនិម្មិត និងការបញ្ជូនប្រភេទ pan-tilt-zoom (PTZ) សម្រាប់ត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ ផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វផ្លូវ ព្រមទាំងអនុញ្ញាតឲ្យអ្នកឆ្លើយតបដំបូង កំណត់អត្តសញ្ញាណហេតុការណ៍បានយ៉ាងឆាប់រហ័ស។
- ការកាត់បន្ថយការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈដោយរថភ្លើង និងការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នដែលពាក់ព័ន្ធនឹងរថភ្លើង។
- ការចែកចាយចលនារថភ្លើងឡើងវិញ នឹងផ្លាស់ប្តូរសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែកមួយផ្នែក ឲ្យឆ្ងាយពីអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់ដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ ដូចជា Vernon City School និងលំនៅឋាននៅលើ Furlong Place។
- រំពឹងថានឹងបង្កើតការងារបណ្តោះអាសន្នចំនួនប្រហែលពី 143 ដល់ 151 មុខតំណែង ព្រមទាំងប្រាក់ចំណូលកម្លាំងពលកម្មចំនួនប្រហែលពី 9.4 ដល់ 9.7 លានដុល្លារ និងប្រាក់ចំណូលពន្ធសរុបរួមទាំងថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ចំនួនប្រហែលពី 3.3 ដល់ 3.5 លានដុល្លារ។

ES.15 តំបន់ដែលមានភាពចម្រូងចម្រាស

ក្នុងអំឡុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ សម្រាប់ NOI មានលិខិតមតិយោបល់ជាច្រើនត្រូវបានទទួល (សូមមើល ឧបសម្ព័ន្ធ A នៃ Final EIS នេះ)។ ជាទូទៅ តំបន់ដែលត្រូវបានគេដឹងថាអាចបង្កភាពចម្រូងចម្រាស និងដែល Metro បានស្គាល់ រួមមានធនធានវប្បធម៌ និងផលប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់ (ចរាចរណ៍ គុណភាពខ្យល់ សំឡេងរំខាន និងការញ័រ សារធាតុគ្រោះថ្នាក់ និងគុណភាពទឹក)។ បញ្ហាទាំងនេះ ត្រូវបានពិចារណាក្នុងការរៀបចំ EIS នេះតាមដែលសមស្រប ហើយត្រូវបានដោះស្រាយនៅក្នុងការវិភាគផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលបានបង្ហាញនៅក្នុងផ្នែក 3.2 ដល់ 3.15 និងផ្នែក 3.16 នៃ Final EIS នេះ។ តំបន់ដែលមានភាពចម្រូងចម្រាសដែលបានស្គាល់ ត្រូវបានសង្ខេបដោយខ្លីខាងក្រោម៖

- **ធនធានវប្បធម៌** – មានធនធានវប្បធម៌ជាច្រើន ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។ ធនធានទាំងនេះ រួមមាន ប៉ុន្តែមិនបានកំណត់ត្រឹមតែ Los Angeles Union Station Passenger Terminal, United States Post Office – Los Angeles Terminal Annex, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company—Textile Division Building និងស្ពានចំនួនប្រាំ ដែលឆ្លង កាត់ Los Angeles River (Cesar Chavez Avenue, First Street Viaduct, Fourth Street Viaduct, Seventh Street Viaduct និង Olympic Boulevard (Ninth Street) Viaduct) ។
- **ផលប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងសាងសង់** – កង្វល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ត្រូវបានកំណត់

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

អត្តសញ្ញាណ ដូចខាងក្រោម៖

- ចរាចរណ៍ – ផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វផ្លូវ អាចត្រូវរងការបំបែកផ្លូវបណ្តោះអាសន្ន និងការបិទខ្សែផ្លូវមួយចំនួន។ មានសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់ដល់ប្រព័ន្ធផ្លូវរដ្ឋ រួមទាំង US-101។
- សំឡេងរំខាន – កម្រិតសំឡេងរំខាន អាចលើសកម្រិតស្តង់ដារដែលអនុវត្តបានហើយអាចប៉ះពាល់ដល់អ្នកទទួលដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់។
- គុណភាពខ្យល់ – មានសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់ដល់គុណភាពខ្យល់ និងហានិភ័យសុខភាព ចំពោះអ្នកទទួលដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់នៅជិតខាង។
- គុណភាពទឹក – ការហូរទឹកភ្លៀង និងសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់ដល់សមាសធាតុទឹកដែលមានស្ថានភាពខូចខាត (Los Angeles River)។

- សារធាតុគ្រោះថ្នាក់ – មានសក្តានុពលក្នុងការជួបប្រទះដីដែលមានការបំពុល ឬមេឌៀផ្សេងៗដែលត្រូវបានបំពុលដោយសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។

ក្នុងអំឡុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ សម្រាប់ Draft EIS/SEIR មានលិខិតមតិយោបល់ជាច្រើនត្រូវបានទទួល ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ក្នុង City of Vernon។ តំបន់ដែលត្រូវបានគេដឹងថាអាចបង្កភាពចម្រូងចម្រាស និងដែល Metro បានស្គាល់ រួមមានសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយ និងការចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ ផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ និងវិធីសាស្ត្រវិភាគ អ្នកទទួលដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ដែលបានពិចារណា និងការវិភាគគុណភាពខ្យល់ក្នុងមូលដ្ឋានសម្រាប់ការឈប់ដំណើរការរបស់យានយន្ត រយៈពេលឆ្លើយតបសុវត្ថិភាពសាធារណៈ និងការចូលដំណើរការរបស់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ ផលប៉ះពាល់ប្រតិបត្តិការ និងផ្លូវរូបរន្តដល់អាជីវកម្ម និងការវិភាគដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ការផ្លាស់ប្តូរតំបន់ Vernon Westside ឆ្នាំ 2023 និងការកែប្រែផែនការទូទៅ (General Plan Amendment)។ បញ្ហាទាំងនេះ ត្រូវបានពិចារណា ក្នុងការរៀបចំ Final EIS នេះ តាមដែលសមស្រប ហើយត្រូវបានដោះស្រាយនៅក្នុងការវិភាគផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលបានបង្ហាញនៅក្នុង Volume III និង ឧបសម្ព័ន្ធ Q នៃ Final EIS នេះ។

តំបន់ដែលមានភាពចម្រូងចម្រាសដែលបានស្គាល់ ត្រូវបានសង្ខេបដោយខ្លីខាងក្រោម ហើយត្រូវបានដោះស្រាយជាចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ៗ នៅក្នុង Volume III នៃ Final EIS នេះ៖

- **ចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ #1 – សកម្មភាពចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធនៅទីក្រុង Vernon៖** មានមតិយោបល់ជាច្រើនបានបង្ហាញកង្វល់ថាភាគីពាក់ព័ន្ធ និងម្ចាស់អចលនទ្រព្យដែលរងផលប៉ះពាល់ មិនត្រូវបានជូនដំណឹងអំពីការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ដែលបានស្នើសុំ និងដំណើរការបរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង Link US។
- **ចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ #2 – ការវិភាគផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard៖** មានមតិយោបល់ជាច្រើនបានទទួល ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការវិភាគចរាចរណ៍ដែលបានរៀបចំសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ក្នុងទីក្រុង Vernon។ មតិយោបល់ទាំងនោះពាក់ព័ន្ធនឹងពេលវេលានៃការវិភាគផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍និងការប្រមូលទិន្នន័យចំនួនយានយន្ត ក្នុងអំឡុងពេលជំងឺរាតត្បាត COVID-19 វិសាលភាពភូមិសាស្ត្រនៃការវិភាគចរាចរណ៍ដែលបានអនុវត្ត និងមូលហេតុដែលមិនបានពិចារណាចំណុចប្រសព្វផ្លូវ និងផ្លូវរវាង Soto Street និង Los Angeles Junction នៅក្នុងការវិភាគ ព្រមទាំងសក្តានុពលនៃការកកស្ទះជួរយានយន្តដែលអាចបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកម្រិតសេវាកម្ម (LOS)។
- **ចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ #3 – អ្នកទទួលដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ដែលបានពិចារណានិងការវិភាគគុណភាពខ្យល់ក្នុងមូលដ្ឋាន សម្រាប់ការឈប់ដំណើរការរបស់យានយន្ត៖** មានមតិយោបល់ជាច្រើនបានទទួលដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសក្តានុពលនៃការកើន

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ឡើងការបញ្ចេញឧស្ម័នពីការឈប់ដំណើរការរបស់យានយន្ត បន្ទាប់ពីអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដែក នៅ Malabar Yard ក្នុងទីក្រុង Vernon។ អ្នកផ្តល់មតិយោបល់ បានបង្ហាញកង្វល់ថា Draft EIS/SEIR បានរួមបញ្ចូលតែការវិភាគការបញ្ចេញឧស្ម័នសរុបក្នុងតំបន់សម្រាប់គម្រោង ទាំងមូលប៉ុន្តែមិនបានផ្តល់ការវិភាគអំពីការបញ្ចេញឧស្ម័នពីការឈប់ដំណើរការរបស់យានយន្តក្នុងមូលដ្ឋាន នៅក្នុងទីក្រុង Vernon ទេ។

- ចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ #4 – រយៈពេលឆ្លើយតបសុវត្ថិភាពសាធារណៈ និងការចូលដំណើរការរបស់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់៖ មានមតិយោបល់ជាច្រើនបានបង្ហាញកង្វល់ថា ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard នឹងបង្កើនរយៈពេលឆ្លើយតបសុវត្ថិភាពសាធារណៈ និងបង្កផលប៉ះពាល់ដល់ការចូលដំណើរការរបស់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ នៅក្នុងទីក្រុង Vernon។
- ចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ #5 – ផលប៉ះពាល់ប្រតិបត្តិការ និងផ្លូវបន្តដល់អាជីវកម្មនៅទីក្រុង Vernon៖ មានមតិយោបល់ជាច្រើនបានទទួល ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផលប៉ះពាល់ប្រតិបត្តិការ និងផ្លូវបន្តដល់អាជីវកម្ម បន្ទាប់ពីអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ក្នុងទីក្រុង Vernon។
- ចម្លើយចំពោះបញ្ហាសំខាន់ #6 – ការវិភាគការប្រើប្រាស់ដី និងផែនការដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្លាស់ប្តូរតំបន់ Vernon Westside ឆ្នាំ 2023 និងការកែប្រែផែនការទូទៅ (អនុម័តខែកក្កដា ឆ្នាំ 2023)៖ មានមតិយោបល់ជាច្រើនបានទទួល ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការពិចារណាអំពីការប្រើប្រាស់ដីនាពេលអនាគត ដែលអនុញ្ញាតក្រោមការផ្លាស់ប្តូរតំបន់ Vernon Westside ឆ្នាំ 2023 និងការកែប្រែផែនការទូទៅ ព្រមទាំងភាពស្របគ្នារបស់គម្រោង ជាមួយការប្រើប្រាស់ដីលំនៅឋានប្រភេទលាយបញ្ចូល (mixed-use) នាពេលអនាគត នៅភាគខាងលិចនៃទីក្រុង។

ES.16 ការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ និងការពិនិត្យឡើងវិញ

Metro និង CHSRA បានផ្សព្វផ្សាយ Draft EIS/SEIR សម្រាប់អំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ ដែលបានចាប់ផ្តើមនៅថ្ងៃទី 21 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2024 និងបញ្ចប់នៅថ្ងៃទី 9 ខែសីហា ឆ្នាំ 2024។ ការជូនដំណឹងជាសាធារណៈអំពី Draft EIS/SEIR ត្រូវបានចែកចាយ មុន និងក្នុងអំឡុងពេល 45 ថ្ងៃ នេះ ទៅកាន់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានដែលរងផលប៉ះពាល់ អាជ្ញាធររដ្ឋ និងសហព័ន្ធកុលសម្ព័ន្ធ អង្គការសហគមន៍ និងបុគ្គលដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅក្នុងមូលដ្ឋានទិន្នន័យភាគីពាក់ព័ន្ធ (ឧបសម្ព័ន្ធ R នៃ Final EIS នេះ)។ ការជូនដំណឹងជាសាធារណៈអំពី Draft EIS/SEIR ក៏ត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយតាមកាសែតមូលដ្ឋាន នៅតំបន់ដែលអាចរងផលប៉ះពាល់ពីគម្រោងផងដែរ។

សាលាបើកទ្វារ និងសវនាការសាធារណៈ៖ បន្ទាប់ពីការចេញផ្សាយ Draft EIS/SEIR និងការបោះពុម្ពផ្សាយសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីការអាចរកបាន (Notice of Availability) នៅក្នុង FR/ការបង្ហាញសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីការអាចរកបានជាមួយ County of Los Angeles Metro និង CHSRA បានរៀបចំសាលាបើកទ្វារ និងសវនាការសាធារណៈ ដើម្បីពន្យល់អំពីគម្រោង និងការវិភាគក្នុង Draft EIS/SEIR។ ភាគីពាក់ព័ន្ធទាំងអស់ ដែលបានចុះឈ្មោះទទួលបានព័ត៌មាននៅក្នុងកិច្ចប្រជុំ ព្រឹត្តិការណ៍សាធារណៈតាមគេហទំព័រគម្រោង ឬដែលបានទូរស័ព្ទទៅកាន់ខ្សែទូរស័ព្ទព័ត៌មាន ត្រូវបានបញ្ជូលទៅក្នុងមូលដ្ឋានទិន្នន័យ និងត្រូវបានជូនដំណឹងអំពីសាលាបើកទ្វារ និងសវនាការសាធារណៈ។ សេចក្តីប្រកាសអំពីកាលបរិច្ឆេទ និងទីតាំងសាលាបើកទ្វារ និងសវនាការសាធារណៈ ត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងសេចក្តីជូនដំណឹងអំពីការអាចរកបាន (Notice of Availability) ដែលបានបង្ហាញនៅលើគេហទំព័ររបស់ CHSRA៖ <https://hsr.ca.gov/programs/environmental-planning/local-agency-sponsored-projects> និងនៅលើ <https://www.linkunionstation.com/>។ មតិយោបល់ពីសាធារណៈ ត្រូវបានដាក់ស្នើនៅក្នុងសវនាការសាធារណៈ តាមរយៈប័ណ្ណមតិយោបល់ ឬដោយមាត់ផ្ទាល់ ហើយត្រូវបានកត់ត្រាជាអក្សរដោយអ្នកកត់ត្រាគុណការ។

ព័ត៌មានលម្អិតអំពីសាលាបើកទ្វារ និងសវនាការសាធារណៈ ត្រូវបានផ្តល់ជូនខាងក្រោម។

កាលបរិច្ឆេទ៖
 ថ្ងៃទី 9 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2024
ម៉ោង៖ 6:00 – 8:00 យប់
ទីតាំង៖ Metro Headquarters,
 One Gateway Plaza
 បន្ទប់ប្រជុំក្រុមប្រឹក្សាភិបាល
 (Board Room), ជាន់ទី 3
 ទីក្រុង Los Angeles រដ្ឋ California
 90012

Metro បានបង្ហាញ៖ Volume I៖ Draft EIS/SEIR និង Volume II៖ Technical Appendices នៅលើគេហទំព័ររបស់ខ្លួន សម្រាប់ការពិនិត្យឡើងវិញ ហើយច្បាប់អេឡិចត្រូនិក ក៏ត្រូវបានផ្តល់ជូនដោយឥតគិតថ្លៃ តាមសំណើផងដែរ។ Metro ក៏បានផ្តល់ច្បាប់អេឡិចត្រូនិកទៅកាន់អាជ្ញាធរសហការ

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

និងអាជ្ញាធរចូលរួមក្រោម NEPA និងអាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវ និងអាជ្ញាធរអភិបាលក្រោម CEQA (រួមទាំងច្បាប់ដែលបានបង្ហាញជាផ្លូវការទៅកាន់ State Clearinghouse) ។ ច្បាប់បោះពុម្ពរបស់ Draft EIS/SEIR និង សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ របស់វាត្រូវបានចែកចាយទៅកាន់ទីតាំង ឃ្នាំងឯកសារខាងក្រោម៖

- LAUS/Metro Library – One Gateway Plaza, 15th Floor, Los Angeles, CA90012
- LAUS/Metro Records Management Center – One Gateway Plaza, Plaza Level, Los Angeles, CA 90012
- High Speed Rail Authority Headquarters, 770 L Street, Suite620 Sacramento, CA 95814
- Los Angeles Central Library – 630 West 5th Street, Los Angeles, CA90071
- Chinatown Branch Library – 639 North Hill Street, Los Angeles, CA90012
- Benjamin Franklin Branch Library – 2200 East 1st Street, Los Angeles, CA90033
- Lincoln Heights Branch Library – 2530 Workman Street, Los Angeles, CA90031
- Little Tokyo Branch Library – 203 South Los Angeles Street, Los Angeles, CA90012
- William Mead Homes Administrative Office, 1300 Cardinal Street, Los Angeles, CA 90012
- Care First Village Administrative Office, 1060 North Vignes Street, Los Angeles, CA 90012
- Vernon City Hall, 4305 Santa Fe Avenue, Vernon, CA90058

ES.16.1 សេចក្តីសង្ខេបមតិយោបល់សាធារណៈ

សាធារណជន ត្រូវបានផ្តល់ឱកាសក្នុងការផ្តល់មតិយោបល់លើ Draft EIS/SEIR ក្នុងអំឡុងពេល ទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ និងនៅក្នុងសាលារៀនសាធារណៈ/សវនាការសាធារណៈ ដែលបានប្រារព្ធឡើងនៅថ្ងៃទី 9 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2024។ មតិយោបល់សាធារណៈ ត្រូវបានទទួលទាំង ដោយមាត់ផ្ទាល់នៅក្នុងសវនាការសាធារណៈ តាមរយៈអ៊ីមែល ប្រៃសណីយ៍ធម្មតា ទម្រង់មតិយោ បល់តាមអ៊ីនធឺណិត ប័ណ្ណមតិយោបល់ជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ និងខ្សែទូរស័ព្ទគម្រោង ក្នុងអំឡុងពេល ទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ និងបន្តក្រោយពេលបញ្ចប់អំឡុងពេលនោះ រហូត ដល់ថ្ងៃទី 19 ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ 2025។ សវនាការសាធារណៈ ត្រូវបានរៀបចំជាភាសាអង់គ្លេស ដោយមាន សេវាបកប្រែភ្លាមៗ ជាភាសាអេស្ប៉ាញ ភាសាចិនម៉ាន់ដារីន ភាសាចិនកុកដឺ និងភាសាជប៉ុន។

មានប័ណ្ណអ្នកនិយាយ ប័ណ្ណមតិយោបល់ មតិយោបល់តាមអ៊ីមែល ឬតាមអ៊ីនធឺណិត និងលិខិតសរុប ចំនួន 140 សន្លឹកបានទទួលពីអាជ្ញាធរចំនួន 7 អង្គការចំនួន 9 និងបុគ្គលចំនួន 123។

មានអ៊ីមែលចំនួន 3 ពីបុគ្គលដែលមានមតិយោបល់ត្រូវបានទទួលមុនពេលចាប់ផ្តើមអំឡុងពេលទទួល មតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR និងមានអ៊ីមែលចំនួន 5 ពីបុគ្គល ដែលមានមតិយោបល់ ត្រូវបានទទួល បន្ទាប់ពីបញ្ចប់អំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR ដែល ត្រូវបានពិចារណាដូចគ្នា។ មតិយោបល់ពី SCRRRA ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរសហការក្រោម NEPA ក៏ត្រូវ បានទទួលបន្ទាប់ពីបញ្ចប់អំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR ហើយមតិ យោបល់ពី HACLA ក៏ត្រូវបានទទួលបន្ទាប់ពីបញ្ចប់អំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR ផងដែរ។ មិនមានមតិយោបល់ណាមួយពីកុលសម្ព័ន្ធត្រូវបានទទួល ក្នុងអំឡុងអំឡុង ពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR ទេ។ តារាងទី 6 នៅក្នុង Volume III៖ Response to Comments នៃ Final EIS នេះ រួមបញ្ចូលបញ្ជីអាជ្ញាធរ អង្គការ និងបុគ្គល ដែលបានផ្តល់ មតិយោបល់លើ Draft EIS/SEIR។

CHSRA និង Metro បានវាយតម្លៃ និងពិចារណាមតិយោបល់សំខាន់ៗទាំងអស់ ដែលបានទទួលលើ Draft EIS/SEIR ហើយបានធ្វើការកែប្រែឯកសារបរិស្ថាននៅក្នុង Final EIS តាមដែលសមស្រប។ ចម្លើយចំពោះមតិយោបល់ដែលបានទទួល ត្រូវបានផ្តល់ជូននៅក្នុង Volume III នៃ Final EIS នេះ។

ES.16.2 ការចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធ បន្ទាប់ពីអំឡុងពេល

ទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR

បន្ទាប់ពីបញ្ចប់អំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ លើ Draft EIS/SEIR ដោយផ្អែកលើមតិយោបល់ដែលបានទទួលពី City of Vernon សមាជិកសហគមន៍ និងម្ចាស់អចលនទ្រព្យក្នុងទីក្រុង Vernon សកម្មភាពពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរ និងការចូលរួមរបស់ភាគីពាក់ព័ន្ធបន្ថែម ត្រូវបានអនុវត្តជាមួយបុគ្គលិកទីក្រុង ម្ចាស់អចលនទ្រព្យ និងអ្នកជួលដែលអាចរងផលប៉ះពាល់ និងសមាជិកសហគមន៍ផ្សេងៗដើម្បីពិភាក្សាអំពីទិដ្ឋភាពនៃការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard និងដោះស្រាយកង្វល់ និងមតិយោបល់ដែលបានលើកឡើងក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard។

បន្ទាប់ពីអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR Metro បានរៀបចំកិច្ចប្រជុំចំនួន 11 ដង ជាមួយទីក្រុង Vernon ដើម្បីដោះស្រាយមតិយោបល់ដែលបានលើកឡើងក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR មតិយោបល់ពី Vernon Chamber of Commerce និងមតិយោបល់ពីម្ចាស់អចលនទ្រព្យ និងអ្នកជួលដែលអាចរងផលប៉ះពាល់ ព្រមទាំងសមាជិកសហគមន៍ផ្សេងៗ។ ក្នុងកិច្ចប្រជុំមួយៗជាមួយបុគ្គលិកទីក្រុង មានការផ្ដោតសំខាន់លើដំណើរការវិភាគជម្រើសសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard ការកាត់បន្ថយចលនាថ្លើងដែលនឹងកើតមាននៅក្នុងទីក្រុងពីការប្រមូលផ្តុំប្រតិបត្តិការថ្លើងដឹកទំនិញការកាត់បន្ថយចលនាថ្លើងនៅលើ Harbor Subdivision (ដែលស្របទៅនឹង Santa Fe Avenue) ដែលនឹងគាំទ្រដល់គំនិតផ្តួចផ្តើមរបស់ទីក្រុងដែលបានបញ្ជាក់នៅក្នុង Vernon Westside Zone Change និង General Plan Amendment និងអនុញ្ញាតឲ្យមានការឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់បានលឿនជាងមុនទូទាំងទីក្រុងសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់ដល់ប្រតិបត្តិការអាជីវកម្ម និងវិធានការកែលម្អសហគមន៍ ដែលអាចជួយបន្សាបផលប៉ះពាល់សក្តានុពលនៅក្នុងទីក្រុង។

បន្ថែមពីនេះ Metro ក៏បានរៀបចំកិច្ចប្រជុំជាមួយម្ចាស់អចលនទ្រព្យ និង/ឬអ្នកជួលជាបុគ្គល ដែលអាចរងផលប៉ះពាល់ពីការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard និងសមាជិកសហគមន៍ផ្សេងៗ ដែលបានផ្តល់មតិយោបល់លើ Draft EIS/SEIR ក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ ដើម្បីដោះស្រាយកង្វល់ជាក់លាក់ ដែលមួយចំនួនត្រូវបានលើកឡើងជាមតិយោបល់ផ្លូវការ ក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈលើ Draft EIS/SEIR។ Metro បានអនុវត្តកិច្ចប្រជុំទាំងនេះ នៅទីតាំងអចលនទ្រព្យនីមួយៗ នៅ Vernon City Hall ឬតាមរយៈប្រព័ន្ធអនឡាញ។ រវាងខែធ្នូ ឆ្នាំ 2024 និងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ 2025 Metro បានជួបជាមួយម្ចាស់អចលនទ្រព្យ និង/ឬអ្នកជួល ចំនួន 10 នាក់ ក្នុងចំណោម 11 នាក់ដែលនឹងរងផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ពីការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard និងម្ចាស់អចលនទ្រព្យ និង/ឬអ្នកជួល ឬតំណាងបន្ថែម ចំនួន 3 នាក់ ដែលមិនរងផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ ប៉ុន្តែបាន

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ផ្តល់មតិយោបល់លើ Draft EIS/SEIR ក្នុងអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈ។
បញ្ជីកិច្ចប្រជុំជាមួយម្ចាស់អចលនទ្រព្យជាបុគ្គល ដែលបានរៀបចំត្រូវបានផ្តល់ជូននៅក្នុងផ្នែក 1.2.1
នៃ Volume III នៃ Final EIS។

ES.17 ការកំណត់ជម្រើសដែលបានជ្រើសរើស

សម្រាប់គោលបំណងនៃ EIS នេះ ជម្រើសដែលបានជ្រើសរើស គឺ ជម្រើសសាងសង់ ដែលរួមបញ្ចូល
ជម្រើសរចនាដំបូលគ្របដណ្តប់លើ លេខ 1 និង លេខ 2 និង ជម្រើសរចនានៃជម្រើសសាងសង់។

- ជម្រើសសាងសង់ នឹងបំពេញគោលបំណង និងតម្រូវការរបស់គម្រោង ដូចដែលបានបញ្ជាក់
នៅក្នុងផ្នែក ES.8។ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើនសមត្ថភាពសេវាថតភ្ជាប់តំបន់ និងអន្តរទីក្រុង
នៅ Los Angeles Union Station កែលម្អភាពទុកចិត្តបាននៃកាលវិភាគប្រតិបត្តិការនៅ LAUS
រក្សាកម្រិតប្រតិបត្តិការថតភ្ជាប់ដឹកទំនិញបច្ចុប្បន្នអនុវត្តការគាំទ្រប្រព័ន្ធថតភ្ជាប់ល្បឿនលឿន
(HSR) ដែលបានគ្រោងទុកនៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California បង្កើនសមត្ថភាពអ្នកដំណើរ និង
ថ្មើរជើង បង្កើនសុវត្ថិភាពនៅ LAUS និងបំពេញតម្រូវការដឹកជញ្ជូនពហុមធ្យោបាយនៅ LAUS
លើសពីនេះ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបំពេញតម្រូវការរបស់គម្រោង ដែលកើតឡើងពីការ
ព្យាករណ៍កំណើនប្រជាជន និងការងារក្នុងតំបន់។ ជម្រើសសាងសង់ ក៏នឹងដោះស្រាយតម្រូវ
ការផ្នែកប្រតិបត្តិការ សុវត្ថិភាព និងការចូលប្រើប្រាស់ នៅក្នុងនិងជុំវិញ LAUS ដែលចាំបាច់
សម្រាប់បំពេញតម្រូវការបច្ចុប្បន្ន និងកំណើននាពេលអនាគត។
- ជម្រើសសាងសង់ រួមបញ្ចូលការកែលម្អសុវត្ថិភាពនៅចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែក North Main
Street ការបន្ថែមខ្សែផ្លូវនាំចូលថ្មីនៅខាងជើង LAUS ការស្តារឡើងវិញស្ពាន Vignes Street
និង Cesar Chavez Avenue ទីធ្លារថតភ្ជាប់ដែលបានលើកកម្ពស់ជាមួយផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបាន
ពង្រីកខ្សែផ្លូវឆ្លងកាត់ចំនួន 10 សម្រាប់ថតភ្ជាប់តំបន់ ថតភ្ជាប់អន្តរទីក្រុង និងថតភ្ជាប់ល្បឿន
លឿន និងការដកចេញខ្សែផ្លូវផ្ទុកថតភ្ជាប់មួយចំនួននៅ BNSF West Bank Yard។
- ជម្រើសដែលបានជ្រើសរើស រួមបញ្ចូលជម្រើសរចនាបន្ថែមចំពោះជម្រើសសាង
សង់ដែលផ្តល់នូវការកែសម្រួលតូចតាចចំពោះធាតុខាងលើ។

ជម្រើសដែលបានជ្រើសរើសនេះ ត្រូវបានកំណត់ដោយផ្អែកលើការពិចារណាយ៉ាងម៉ត់ចត់ នៃការ
វាយតម្លៃបរិស្ថានដែលមាននៅក្នុង EIS នេះ មតិយោបល់សាធារណៈដែលបានទទួលក្នុងអំឡុង និង
បន្ទាប់ពីអំឡុងពេលទទួលមតិយោបល់សាធារណៈរយៈពេល 45 ថ្ងៃ លើ Draft EIS/SEIR តម្រូវការ
NEPA ដែលអនុវត្តបាន គោលដៅដែលមាននៅក្នុងផែនការថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន និងការ
ចំណាយ។ ជម្រើសមិនអនុវត្តសកម្មភាពនឹងមិនអាចបំពេញគោលបំណង និងតម្រូវការរបស់គម្រោង
ឬគោលដៅដែលមាននៅក្នុងផែនការថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋានបានទេ។

ES.18 ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចរបស់ California High-Speed Rail Authority

CHSRA ក្នុងនាមជាអាជ្ញាធរនាំមុខក្រោម NEPA នឹងសម្រេចអំពីភាពគ្រប់គ្រាន់នៃការវិភាគផលប៉ះពាល់ ភាពអាចអនុវត្តបាននៃវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ និងថាតើផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ ត្រូវបានបន្ស្រាបគ្រប់គ្រាន់ ដល់កម្រិតដែលមិនត្រូវចាត់ទុកថាជាអវិជ្ជមានទៀតឬអត់។ CHSRA នឹងពិចារណាចេញផ្សាយ Final EIS ឬ Final EIS/កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច (Record of Decision) រួមគ្នា។

សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ (ដូចដែលបានពិពណ៌នាលម្អិតនៅក្នុងជំពូក 3.2 ដល់ 3.15 នៃ Final EIS នេះ) រួមទាំងការពិពណ៌នាអំពីផលប៉ះពាល់សក្តានុពល (អំឡុងសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល) និងវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ដែលអនុវត្តបានត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ES-1។ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែកនៅ Malabar Yard (ដូចដែលបានពិពណ៌នានៅក្នុងជំពូក 3.2 ដល់ 3.15 នៃ *Link US Environmental Evaluation of Malabar Yard Mitigation* (ឧបសម្ព័ន្ធ Q នៃ Final EIS នេះ) រួមទាំងការពិពណ៌នាអំពីផលប៉ះពាល់សក្តានុពល (អំឡុងសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល) និងវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ដែលអនុវត្តបានត្រូវបានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ES-2។ តារាង ES-3 ផ្តល់សេចក្តីសង្ខេបនៃការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA សម្រាប់មុខវិស័យបរិស្ថាននីមួយៗ សម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់ ព្រមទាំងការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់។ ការវាយតម្លៃប្រៀបធៀប ដែលបង្ហាញពីការកាត់បន្ថយទំហំ និងកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់របស់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ក៏ត្រូវបានផ្តល់ជូននៅក្នុង តារាង ES-3 ផងដែរ។ អនុលោមតាម NEPA និងអនុស្សរណៈយោគយល់ (MOU) ស្តីពីការផ្ទេរភារកិច្ច NEPA រវាង Federal Railroad Administration (FRA) និង State of California ចុះថ្ងៃទី 23 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2019 (បានបន្តសុពលភាពថ្ងៃទី 22 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2024) CHSRA បម្រើជាអាជ្ញាធរនាំមុខ NEPA និងមានអំណាចបញ្ចប់ដំណើរការបរិស្ថានក្រោម NEPA ដោយការបោះពុម្ពផ្សាយ កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច (Record of Decision)។ កំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច នឹងពិពណ៌នាអំពីគម្រោង និងជម្រើសដែលបានពិចារណា ពិពណ៌នាអំពីជម្រើសដែលបានជ្រើសរើស និងកំណត់ជម្រើសដែលអនុគ្រោះដល់បរិស្ថានបង្កើតលទ្ធផល និងការសម្រេចចិត្តផ្នែកបរិស្ថាន ស្តីពីច្បាប់ Endangered Species Act ផ្នែកទី 106 នៃ NHPA និងផ្នែកទី 4(f) នៃ USDOT Act of 1966 បោះពុម្ពផ្សាយការកំណត់អនុលោមភាពគុណភាពខ្យល់របស់ FRA អនុលោមតាម Clean Air Act និងកំណត់អត្តសញ្ញាណវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ណាមួយដែលត្រូវការ។

ES.19 ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចរបស់ Federal Railroad Administration

ដូចដែលបានកំណត់នៅក្នុងអនុស្សរណៈយោគយល់ (MOU) ស្តីពីការផ្ទេរភារកិច្ច NEPA FRA ធ្វើការកំណត់លទ្ធផល និងសេចក្តីសម្រេចចិត្ត ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងអនុលោមភាពគុណភាពខ្យល់ អនុលោមតាម Clean Air Act (ផ្នែកទី 176(c)(4) ។ ដោយផ្អែកលើការវិភាគបរិមាណ ការបញ្ចេញ ឧស្ម័នប្រចាំឆ្នាំក្នុងអំឡុងសាងសង់ និងការផ្លាស់ប្តូរបរិមាណសរុបប្រចាំឆ្នាំនៃការបញ្ចេញឧស្ម័នក្នុង អំឡុងប្រតិបត្តិការ សម្រាប់ឆ្នាំវិភាគទាំងអស់ដែលបានពិចារណាសម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់ និង ជម្រើសរចនាជម្រើសសាងសង់ ស្ថិតនៅក្រោមកម្រិត *de minimis* សម្រាប់អនុលោមភាពទូទៅ ដោយមានការបញ្ជូលវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់។ FRA ក្នុងនាមជាតំណាងរបស់ California High-Speed Rail Authority (CHSRA) បានសន្និដ្ឋានថា បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផល ប៉ះពាល់ កម្រិត *de minimis* សម្រាប់សារធាតុបំពុលតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលអនុវត្តបាន នឹងមិនត្រូវ លើសកំណត់នៅពេលអនុវត្តជម្រើសសាងសង់នោះទេ ហេតុនេះហើយដំណើរការកំណត់អនុលោម ភាពជាផ្លូវការ (Conformity Determination) មិនត្រូវបានទាមទារ។

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
ផ្នែក 3.2 ការប្រើប្រាស់ដី និងការរៀបចំផែនការ			
<p>ប្រធានបទ 3.2-A: ការផ្លាស់ប្តូរលំដាប់នៃការប្រើប្រាស់ដី</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់ទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.2-B: ភាពសមស្របជាមួយការប្រើប្រាស់ដីដែលមានស្រាប់ ឬបានគ្រោងទុក</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលអាចកើតមាននៅជិតសហគមន៍លំនៅឋាន និងអចលនទ្រព្យពាណិជ្ជកម្មអាចបង្កឱ្យមានភាពមិនសមស្របនៃការប្រើប្រាស់ដីជាបណ្តោះអាសន្ន (ការបំបែកផ្លូវការកើនឡើងសក្តានុពលនៃពន្ធនិងការឆ្លុះសំឡេងរំខាន និងការញ័រ និងការបញ្ចេញខ្លាំងគុណភាពខ្យល់)។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> លក្ខណៈរូបវន្តថ្មីៗ ដែលស្ថិតនៅជិតសហគមន៍លំនៅឋាន អាចបង្កឱ្យមានភាពមិនសមស្របនៃការប្រើប្រាស់ដី (ជញ្ជាំងទប់/ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេង និងពន្លឺពីដំបូលគ្រប)។ <p>ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់៖ ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលវិស្វកម្មចុងក្រោយ ផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ នឹងត្រូវរៀបចំដោយអ្នកមេត្រូវ ហើយត្រូវបានពិនិត្យ និងអនុម័តដោយ Metro, LADOT និង Caltrans តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ កាលវិភាគបិទផ្លូវនៅក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ នឹងត្រូវសម្របសម្រួលរវាងអ្នកមេត្រូវការសាងសង់ LADOT Caltrans (បើពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវឡើងចុះ) អាជីវកម្មកម្មសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងថយន្តក្រុង អ្នកផ្តល់សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ Los Angeles Unified School District និងអ្នករស់នៅ ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍យានយន្តដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ក្នុងអំឡុងម៉ោងចរាចរណ៍មហាញ្ញាតខ្លាំង។ ការកំណត់ពេលវេលាសញ្ញាចរាចរណ៍នៅចំណុចប្រសព្វផ្លូវ និងផ្លូវឡើង ឬផ្លូវចុះ ដែលរងផលប៉ះពាល់ នឹងត្រូវកែសម្រួលផងដែរ ដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានបំបែកផ្លូវ និងរក្សាលំហូរចរាចរណ៍ឱ្យមានសុវត្ថិភាពតាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ LADOT និង Caltrans នឹងត្រូវបានជូនដំណឹងជាមុន អំពីការបិទផ្លូវ ការបំបែកផ្លូវ ឬការកាត់បន្ថយខ្យល់ផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន។ ក្នុងអំឡុងការបិទផ្លូវដែលបានគ្រោងទុក ចរាចរណ៍នឹងត្រូវបំបែកទៅផ្លូវជិតខាងតាមរយៈផ្លូវបំបែកដែលមានសញ្ញាសម្គាល់ច្បាស់លាស់ ហើយការជូនដំណឹងជាមុន នឹងត្រូវផ្តល់ជូនដល់ភាគីពាក់ព័ន្ធ (លំនៅឋាននៅជិត អ្នកផ្តល់សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ អ្នកប្រតិបត្តិសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងថយន្តក្រុង សហគមន៍អ្នកជិះកង់ អាជីវកម្ម និងអ្នករៀបចំព្រឹត្តិការណ៍ពិសេស)។ ផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់នឹងកំណត់កាលវិភាគបិទផ្លូវ និងផ្លូវបំបែកដែលបានស្នើសុំសម្របជាមួយផ្លូវចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ រួមទាំងផ្លូវថយន្តដឹកទំនិញ ផ្លូវដឹកជញ្ជូន និងទីតាំង និងម៉ោងដឹកជញ្ជូន/ដឹកចេញដែលបានផ្តល់អាទិភាពដើម្បីជៀសវាងតំបន់ដែលមានការកកស្ទះខ្លាំង ក្នុងអំឡុងម៉ោងចរាចរណ៍មហាញ្ញាតខ្លាំងតាមដែលអាចអនុវត្តបាន និងដើម្បីរក្សាការចូលប្រើប្រាស់ដោយសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកជិះកង់ និងថ្មើរជើង ក្នុងអំឡុងការសាងសង់។ បទប្បញ្ញត្តិខាងក្រោម នឹងត្រូវរួមបញ្ចូលនៅក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់៖</p> <ul style="list-style-type: none"> លំហូរចរាចរណ៍ នឹងត្រូវរក្សាទុក ជាពិសេសក្នុងអំឡុងម៉ោងចរាចរណ៍មហាញ្ញាតខ្លាំង តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ ការចូលដំណើរការទៅកាន់អាជីវកម្មនៅជិតខាង នឹងត្រូវរក្សាទុក ក្នុងអំឡុងម៉ោងធ្វើការ តាមរយៈផ្លូវចូលដែលមានស្រាប់ ឬផ្លូវចូលជាបណ្តោះអាសន្ន ហើយការចូលដំណើរការទៅកាន់លំនៅឋាន នឹងត្រូវរក្សាទុកគ្រប់ពេល តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ Metro ឬអ្នកមេត្រូវ នឹងដាក់ស្លាកសញ្ញាជូនដំណឹងជាមុន មុនពេលសាងសង់ នៅតំបន់ដែលការចូលដំណើរការទៅកាន់អាជីវកម្មមូលដ្ឋានអាចរងផលប៉ះពាល់។ Metro នឹងផ្តល់ស្លាកសញ្ញា ដើម្បីបង្ហាញផ្លូវថ្មីៗ សម្រាប់ការចូលដំណើរការទៅកាន់អាជីវកម្ម និងសេវាសហគមន៍ប្រសិនបើផលប៉ះពាល់ពីការសាងសង់។ Metro នឹងជូនដំណឹងដល់ LADOT និង Caltrans ជាមុន អំពីការបិទផ្លូវ ការបំបែកផ្លូវ ឬការកាត់បន្ថយខ្យល់ផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន។ Metro នឹងសម្របសម្រួលជាមួយ LADOT និង Caltrans ដើម្បីកែសម្រួលពេលវេលាសញ្ញាចរាចរណ៍ នៅចំណុចប្រសព្វផ្លូវ និងផ្លូវឡើង ឬផ្លូវចុះ ដែលរងផលប៉ះពាល់ ដើម្បីបន្ថាបបរិមាណចរាចរណ៍ដែលត្រូវបានបំបែកផ្លូវ។ ការមេត្រូវទស្សន៍សៀគ្វីវិទ្យា នឹងត្រូវដំឡើងនៅចំណុចប្រសព្វផ្លូវមួយចំនួន ដែលរងផលប៉ះពាល់ (តាមការអនុម័តរបស់ LADOT) ដើម្បីត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍ពេលវេលាដាក់ស្តែង ដោយនាយកដ្ឋាន Automated Traffic Surveillance and Control របស់ LADOT ក្នុងអំឡុងការសាងសង់។ វានឹងអនុញ្ញាតឱ្យទីក្រុង បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដោយការកែប្រែប្រាក់ថ្លៃត្រួតពិនិត្យកំណត់ពេលវេលាសញ្ញាចរាចរណ៍ដោយដៃដូចជា ការអនុញ្ញាតឱ្យមានពេលវេលាភ្លើងបៃតងច្រើនជាងមុន សម្រាប់ចលនាចរាចរណ៍ដែលមានការកកស្ទះ។ 	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		<ul style="list-style-type: none"> • អ្នកមើលការ ត្រូវរៀបចំការបិទផ្លូវក្នុងពេលតែមួយ នៃ Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street នៅខាងជើង Los Angeles Union Station។ AES-2 កាត់បន្ថយការងារពេលយប់ និងការការពារពន្លឺបំភ្លឺដោយផ្ទាល់៖ សកម្មភាពសាងសង់នៅពេលយប់ នៅជិតតំបន់លំនៅឋាន ត្រូវរៀបចំតាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ ប្រសិនបើចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តការងារពេលយប់ អ្នកមើលការសាងសង់ ត្រូវដំឡើងប្រព័ន្ធលឿងបំភ្លឺបណ្តោះអាសន្នដោយបញ្ជូនពន្លឺទៅកាន់តំបន់សាងសង់ និងត្រូវដំឡើងឧបករណ៍ការពារបណ្តោះអាសន្នតាមដែលចាំបាច់ ដើម្បីមិនឲ្យពន្លឺរាលដាលចូលទៅកាន់តំបន់លំនៅឋាន។ ផែនការគ្រប់គ្រងល្វីងបំភ្លឺសម្រាប់ការសាងសង់ នឹងត្រូវរៀបចំ និងសម្របសម្រួលជាមួយ Metrolink Operations & Safety ដើម្បីធានាថា ល្វីងបំភ្លឺក្នុងតំបន់ការងារ មិនប៉ះពាល់ដល់ចក្ខុវិស័យរបស់អ្នកបើកបររថភ្លើង ឬ អ្នកដំណើរនៅលើស្ថានីយ៍ជាប់ខាងឡើយ។ AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីដែលរាលដាលតាមខ្យល់៖ អនុលោមតាមបទបញ្ជា SCAQMD Rule 403 ក្នុងអំឡុងសកម្មភាពសម្អាតទីតាំងការរៀបចំផ្ទៃដី ការដ្ឋានទីដី ឬការដឹក Excavation ការបញ្ចេញធូលីដែលរាលដាលតាមខ្យល់ ត្រូវបានគ្រប់គ្រងដោយការស្រោចទឹកជាប្រចាំ ឬវិធានការការពារធូលីផ្សេងៗ ដោយអនុវត្តនូវនីតិវិធីខាងក្រោម ដូចដែលបានកំណត់នៅក្នុង SCAQMD Rule 403៖ • កាត់បន្ថយផ្ទៃដីដែលត្រូវវិនិយោគសកម្មភាពសម្អាតទីតាំង ការរៀបចំផ្ទៃដី ការដ្ឋានទីដី ឬការដឹក ដើម្បីបង្ការការកើនឡើងធូលីលើសកម្រិត។ • ផ្តល់ថយន្តស្រោចទឹកដែលអាចដំណើរការបាន នៅទីតាំងការងារគ្រប់ពេលវេលា និងប្រើថយន្តស្រោចទឹក ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលីការស្រោចទឹក ត្រូវមានបរិមាណគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបង្កិតធូលីឲ្យនៅក្នុងតំបន់ការងារគម្រោង ការស្រោចទឹក ត្រូវអនុវត្តយ៉ាងហោចណាស់ពីរដងក្នុងមួយថ្ងៃ ដោយគ្របដណ្តប់ពេញលេញ ជាពិសេសនៅចុងព្រឹក និងបន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការងារ។ • ដាក់សកម្មភាពរៀបចំផ្ទៃដី និងដ្ឋានទីដី នៅពេលល្ងាចខ្យល់លើស 25 ម៉ាយក្នុងមួយម៉ោង លុះត្រាតែដីមានសំណើមគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបង្ការការរាលដាលធូលី។ • គ្របដណ្តប់ថយន្តដឹកសម្ភារៈឲ្យបានម៉ត់ចត់ នៅពេលដឹកសម្ភារៈចូល ឬចេញពីទីតាំងការងារ។ • បង្កើនស្ថេរភាពផ្ទៃដីនៃដី ប្រសិនបើមិនបានដកចេញភ្លាមៗ។ • កំណត់ផ្លូវចរាចរណ៍យានយន្ត និងកំណត់ល្បឿនយានយន្តមិនឲ្យលើស 15 ម៉ាយក្នុងមួយម៉ោង លើផ្ទៃដីមិនបានបំពាក់ស្រទាប់កៅស៊ូ/បេតុង និងបង្កើនស្ថេរភាពផ្លូវបណ្តោះអាសន្នណាមួយ។ • កាត់បន្ថយសកម្មភាពយានយន្ត និងគ្រឿងចក្រ ដែលមិនចាំបាច់។ • សម្អាតផ្លូវដែលមានផ្លូវកៅស៊ូ ឬបេតុង យ៉ាងហោចណាស់មួយដងក្នុងមួយថ្ងៃ នៅកន្លែងដែលមានកស្មតាងថា ដីត្រូវបាននាំឡើងលើផ្លូវ។ • ដាំរុក្ខជាតិឡើងវិញ ឬបង្កើនស្ថេរភាពដីដែលត្រូវវិនិយោគ រួមទាំងផ្លូវយានយន្តដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងអំឡុងការសាងសង់ ដើម្បីជៀសវាងសកម្មភាពយានយន្តក្រៅផ្លូវនាពេលអនាគត។ <p>វិធានការខាងក្រោម ក៏ត្រូវអនុវត្តផងដែរ ដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពីការសាងសង់៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • អ្នកមើលការសាងសង់ ត្រូវរៀបចំ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជាប្រចាំរៀងរាល់ខែ នូវបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌពេញលេញ នៃឧបករណ៍ធុនធ្ងន់ក្រៅផ្លូវ (អាចផ្លាស់ទីបាន និងមិនអាចផ្លាស់ទីបាន) ដែលមានកម្លាំង 50 សេះឡើងទៅ (រួមមាន ម៉ាក ម៉ូដែល ឆ្នាំម៉ាស៊ីន កម្លាំងសេះ អត្រាបញ្ចេញឧស្ម័ន) ដែលអាចត្រូវបានប្រើសរុប 40 ម៉ោង ឬច្រើនជាងនេះ ក្នុងអំឡុងរយៈពេលសាងសង់ ដើម្បីបង្ហាញថា ឧបករណ៍សាងសង់ ស្របតាមតម្រូវការនៃគោលនយោបាយសំណង់បែតុងរបស់ Metro។ • ធានាថា ឧបករណ៍សាងសង់ទាំងអស់ ត្រូវបានកែតម្រូវ និងថែទាំត្រឹមត្រូវ។ • កាត់បន្ថយពេលវេលាយប់ដំណើរការរបស់ម៉ាស៊ីន ឲ្យនៅត្រឹម 5 នាទី តាមដែលអាចអនុវត្តបាន ដែលអាចសន្សំសំចៃឥន្ធនៈ និងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័ន។ 	

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		<p>• ប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលដែលមានស្រាប់ (ឧទាហរណ៍ បង្គោលភ្លើង) ឬម៉ាស៊ីនបង្កើតថាមពលដែលប្រើឥន្ធនៈស្អាត ជំនួសឱ្យម៉ាស៊ីនបង្កើតថាមពលបណ្តោះអាសន្ន តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។</p> <p>• រៀបចំការពិគ្រោះយោបល់សមស្របជាមួយ CARB ឬ SCAQMD ដើម្បីកំណត់តម្រូវការចុះបញ្ជី និងការអនុញ្ញាត មុនពេលដំណើរការឧបករណ៍នៅទីតាំងការងារ និងទទួលបានការចុះបញ្ជីឧបករណ៍ចល័តពី CARB ជាមួយរដ្ឋ ឬការអនុញ្ញាតពីមណ្ឌលមូលដ្ឋាន សម្រាប់ម៉ាស៊ីនចល័ត និងឧបករណ៍ដែលដំណើរការដោយម៉ាស៊ីនចល័ត ដែលត្រូវបានប្រើនៅទីតាំងការងារគម្រោង លើកលែងតែយានយន្តរលីផ្លូវ និងក្រៅផ្លូវ តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។</p> <p>បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងទាំងនេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលនៅក្នុងលក្ខណៈបញ្ជាក់របស់គម្រោង ហើយត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកមេការសាងសង់។</p> <p>AQ-2 អនុលោមតាមស្តង់ដារបញ្ជាញឧស្ម័នពីបំពង់ផ្សេង Tier 4 របស់ U.S. EPA និងការប្រើឥន្ធនៈឌីសែលកែច្នៃឡើងវិញ សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ៖ អនុលោមតាមគោលនយោបាយសំណង់បែកចែករបស់ Metro ឧបករណ៍សាងសង់ក្រៅផ្លូវដែលប្រើឥន្ធនៈឌីសែលទាំងអស់ ដែលមានកម្លាំងលើស 50 សេះ ត្រូវអនុលោមតាមស្តង់ដារបញ្ជាញឧស្ម័នពីបំពង់ផ្សេង Tier 4 ចុងក្រោយ របស់ U.S. EPA (40 CFR Part 1039) ។ លើសពីនេះ ប្រសិនបើមិនមានតម្រូវការភាគល្អិតឌីសែលដែលបានដំឡើងពីរោងចក្រ ឧបករណ៍សាងសង់ទាំងអស់ ត្រូវតែបំពាក់ឧបករណ៍បច្ចេកវិទ្យាគ្រប់គ្រងដែលល្អបំផុត ដែលបានទទួលវិញ្ញាបនបត្រដោយ CARB។ ឧបករណ៍គ្រប់គ្រងការបញ្ជាញឧស្ម័នណាមួយ ដែលត្រូវបានប្រើដោយអ្នកមេការ ត្រូវសម្រេចបាននូវការកាត់បន្ថយការបញ្ជាញឧស្ម័ន មិនតិចជាងអ្វីដែលអាចសម្រេចបានដោយយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងការបញ្ជាញឧស្ម័នឌីសែលកម្រិតទី 3 សម្រាប់ម៉ាស៊ីនដែលមានទំហំស្រដៀងគ្នា ដូចដែលបានកំណត់ដោយបទបញ្ជារបស់ CARB។ លើសពីការប្រើឧបករណ៍ Tier 4 ឧបករណ៍សាងសង់ក្រៅផ្លូវទាំងអស់ ត្រូវប្រើឥន្ធនៈឌីសែលកែច្នៃឡើងវិញ 100 ភាគរយ។</p> <p>NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេង៖ នៅដំណាក់កាលដំបូងតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលសាងសង់គម្រោងរួមទាំងមុនពេលអនុវត្តការបំប្លែងណាមួយ ហើយក្នុងករណីណាមួយ មុនពេលចាប់ផ្តើមសកម្មភាពសាងសង់ដែលមានសារៈសំខាន់ Metro ត្រូវសាងសង់ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេងអចិន្ត្រៃយ៍ចំនួនពីរ។ ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេងទីមួយ នឹងស្ថិតនៅចន្លោះ William Mead Homes និងខ្សែផ្លូវថ្នល់ភ្លើង ជិតតំបន់សិទ្ធិផ្លូវថ្នល់ភ្លើង ហើយនឹងមានកម្ពស់អតិបរមា 22 ហ្វីត និងប្រវែង 1,144 ហ្វីត ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់សំឡេងក្នុងប្រតិបត្តិការ នៅ William Mead Homes។ ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេងទីពីរ នឹងស្ថិតនៅចន្លោះ Care First Village និងខ្សែផ្លូវថ្នល់ភ្លើង ជិតតំបន់សិទ្ធិផ្លូវថ្នល់ភ្លើង ហើយនឹងមានកម្ពស់អតិបរមា 13 ហ្វីត និងប្រវែង 347 ហ្វីត ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់សំឡេងក្នុងប្រតិបត្តិការ នៅ Care First Village។ ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេង ត្រូវសាងសង់ដោយសម្ភារៈដែលអាចសម្រេចបាននូវការកាត់បន្ថយសំឡេង ឬការបាត់បង់សំឡេងស្មើគ្នា នៅកន្លែងទទួលផលប៉ះពាល់ ហើយត្រូវមានដង់ស៊ីតេផ្ទៃយ៉ាងហោចណាស់ 4 ជាន់ក្នុងមួយហ្វីតការ៉េ។</p> <p>NV-2 អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយសំឡេង និងការញ័រ ក្នុងអំឡុងសាងសង់៖ អ្នកមេការសាងសង់ ត្រូវអនុវត្តវិធានការ ដើម្បីកាត់បន្ថយ និងបន្សាបសំឡេង និងការញ័រ ពីការសាងសង់។ តាមរយៈកិច្ចប្រជុំប្រចាំសប្តាហ៍ និងប្រចាំខែ ជាមួយ Metro និងអ្នកមេការ មធ្យោបាយ និងវិធីសាស្ត្រ ដើម្បីអនុលោមតាមលក្ខណៈបញ្ជាក់សរុបនៃកិច្ចសន្យា និងវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់ដែលអនុវត្តបាន នឹងត្រូវពិភាក្សាជាមួយ Metro និងភាគីពាក់ព័ន្ធ មុនពេលអនុវត្ត។ វិធានការកាត់បន្ថយសំឡេង និងការញ័រ ដែលត្រូវអនុវត្ត រួមមាន ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមតែដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការពិចារណាផ្នែករចនា និងការរៀបចំប្លង់គម្រោង៖ <ul style="list-style-type: none"> ○ សាងសង់ជញ្ជាំងបន្ថយសំឡេងបណ្តោះអាសន្ន ដូចជា ជញ្ជាំងបណ្តោះអាសន្ន ឬគំនរដីដែលបានដឹកចន្លោះសកម្មភាពសាងសង់ និងអ្នកទទួលសំឡេងដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់។ ○ ប្រើក្រណាត់ស្រូបសំឡេង ឬឧបករណ៍បញ្ចូលបង្ហូរការពារសំឡេង នៅតាមផ្ទៃខាងមុខអគារដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ តាមដែលអ្នកមេការសាងសង់ ពិចារណាថាចាំបាច់។ ○ បំបែកផ្លូវថ្នល់ដឹកទំនិញ ឱ្យឆ្ងាយពីផ្លូវលំនៅឋាន ប្រសិនបើអាចធ្វើទៅបាន ហើយជ្រើសរើសផ្លូវដែលមានលំនៅឋានតិចបំផុត ប្រសិនបើមិនមានជម្រើសផ្សេងទៀត។ 	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
Environmental Topic Considered	Impact Evaluation	Mitigation Measure	NEPA Effect Determination After Implementation of Mitigation Measures
		<ul style="list-style-type: none"> នៅពេលប្រើប្រាស់ ត្រូវដាក់ទីតាំងឧបករណ៍នៅលើតំបន់សាងសង់ឲ្យឆ្ងាយពីតំបន់ដែលងាយរងឥទ្ធិពលសំឡេងខ្លាំងបានច្រើនតាមដែលអាចធ្វើបាន។ សាងសង់របងប្រឆាំងសំឡេងមានជញ្ជាំងព័ទ្ធជុំវិញសកម្មភាពដែលមានសំឡេងខ្លាំងជាពិសេស ឬក្រុមឧបករណ៍ដែលបង្កសំឡេងខ្លាំង (ឧទាហរណ៍ អាចប្រើស្លាបការពារជុំវិញម៉ាស៊ីនបំបែកបេតុងផ្លូវ និងឈ្នួររ៉ឺម៉កដែលមានទម្ងន់ក្រោមរចនាសម្ព័ន្ធដែលបានលើកខ្ពស់)។ លំដាប់នៃប្រតិបត្តិការ៖ <ul style="list-style-type: none"> កំណត់ការប្រតិបត្តិការបង្គោលឲ្យឆ្ងាយពីក្នុងរយៈពេលពេលថ្ងៃ។ បញ្ឈប់សកម្មភាពដែលមានសំឡេងខ្លាំងឲ្យកើតឡើងក្នុងរយៈពេលដូចគ្នា។ <ul style="list-style-type: none"> កម្រិតសំឡេងសរុបដែលបង្កឡើង នឹងមិនខ្ពស់ជាងយ៉ាងមានន័យ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងកម្រិតសំឡេងដែលបង្កឡើង ប្រសិនបើសកម្មភាពទាំងនោះត្រូវបានអនុវត្តដោយឡែកពីគ្នា។ ជៀសវាងសកម្មភាពពេលយប់ឲ្យបានច្រើនតាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ <ul style="list-style-type: none"> កាត់បន្ថយសំឡេងខ្លាំងនៃសំឡេងរំខាន កើនឡើងក្នុងអំឡុងពេលយប់ នៅតំបន់លំនៅឋាន។ វិធីសាស្ត្រសាងសង់ជំនួស៖ <ul style="list-style-type: none"> ជៀសវាងការប្រើម៉ាស៊ីនបុកគ្រឹះបង្គោលប្រភេទប៉ះទង្គិច នៅតំបន់ដែលងាយរងឥទ្ធិពលសំឡេង និង/ឬ រំញ័រតាមដែលអាចធ្វើបាន។ <ul style="list-style-type: none"> គ្រឹះបង្គោលខ្នង ឬការប្រើម៉ាស៊ីនបុកគ្រឹះបង្គោលប្រភេទ sonic ឬប្រភេទរំញ័រ គឺជាជម្រើសដែលមានសំឡេងទាបជាង នៅករណីដែលលក្ខខណ្ឌភូមិសាស្ត្រអនុញ្ញាតឲ្យប្រើប្រាស់បាន។ ប្រើឧបករណ៍ដែលត្រូវបានរចនាឲ្យមានសំឡេងទាបជាពិសេស ដូចជា ម៉ាស៊ីនបង្ហាប់ខ្យល់ដែលមានសំឡេងទាប និងមានការបិទជុំវិញ និងប្រើ muffler ដែលដំណើរការល្អលើម៉ាស៊ីនទាំងអស់។ ជៀសវាងវិធីសាស្ត្របំផ្លាញដែលមានសំឡេងទាបជាង តាមដែលអាចធ្វើបាន (ឧទាហរណ៍ ការកាត់ផ្ទៃស្ពានជាបន្តៗ ដើម្បីលើកដាក់ឡាន និងបង្កកម្រិតសំឡេងសរុបទាបជាង ការបំផ្លាញដោយប៉ះទង្គិចដោយប្រើម៉ាស៊ីនបំបែកបេតុងផ្លូវ)។ ប្រើរ៉ឺម៉កបំបែកបេតុងផ្លូវ ក្នុងរបៀបស្ថិតិ (បន្ថយ ឬបិទម៉ូទ័ររំញ័រ) នៅពេលដំណើរការដិតអគារដែលងាយរងឥទ្ធិពល។ <p>ក្នុងគោលបំណងរក្សាកម្រិតសំឡេងរំខានក្នុងការសាងសង់ឲ្យទាបជាងលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសំឡេង និងរំញ័រសម្រាប់ការសាងសង់របស់ FTA, Metro ត្រូវតែត្រួតពិនិត្យសំឡេង និងរំញ័រ ក្នុងអំឡុងសកម្មភាពសាងសង់ដែលមានសំឡេងខ្លាំងបំផុត និងបង្ករំញ័រខ្លាំងបំផុត។ ការត្រួតពិនិត្យសំឡេង និងរំញ័រជាបន្តបន្ទាប់ ត្រូវអនុវត្តនៅជួរលំនៅឋានជួរដំបូង នៅ William Mead Homes, Care First Village, Metro Gateway Childhood Development Center និង Mozaic Apartments នៅក្នុងចម្ងាយប្រហែល 300 ហ្វីត ពីសកម្មភាពសាងសង់។ ឧបករណ៍ត្រួតពិនិត្យ ត្រូវដាក់នៅទីតាំងដែលនៅជិតសកម្មភាពសាងសង់បំផុត ព្រោះការបង្ហាញពីការអនុលោមតាមកម្រិតកំណត់សម្រាប់ការសាងសង់ នៅទីតាំងដែលនៅជិតបំផុត នឹងធានាការអនុលោមនៅទីតាំងដែលនៅឆ្ងាយជាង។ ប្រសិនបើលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសំឡេង ឬរំញ័រសម្រាប់ការសាងសង់របស់ FTA ត្រូវបានលើសកម្រិត អ្នកសាងសង់ត្រូវបានជូនដំណឹងនិងត្រូវបានណែនាំដោយ Metro ឲ្យអនុវត្តវិធីសាស្ត្រកាត់បន្ថយសំឡេង និងរំញ័របន្ថែម (ឧទាហរណ៍ ដូចដែលបានបញ្ជាក់ខាងលើ)។</p> <p>NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍សម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង៖ ដើម្បីដោះស្រាយជាមុននូវកង្វល់របស់សហគមន៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសំឡេង និងរំញ័រពេលសាងសង់ មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ Metro និង/ឬ អ្នកសាងសង់គម្រោង ត្រូវរៀបចំ និងរក្សាទុកផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍មួយ។ សមាសភាគនៃផែនការនេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលកិច្ចព្រមព្រៀងដែលបានរៀបចំ និងផ្ញើទៅកាន់លំនៅឋានទាំងអស់ នៅក្នុងកាំប្រហែល 500 ហ្វីត ពីតំបន់សាងសង់គម្រោង។ ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពលើផែនការ ត្រូវរៀបចំតាមដែលចាំបាច់ ដើម្បីបង្ហាញពីការផ្លាស់ប្តូរតារាងពេលវេលាសាងសង់ ឬដំណើរការផ្សេងៗ។ Metro ត្រូវកំណត់តំណាងទំនាក់ទំនងរបស់គម្រោងម្នាក់ ដើម្បីមានស្រាប់សម្រាប់ឆ្លើយតបទៅនឹងសំណួរ និងការត្រួតត្រា ពីសហគមន៍ ឬក្រុមដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍ផ្សេងទៀត។</p>	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់
		<p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>AES-1 ការព្យាបាលផ្នែកសោភ័ណភាព ជញ្ជាំងទប់ដី នៅផ្នែកទី 1 និងទី 2 និងជញ្ជាំងទប់សំឡេង នៅផ្នែកទី 1 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង ត្រូវបានឡើងដោយគិតគូរពីមាត្រដ្ឋាន និងរចនាបថស្ថាបត្យកម្មរបស់លំនៅឋានជាប់ខាង រួមមាន William Mead Homes, Care First Village និង Mozaic Apartments។ ដោយផ្អែកលើមតិយោបល់ដែលទទួលបានក្នុងអំឡុងពេលអភិវឌ្ឍន៍គម្រោង ពីអ្នករស់នៅក្នុងអចលនទ្រព្យ William Mead Homes, Metro ត្រូវសម្របសម្រួលជាមួយ HACLA ទាក់ទងនឹងការកែលម្អផ្នែកសោភ័ណភាពសម្រាប់ជញ្ជាំងទប់ដី/ជញ្ជាំងទប់សំឡេងនៅទីតាំងនោះ។ សម្ភារៈ ពណ៌ គំនូរជញ្ជាំង ការគុបតែងទេសភាព និង/ឬ វិធានការសោភ័ណភាពផ្សេងៗ ត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងការរចនាជញ្ជាំងទប់ដី/ជញ្ជាំងទប់សំឡេង ដើម្បីកាត់បន្ថយភាពលេចធ្លោ និងមាត្រដ្ឋានរបស់ជញ្ជាំងទប់ដី/ជញ្ជាំងទប់សំឡេង។ មុនពេលការសាងសង់បញ្ចប់ Metro ត្រូវទទួលខុសត្រូវលើការថែទាំរចនាសម្ព័ន្ធនៃជញ្ជាំងទប់សំឡេង។ ជាទូទៅ កិច្ចព្រមព្រៀងសិទ្ធិផ្លូវ តម្រូវឱ្យម្ចាស់អចលនទ្រព្យ អនុវត្តការថែទាំជញ្ជាំងជាប្រចាំ។ Metro ក៏ត្រូវចូលកិច្ចព្រមព្រៀងថែទាំជាមួយ HACLA និង Care First Village ផងដែរ។ លើសពីនេះ Metro ត្រូវសហការជាមួយ HACLA និង Care First Village ដើម្បីកំណត់សោភ័ណភាព និងសម្ភារៈសម្រាប់ជញ្ជាំងទប់សំឡេង។</p> <p>AES-3 ការការពារពន្លឺបំភ្លឺផ្ទាល់ និងពន្លឺចាំង ក្នុងអំឡុងការរចនាចុងក្រោយ ប្រព័ន្ធបំភ្លឺទាំងអស់ ឬដែលត្រូវជំនួស ត្រូវអនុលោមតាមលក្ខខណ្ឌរចនាបថភ្លើង Metro (Metro 2013), សៀវភៅណែនាំលក្ខខណ្ឌរចនា SCRRRA (SCRRRA 2014), លក្ខខណ្ឌរចនា CHSRA, ស្តង់ដាររបស់ Illuminating Engineering Society (Illuminating Engineering Society 2011a, 2011b, 2014), កម្រិតអតិបរមាដែលអនុញ្ញាតសម្រាប់ពន្លឺចាំង CALGreen (California Building Standards Code 2013 – Title 24, Part 11) និងស្តង់ដារសម្រាប់សំណង់ថ្មី។ បន្ថែមពីនេះ ប្រព័ន្ធបំភ្លឺអចិន្ត្រៃយ៍ទាំងអស់ ត្រូវរចនាឱ្យបំភ្លឺបែរចេញពីអង្គការលំនៅឋាន។ ធាតុការពារ រួមទាំងការគុបតែងទេសភាព ត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងការរចនាតាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ កញ្ចក់ និងសម្ភារៈដែលមានភាពឆ្លុះតិច ក៏ត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងការរចនាដំបូលគ្រប់ថ្មី ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ពីពន្លឺចាំងក្នុងពេលថ្ងៃ។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.2-C: ការបែងចែកដោយផ្ទាល់សហគមន៍ដែលបានបង្កើតរួចហើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.2-D៖ ការប៉ះទង្គិចជាមួយផែនការប្រើប្រាស់ដីគោលនយោបាយ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីក្នុងមូលដ្ឋាន</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការប៉ះទង្គិចជាមួយផែនការដែលលើកកម្ពស់និរន្តរភាពតំបន់នៅឯកសារ ការតភ្ជាប់ និងការតភ្ជាប់ដោយមិនប្រើយានយន្ត ពី LAUS ទៅទន្លេ Los Angeles ។ ការប៉ះទង្គិចជាមួយគោលនយោបាយ និងកម្មវិធីមួយនៃផែនការ Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុង Los Angeles និងគោលដៅបីនិងគោលនយោបាយមួយនៃផែនការ California Transportation Plan 2040 ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ លំហូរចរាចរណ៍ដឹកទំនិញ ការគ្រប់គ្រង និងដំណើរការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនធាតុដើមដែលរួមបញ្ចូលគ្នាមានប្រសិទ្ធភាព និងការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ។ <p>ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>LU-1 ពង្រឹងការតភ្ជាប់តំបន់នៅឯកសារ ស្របតាម Los Angeles River Revitalization Master Plan, គោលការណ៍ណែនាំ RIO Overlay District, LAUS Sustainable Neighborhood Assessment, ផែនការ Mobility Plan របស់ទីក្រុង Los Angeles, គម្រោង LA River Path របស់ Metro និងគម្រោងកែលម្អ Forecourt និង Esplanade របស់ Metro នៅ LAUS ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន/ផលប៉ះពាល់មានសារៈសំខាន់ដែលបានកំណត់ Metro ដោយសហការជាមួយទីក្រុង Los Angeles ត្រូវអនុវត្តផ្លូវកង់ប្រភេទ Class II ឬ Class IV ដែលមានតែការគូសសញ្ញាលើផ្ទៃផ្លូវ និងដៃកបង្ហោលបែងចែក (មិនត្រូវការសិទ្ធិផ្លូវបន្ថែម និងមិនត្រូវការកោះចែកផ្លូវដែលលើកខ្ពស់) តាមបណ្តោយផ្លូវ Commercial Street ចាប់ពី Alameda Street ដល់ Center Street ដើម្បីពង្រឹងការតភ្ជាប់តំបន់នៅឯកសារនៅខាងត្បូងផ្លូវ US-101 ។ ប្រសិនបើមានការកំណត់វិកាបន្ថែម អាចសាងសង់ស្ពានដាក់លាក់សម្រាប់កង់ និងអ្នកដើរជើងឆ្លងកាត់ផ្លូវ US-101 បន្ថែមលើផ្លូវកង់ថ្មីដែលបានពិពណ៌នាខាងលើ។</p> <p>TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅក្នុងទីក្រុង Vernon (ផ្លូវ 46th Street និង 49th Street) ៖ Metro ត្រូវអនុវត្តវិធានការខាងក្រោម៖</p> <p>A. អនុលោមតាមសេចក្តីសម្រេចរបស់ក្រុមប្រឹក្សា Metro លេខ 2025-0931 ស្តីពីវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard និងសេចក្តីសម្រេចស្តីពីការសហការបន្ត (ថ្ងៃទី 23 ខែតុលា ឆ្នាំ 2025) Metro ត្រូវសហការជាមួយ BNSF ដើម្បីស្វែងរកវិធីសាស្ត្រជំនួសដែលអាចមានសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានមានសារៈសំខាន់ និងអវិជ្ជមាន តាម NEPA/CEQA ដែលបណ្តាលមកពីការបាត់បង់ខ្សែផ្លូវដែក BNSF នៅ West Bank Yard ។ វិធីសាស្ត្រជំនួសណាមួយ ក្រៅពីការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard ត្រូវទទួលបានការអនុវត្តពី CHSRA ក្នុងនាមជាអង្គការដឹកនាំ NEPA ។ ដំណើរការសហការនេះ រួមបញ្ចូលការជួបប្រជុំជាមួយ BNSF និងទីក្រុង Vernon (ជាមួយគ្នា ឬដាច់ដោយឡែក តាមសមស្រប) ដើម្បីស្វែងរកការផ្តោតជាលាយលក្ខណ៍អក្សរពី BNSF ដែលអាចជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដល់ទីក្រុង Vernon ។</p> <p>ជាផ្នែកមួយនៃជំហាន A ខាងលើ Metro ត្រូវរក្សាទុកអ្នកប្រឹក្សាភិបាលក្រុងផ្នែកផ្លូវដែក ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទិន្នន័យ និងការវិភាគ ដែលបង្ហាញពីតម្រូវការការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បរិស្ថានមានសារៈសំខាន់ ដែលនឹងកើតមានឡើងពីការដកចេញខ្សែផ្លូវដែកសម្រាប់ផ្ទុករបស់ BNSF នៅ West Bank Yard ។ ការវាយតម្លៃក្នុងក្រុងនេះ ត្រូវបញ្ចប់មុនពេលអនុវត្តការកែលម្អ Malabar Yard ណាមួយ។ ដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃក្នុងក្រុងនេះ Metro និង CHSRA អាចកំណត់បាន ដោយមិនគិតពីការយល់ព្រមរបស់ BNSF ថាតើការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅតែមានតម្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយឬអត់។</p> <p>B. ប្រសិនបើ Metro មិនអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard ដោយសារជំហាន A ខាងលើ Metro មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការនៅក្នុងទីក្រុង Vernon ដែលបានកំណត់នៅក្នុងតារាងទី 2 នៃកម្មវិធីត្រួតពិនិត្យ និងរាយការណ៍វិធានការកាត់បន្ថយ (Mitigation Monitoring and Reporting Program – MMRP) [ឧបសម្ព័ន្ធ A នៃកំណត់ត្រាសេចក្តីសម្រេច (MMRP), តារាងទី 2 (MMRP Malabar Yard Railroad Improvements)] ។</p> <p>ប្រសិនបើការសហការរវាង Metro ទីក្រុង Vernon និង BNSF តាមជំហាន A ឬការវិភាគតាមជំហាន A ខាងលើ មិននាំឲ្យមានវិធីសាស្ត្រកាត់បន្ថយណាមួយ ក្រៅពីការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard ទេ នោះ Metro ត្រូវអនុវត្តជម្រើសរចនាទី 2 សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard ដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាទី 2 ផ្លូវ 49th Street ទី 2 – Hammerhead Cul-de-Sac ការបិទច្រកឆ្លងផ្លូវដែកនៅកម្រិតដីលើផ្លូវ 49th Street នឹងអនុញ្ញាតឲ្យមានសមត្ថភាពផ្ទុកថតឡើងដឹកទំនិញប្រហែល 3,350 ប៊ែតខ្សែផ្លូវ នៅ Malabar Yard របស់ BNSF ។ ការបិទផ្លូវ 49th Street នឹងជួយសម្រួលដល់ការផ្ទុកសំណុំថតឡើងដឹកទំនិញប្រភេទ intermodal ដែលទទេ ដែលមិនអាចផ្ទុកបានទៀតនៅ West Bank Yard របស់ BNSF ។ 	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		<ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាខ្សែភ្ជាប់ផ្លូវ 46th Street ទី 2 – តម្រឹមខាងជើង៖ ផ្នែកខ្សែផ្លូវប្រវែងប្រហែល 1,000 ហ្វីត រវាងផ្នែកខ្សែផ្លូវដែលមានស្រាប់ពីរ និងផ្តល់ការភ្ជាប់ជាក់លាក់សម្រាប់ថ្មើរជើងដឹកទំនិញដែលបម្រើអតិថិជនក្នុងតំបន់ ដើម្បីធ្វើដំណើររវាង Malabar Yard របស់ BNSF និង Los Angeles Junction របស់ BNSF។ <p>កាលវិភាគសម្រាប់ការអនុវត្ត និងប្រតិបត្តិការនៃការកែលម្អផ្លូវដៃក Malabar Yard ត្រូវធ្វើឡើងមុនការលុបចោលខ្សែផ្លូវនៅ West Bank Yard លើកលែងតែ Metro និង CHSRA ក្នុងនាមជាអង្គការដឹកនាំ NEPA រកឃើញ និងសន្និដ្ឋានដោយរួមគ្នាថា ការដកចេញខ្សែផ្លូវទាំងនោះជាមុនមិនបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានមានសារៈសំខាន់ និងអវិជ្ជមាន តាម CEQA/NEPA ទេ។ ការសន្និដ្ឋានបែបនេះ ត្រូវមានការវិភាគជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ ដែលអនុវត្តដោយ Metro និងទទួលបានការអនុម័តពី CHSRA សម្រាប់ភាពគ្រប់គ្រាន់តាម NEPA មុនពេលដកចេញខ្សែផ្លូវសម្រាប់ផ្គត់ផ្គង់ BNSF នៅ West Bank Yard។</p>	
ផ្នែក 3.3៖ ការដឹកជញ្ជូន និងចរាចរណ៍			
<p>ប្រធានបទ 3.3-A៖ ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ដែលកំណត់ប្រសិទ្ធភាពនៃប្រព័ន្ធលំហូរចរាចរណ៍</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ និងបណ្តាលឱ្យមានការពន្យារពេលចរាចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្ន និងការបិទផ្លូវមូលដ្ឋានដែលអាចបង្កហានិភ័យលើផ្លូវមូលដ្ឋាន និងសុវត្ថិភាពនៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនពហុមុខងារ។ ផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ និងកើតឡើងក្នុងម៉ោងកំពូលចរាចរណ៍ ឬក្នុងអំឡុងពេលបិទផ្លូវដែលបានគ្រោងទុក។ នៅចំណុចប្រសព្វលេខ 15៖ ផ្លូវ Vignes Street និង Main Street និងចំណុចប្រសព្វលេខ 27៖ ផ្លូវ Mission Road និង Cesar Chavez Avenue ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ នឹងលើសពីលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសារៈសំខាន់នៃការពន្យារពេល 2.5 វិនាទី តាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ LADOT។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងប្រតិបត្តិការ នឹងលើសពីគោលការណ៍ណែនាំរបស់ LADOT នៅចំណុចប្រសព្វលេខ 4៖ ផ្លូវ Center Street និង Commercial Street។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។</p> <p>ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ LU-1។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.3-B៖ ការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ ដែលបណ្តាលឱ្យមានហានិភ័យកើនឡើង</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ អាចត្រូវរងការបង្វែរផ្លូវ និងការបិទផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងជាច្រើន។ ផ្លូវ US-101 ក៏អាចត្រូវបិទជាបណ្តោះអាសន្នក្នុងអំឡុងពេលយប់ (ម៉ោង 10:00 យប់ ដល់ ម៉ោង 6:00 ព្រឹក) ម្តងមួយទិស ក្នុងអំឡុងការសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធលើស្ពាន។ ច្រកឡើង និងច្រកចុះនៅផ្លូវ Commercial Street ក៏អាចត្រូវរងការកាត់បន្ថយទទឹងជួរផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្នផងដែរ។ បន្ថែមពីនេះ អាចមានខ្សែកោងមានកាំខ្លី និង/ឬ ចម្ងាយមើលឃើញខ្លី ក្នុងអំឡុងការសាងសង់។ <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.3-C៖ ការចូលដំណើរការសង្គ្រោះបន្ទាន់</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការពន្យារពេលយ៉ាងមានសារៈសំខាន់ នៅចំណុចប្រសព្វចំនួនបី ក្នុងអំឡុងការសាងសង់ នឹងប៉ះពាល់ដល់ចរាចរណ៍តាមបណ្តោយផ្លូវ Commercial Street, Alameda Street និង Vignes Street ។ សកម្មភាពសាងសង់នៅជិតចំណុចប្រសព្វដែលរងផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ ជាពិសេសនៅតំបន់ផ្លូវ US-101 និង Alameda Street អាចបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ការឆ្លើយតប និងការចូលដំណើរការសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដោយសារការពន្យារពេលដែលអាចកើតមានក្នុងពេលឆ្លើយតបរបស់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដែលបណ្តាលមកពីការបិទផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន និងការបង្វែរផ្លូវដែលបានរំពឹងទុក។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.3-D៖ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ផ្លូវកង់ ឬបរិក្ខារសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក និងការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹង concourse អាចបណ្តាលឲ្យមានការបង្វែរផ្លូវ និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះការចូលដំណើរការរបស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ព្រមទាំងបរិក្ខារសម្រាប់អ្នកជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង។ ការថយចុះប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការរបស់អ្នកប្រតិបត្តិរថភ្លើងនៅ LAUS និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះលំនៅដ្ឋានដំណើរការប្រចាំថ្ងៃរបស់អ្នកថ្មើរជើង អាចកើតមានឡើងសម្រាប់អ្នកដំណើរដែលចូលប្រើ Gold Line, Red Line និង Purple Line និងវេទិកាថ្មើរជើងតំបន់/អន្តរក្រុង ក្នុងអំឡុងការសាងសង់នៅ LAUS។ ការចូលដំណើរការរបស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ទៅ និងមកពី LAUS ក៏នឹងរងផលប៉ះពាល់ជាបណ្តោះអាសន្នផងដែរ ហើយអ្នកជិះកង់អាចប្រឈមនឹងលក្ខខណ្ឌគ្រោះថ្នាក់នៅជិតតំបន់ការងារ ក្នុងអំឡុងការសាងសង់ការកែលម្អស្ថាន (ឧទាហរណ៍ ផ្លូវ Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street) និងការកែប្រែផ្លូវមូលដ្ឋាន (រួមទាំងការបិទផ្លូវ និងការដកចេញពីបណ្តាញផ្លូវដែលអាចកើតមាន) ។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងគាំទ្រការអនុវត្តកម្មវិធី SCORE របស់ Metrolink ហើយជាចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តគោលដៅ និងគោលបំណងនៃឯកសារផែនការជាច្រើន ដែលណែនាំការលូតលាស់អនាគតនៃប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង។ <p>មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ទោះបីជា ជម្រើសសាងសង់ មានការចូលរួមក្នុងការលូតលាស់នៃមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈនៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California និងការតភ្ជាប់គ្នានៃប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកក៏ដោយ ជម្រើសសាងសង់ នឹងប៉ះពាល់ជាមួយផែនការ Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុងដោយសារការថយចុះនៃការតភ្ជាប់រវាង LAUS និងតំបន់លំនៅឋានជុំវិញ LAUS ដែលជួយសម្រួលដល់ការជិះកង់ និងការដើរ។ <p>ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងគាំទ្រការអនុវត្តកម្មវិធី SCORE របស់ Metrolink ហើយជាចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តគោលដៅ និងគោលបំណងនៃឯកសារផែនការជាច្រើន ដែលណែនាំការលូតលាស់អនាគតនៃប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង។ 	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។</p> <p>TR-2 រៀបចំផែនការរៀបចំដំណាក់កាលសាងសង់បណ្តោះអាសន្នសម្រាប់ប្រតិបត្តិការថ្មើរជើងដឹកអ្នកដំណើរ៖ ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលវិស្វកម្មចុងក្រោយ និងមុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ Metro ត្រូវរៀបចំអនុស្សរណៈយោគយល់ (MOU) ជាមួយប្រតិបត្តិការថ្មើរជើងបច្ចុប្បន្ននីមួយៗ រួមទាំង ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹម SCRRRA, LOSSAN និង Amtrak ទេ ដើម្បីកំណត់គោលដៅប្រសិទ្ធភាពតាមពេលវេលាដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ដែលត្រូវសម្រេចបានក្នុងអំឡុងការសាងសង់ និងរៀបចំដំណាក់កាលសាងសង់ និងពិធីការប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង នឹងត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងឯកសារសាងសង់ដែលអាចអនុវត្តបាន (ផែនការ និងលក្ខណៈបច្ចេកទេស)។</p> <p>មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ Metro និងអ្នកសាងសង់ ត្រូវរៀបចំផែនការរៀបចំដំណាក់កាលសាងសង់បណ្តោះអាសន្នលម្អិត សម្រាប់ដំណាក់កាលនីមួយៗនៃការសាងសង់ ដែលអ្នកសាងសង់អនុវត្ត ដើម្បីរក្សាគោលដៅប្រសិទ្ធភាពតាមពេលវេលាដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ខណៈពេលកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដល់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកដំណើរនៅ LAUS ឲ្យបានអប្បបរមា។ មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ Metro និងអ្នកសាងសង់ ក៏ត្រូវសម្របសម្រួលជាមួយប្រតិបត្តិការថ្មើរជើងបច្ចុប្បន្ន ដើម្បីធានាថាការតភ្ជាប់ពីថ្មើរជើងទៅឡានក្រុង ឬពីថ្មើរជើងទៅថ្មើរជើងមិនត្រូវបានរំខានឡើយ ក្នុងអំឡុងការសាងសង់។ ផែនការរៀបចំដំណាក់កាលសាងសង់បណ្តោះអាសន្នលម្អិត ត្រូវត្រូវបានចាត់ទុកថាអាចទទួលយកបាន ដោយប្រតិបត្តិការថ្មើរជើងបច្ចុប្បន្ន មុនពេលចាប់ផ្តើមសកម្មភាពសាងសង់ ដែលអាចបណ្តាលឲ្យប្រសិទ្ធភាពតាមពេលវេលាធ្លាក់ចុះ។</p> <p>ក្នុងអំឡុងរយៈពេលសាងសង់ទាំងមូល SCRRRA ត្រូវត្រួតពិនិត្យប្រសិទ្ធភាពតាមពេលវេលា ក្នុងអំឡុងការសាងសង់ និងចូលរួមក្នុងកិច្ចប្រជុំសម្របសម្រួលការសាងសង់ប្រចាំសប្តាហ៍ ដើម្បីធានាថាប្រសិទ្ធភាពតាមពេលវេលាដែលបានព្រមព្រៀងគ្នា ត្រូវបានសម្រេច។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ LU-1។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ)</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (បរិក្ខារសម្រាប់អ្នកជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង)</p> <p>ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ អនុញ្ញាតឲ្យមានការកែលម្អផ្លូវនាពេលអនាគត រួមទាំងការកែលម្អការដឹកជញ្ជូនសកម្ម និងការកែលម្អសមត្ថភាពការចល័តដែលបានកំណត់ក្នុងផែនការ Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុង Los Angeles ។ 		
<p>ប្រធានបទ 3.3-E៖ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដកចេញសមត្ថភាពខ្សែផ្លូវសម្រាប់ផ្ទុកទំនិញប្រវែងប្រហែល 5,500 ហ្វីត នៅផ្នែកខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard នឹងបណ្តាលឲ្យមានភាពមិនមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងប្រតិបត្តិការ នៅពេល BNSF ដំណើរការថតភ្លើងដែលមានប្រវែងវែងជាង។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបាត់បង់ជាអចិន្ត្រៃយ៍នៃសមត្ថភាពខ្សែផ្លូវសម្រាប់ផ្ទុកទំនិញប្រវែងប្រហែល 5,500 ហ្វីត នៅផ្នែកខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard នឹងបណ្តាលឲ្យមានភាពមិនមានប្រសិទ្ធភាពក្នុងប្រតិបត្តិការ នៅពេល BNSF ដំណើរការថតភ្លើងដែលមានប្រវែងវែងជាង។ ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការបាត់បង់សមត្ថភាពខ្សែផ្លូវសម្រាប់ផ្ទុកប្រវែង 5,500 ហ្វីត នៅ BNSF West Bank Yard ដែលបណ្តាលមកពីការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ នឹងប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់ប្រតិបត្តិការនៅទីធ្លាផ្លូវដែកដឹកទំនិញផ្សេងទៀត ដោយកាត់បន្ថយប្រវែងអតិបរមានៃខ្សែផ្លូវសម្រាប់ផ្ទុក ដែលអាចប្រើបាន សម្រាប់ចលនាថតភ្លើងតែមួយ ក្នុងការធ្វើដំណើររវាង BNSF West Bank Yard និង BNSF Hobart/Commerce Intermodal Yards។ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-3។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ និងដោយប្រយោល</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-3។</p>	<p>ការសាងសង់</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

ផ្នែក 3.4៖ គុណភាពទេសភាព និងសេវាភ័ណភាព

<p>ប្រធានបទ 3.4-A៖ លក្ខណៈ ឬ គុណភាពទេសភាព</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> អង្គការវាយតម្លៃទេសភាព លេខ 6៖ ក្រុមអ្នកមើល ត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានការឆ្លើយតបវិជ្ជមានចំពោះការផ្លាស់ប្តូរធនធាន ពីព្រោះពួកគេជាអ្នកប្រើប្រាស់បរិក្ខារ និងត្រូវប៉ះពាល់នឹងបរិយាកាសដែលមានទំហំទូលាយ និងសេវាកម្មទំនើបជាងមុន ដែលជួយលើកកម្ពស់គុណភាពទេសភាព និងសេវាភ័ណភាពនៅ LAUS។ ការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹង concourse ក៏នឹងផ្តល់ឱកាសសម្រាប់គំនូរជញ្ជាំង ដើម្បីបង្ហាញពីសារៈសំខាន់ និងប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងតំបន់/LAUS ផងដែរ។ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន អង្គការវាយតម្លៃទេសភាព លេខ 1៖ ការសាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេងលើជញ្ជាំងទប់ដី នៅ William Mead Homes និងតាមបណ្តោយ Care First Village នឹងបង្កឲ្យមានកម្រិតផ្លាស់ប្តូរធនធានមធ្យមទៅខ្ពស់ និងកម្រិតឆ្លើយតបអ្នកមើលខ្ពស់ ដែលនាំឲ្យមានផលប៉ះពាល់ទេសភាពខ្ពស់។ អង្គការវាយតម្លៃទេសភាព លេខ 3៖ ការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល នឹងមានកម្រិតមធ្យមទៅខ្ពស់ សម្រាប់អ្នករស់នៅអគារ Mozaic Apartments ពីព្រោះការប៉ះពាល់នឹងស្ថានភាពជាងមុនលើផ្លូវ Cesar Chavez Avenue ទីធ្លាផ្លូវដែកលើកខ្ពស់ និងជញ្ជាំងទប់ដីថ្មី នឹងបន្ថយទេសភាពបច្ចុប្បន្នសម្រាប់អង្គការមួយចំនួន និងបង្ហាញលក្ខណៈទេសភាពដែលមានស្រាប់។ កម្រិតផ្លាស់ប្តូរធនធានមធ្យម រួមជាមួយកម្រិតឆ្លើយតបអ្នកមើលមធ្យមទៅខ្ពស់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ទេសភាពមធ្យមទៅខ្ពស់។ 	<p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ AES-1។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (អង្គការវាយតម្លៃទេសភាព លេខ 6) គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (អង្គការវាយតម្លៃទេសភាព លេខ 1 ដល់ លេខ 5) ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
---	--	---	---

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន		
<p>ប្រធានបទ 3.4-B៖ ពន្លឺ ឬពន្លឺចាំង</p> <p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅលើលំនៅឋាននៅជិតតំបន់ការងារសាងសង់ និងរងការប៉ះពាល់ពីកម្រិតពន្លឺខ្ពស់ជាងមុនក្នុងពេលយប់។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ប្រសិនបើមិនបានចេញ និងដំឡើងឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ការបញ្ចេញពន្លឺ និងពន្លឺចាំងដែលអាចកើតមានពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើអាចបង្កឲ្យមានការប៉ះពាល់មិនចង់បាន ឬរំខានដល់សកម្មភាពធម្មតា សម្រាប់អង្គការមួយចំនួននៅ Mozaic Apartments ។ ដំបូលគ្របដេកក្តៅ ក៏អាចមានសក្តានុពលបង្កឲ្យមានពន្លឺចាំងបន្ថែមក្នុងពេលថ្ងៃផងដែរ។ <p>ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		<p>ការសាងសង់</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ AES-2¹</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ AES-3¹</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

ផ្នែក 3.5៖ គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល

<p>ប្រធានបទ 3.5-A៖ កម្រិត de minimis សម្រាប់ ការកំណត់អនុលោមភាពទូទៅនៅក្នុងតំបន់អាងខ្យល់ South Coast</p> <p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបញ្ចេញពន្លឺដែលកើតឡើងដោយសារការបែកខ្ចាត់ខ្ចាយ នៅទីតាំងសាងសង់។ ការបញ្ចេញឧស្ម័នសរុបប្រចាំឆ្នាំពីការសាងសង់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសសាងសង់ និងការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នឹងលើសកម្រិត de minimis សម្រាប់ NOx¹ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបញ្ចេញឧស្ម័ន NOx នឹងលើសកម្រិត de minimis នៅឆ្នាំ 2026 និង 2031¹ <p>ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាចជំរុញឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូររបៀបធ្វើដំណើរ ទៅរកការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ជំនួសការប្រើយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនតែមួយនាក់ ខណៈដែលសមត្ថភាពចល័តភាពក្នុងតំបន់មានការកែលម្អ។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះអាចជួយកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពីការដឹកជញ្ជូនដោយប្រយោល ពីព្រោះថ្នាក់ថ្លៃថ្នូរជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលមានប្រសិទ្ធភាពជាងហើយនឹងមានការកកស្ទះ និងការពន្យារពេលចរាចរណ៍លើផ្លូវថ្នល់។ 		<p>ការសាងសង់</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 (សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់) និងវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 សម្រាប់ Malabar Yard (មានខ្លឹមសារដូចគ្នានឹងវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 ប៉ុន្តែអនុវត្តចំពោះការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon)¹</p> <p>អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-2 (សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់) និងវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-2 សម្រាប់ Malabar Yard (មានខ្លឹមសារដូចគ្នានឹងវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-2 ប៉ុន្តែអនុវត្តចំពោះការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon)¹</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>AQ-3 ផែនការកាត់បន្ថយគុណភាពខ្យល់បែបអាចកែសម្រួលបាន៖ មុនពេលអនុវត្តសេវាថ្លើងតំបន់/អន្តរក្រុងប្រភេទ run-through, Metro ត្រូវរៀបចំផែនការកាត់បន្ថយគុណភាពខ្យល់បែបអាចកែសម្រួលបាន ដោយសហការជាមួយ SCRRA ក្នុងនាមជាប្រតិបត្តិការសេវាថ្លើងអ្នកធ្វើដំណើរនៅភាគខាងត្បូងរដ្ឋ California និងជាអ្នកគ្រប់គ្រងកម្មវិធី និងអ្នកទទួលបានជំនួយហិរញ្ញវត្ថុនៃកម្មវិធី SCORE ព្រមទាំង Amtrak និង LOSSAN Rail Corridor Agency¹ ផែនការនេះ ត្រូវកំណត់វិធីសាស្ត្រ និងតម្រូវការសម្រាប់ការរៀបចំបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌការបញ្ចេញឧស្ម័នប្រចាំឆ្នាំ ដោយ Metro ដោយផ្អែកលើចលនាថ្លើងពិតប្រាកដ/បច្ចុប្បន្ន និងកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលដែលពាក់ព័ន្ធ រហូតដល់ឆ្នាំ 2040¹</p> <p>កម្រិតនៃផែនការកាត់បន្ថយ៖ បន្ទាប់ពីអនុវត្តសេវាថ្លើង run-through តំបន់/អន្តរក្រុង និងជារៀងរាល់ឆ្នាំ Metro ត្រូវប្រមូល និងសង្ខេបតារាងពេលវេលាថ្លើងបច្ចុប្បន្ន របស់ Metrolink, Pacific Surfliner និងថ្លើងចម្ងាយវែងរបស់ Amtrak ដើម្បីកំណត់កម្រិតពិតប្រាកដនៃចលនាថ្លើងប្រចាំថ្ងៃ និងក្នុងអំឡុងម៉ោងកំពូលចរាចរណ៍ (រួមទាំងចលនាថ្លើងមិនបង្កប្រាក់ចំណូល) ដែលដំណើរការឆ្លងកាត់ LAUS¹ ជារៀងរាល់ឆ្នាំ Metro ត្រូវជួលអ្នកជំនាញផ្នែកគុណភាពខ្យល់ ដើម្បីអនុវត្តការរៀបចំបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌការបញ្ចេញឧស្ម័នប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីកំណត់ថា ចលនាថ្លើងពិតប្រាកដដែលឆ្លងកាត់ LAUS ត្រូវបានព្យាករណ៍ថា នឹងបង្កើនការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលប្រភេទលក្ខខណ្ឌ (criteria pollutants) ដល់កម្រិតដែលនឹងលើស</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
---	--	--	---

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>លក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសារៈសំខាន់របស់ SCAQMD ឬកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ដល់កម្រិតដែលនឹងលើសពីកម្រិត 10 ក្នុងមួយឆ្នាំរបស់ SCAQMD នៅតំបន់ប្រើប្រាស់ដីលំនៅឋានណាមួយ ក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។ Metro ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំមួយ ដើម្បីសង្ខេបលទ្ធផលបរិមាណនៃការបញ្ចេញសារធាតុបំពុល និងកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។ ប្រសិនបើការបញ្ចេញសារធាតុបំពុល និងកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ត្រូវបានព្យាករណ៍ថា នឹងលើសពីកម្រិតកំណត់របស់ SCAQMD ប្រតិបត្តិកររថភ្លើងតំបន់ និងអន្តរក្រុង ដោយសហការជាមួយ Metro ដែលមានអំណាចជាម្ចាស់ Union Station និង California State Transportation Agency ត្រូវអនុវត្តមួយក្នុងចំណោមជម្រើសដូចខាងក្រោម៖ អនុវត្តបច្ចេកវិទ្យាថ្មីសម្រាប់កងរថភ្លើង ស្របតាម California State Rail Plan ឆ្នាំ 2018 គោលដៅទី 6៖ អនុវត្តការថែរក្សាបរិស្ថាន គោលនយោបាយទី 4៖ បម្រែបម្រួលជាប្រព័ន្ធដីកជញ្ជូនស្អាត និងមានប្រសិទ្ធភាពថាមពល (Caltrans 2018a) ឬកាត់បន្ថយចលនារថភ្លើងឆ្លងកាត់ LAUS ដើម្បីបន្ថយការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលប្រភេទលក្ខខណ្ឌ ឲ្យទាបជាងលក្ខខណ្ឌវិនិច្ឆ័យសារៈសំខាន់របស់ SCAQMD និងបន្ថយកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ឲ្យទាបជាងកម្រិតកំណត់របស់ SCAQMD ក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។</p> <p>បន្ទាប់ពីអនុវត្តបច្ចេកវិទ្យាថ្មី Metro ត្រូវបន្តរៀបចំបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌការបញ្ចេញឧស្ម័ន ប្រចាំឆ្នាំ ដោយសហការជាមួយ SCRRRA, Amtrak និង LOSSAN Rail Corridor Agency ដើម្បីវាយតម្លៃផលបរិមាណនៃការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលប្រភេទលក្ខខណ្ឌ និងកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។ របាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ ត្រូវរួមបញ្ចូលការវិភាគអំពីការផ្លាស់ប្តូរពិតប្រាកដ (បច្ចុប្បន្ន) និងការផ្លាស់ប្តូរដែលបានស្នើឡើង នៅក្នុងតារាងពេលវេលារថភ្លើង ប្រៀបធៀបទៅនឹងកម្រិតការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលប្រភេទលក្ខខណ្ឌ និងកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។ របាយការណ៍នេះ ត្រូវរៀបចំជារៀងរាល់ឆ្នាំ មុនថ្ងៃទី 31 ខែធ្នូ នៃរៀងរាល់ឆ្នាំ ដោយចាប់ផ្តើមពីឆ្នាំប្រតិទិនបន្ទាប់ពីការអនុវត្តសេវារថភ្លើង run-through តំបន់/អន្តរក្រុង រហូតដល់ឆ្នាំ 2040 ហើយត្រូវរួមបញ្ចូលលទ្ធផលនៃបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌការបញ្ចេញឧស្ម័ន និងប្រសិទ្ធភាពនៃវិធានការដែលបានអនុវត្ត។</p> <p>បច្ចេកវិទ្យាថ្មីសម្រាប់កងរថភ្លើងដឹកជញ្ជូន៖ ដើម្បីសម្រេចការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលប្រភេទលក្ខខណ្ឌ ឲ្យទាបជាងកម្រិតកំណត់របស់ SCAQMD និងកាត់បន្ថយកម្រិតកំហាប់សារធាតុបំពុលខ្លីសែល ឲ្យទាបជាងកម្រិតដែលមិនលើសកម្រិតកំណត់របស់ SCAQMD ប្រតិបត្តិកររថភ្លើងតំបន់ និងអន្តរក្រុង អាចជំនួស កែប្រែ ឬបន្ថែមលក្ខណៈបច្ចេកទេសបញ្ចេញឧស្ម័នសូន្យ ឬទាប ចំពោះកងរថភ្លើងដែលមានស្រាប់ មួយផ្នែក ឬទាំងមូល។ ប្រភេទបច្ចេកវិទ្យាថ្មី ដែលអាចអនុវត្តបាន រួមមាន ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ប្រព័ន្ធរថភ្លើងអគ្គិសនីប្រភេទ multiple unit។ • រថភ្លើងខ្លីសែលប្រភេទ multiple unit។ • រថភ្លើង multiple unit ប្រភេទថ្មអគ្គិសនី-កូនកាត់។ • ខ្លីសែលបន្តពូជ និងឥន្ធនៈជំនួសផ្សេងៗ។ <p>Metro ត្រូវសម្របសម្រួលជាមួយប្រតិបត្តិកររថភ្លើងតំបន់ និងអន្តរក្រុង ដើម្បីរួមបញ្ចូលបច្ចេកវិទ្យាថ្មីទាំងនេះ ទៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងហិរញ្ញវត្ថុ និង/ឬ កិច្ចព្រមព្រៀងប្រតិបត្តិការ ដែលមានស្រាប់ និង/ឬ នាពេលអនាគត ដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្សេងពីម៉ាស៊ីនរថភ្លើង ក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.5-B៖ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) ប្រចាំឆ្នាំ លើសពី 25,000 MT នៃ CO2e</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាចជំរុញឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូររៀបរយធ្វើដំណើរ ទៅរកការប្រើប្រាស់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងការកាត់បន្ថយការពឹងផ្អែកលើយានយន្តផ្ទាល់ខ្លួនតែមួយនោះ ខណៈដែលសមត្ថភាពចល័តភាពក្នុងតំបន់មានការកែលម្អ។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ អាចជួយកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នពីការដឹកជញ្ជូនដោយប្រយោល ព្រោះថ្លៃថ្នូរជាមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលមានប្រសិទ្ធភាពជាង ហើយនឹងមានការកកស្ទះ និងការពន្យារពេលចរាចរណ៍លើបណ្តាញផ្លូវថ្នល់។ ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានទាំងនេះ ស្របតាមគោលបំណងរបស់ផែនការ 2020 RTP/SCS ក្នុងការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) ពីវិស័យដឹកជញ្ជូន។ 		
ផ្នែក 3.6៖ សំឡេង និងរំញ័រ			
<p>ប្រធានបទ 3.6-A៖ កម្រិតសំឡេងដែលលើសពីផែនការទូទៅដែលបានកំណត់ បទបញ្ជាសំឡេងខ្លះៗ ឬស្តង់ដាររបស់អង្គការ</p> <p>ប្រធានបទ 3.6-C៖ កម្រិតសំឡេងបរិយាកាស</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់សំឡេងខ្លះៗនៃការសាងសង់ នៅ William Mead Homes និង Care First Village ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេង។ ផលប៉ះពាល់សំឡេងខ្លះៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ នឹងកើតមាននៅការប្រើប្រាស់ដីប្រភេទ Category 2 (មានន័យថា លំនៅឋាន) ពីព្រោះកម្រិតកំណត់ដែលអាចអនុវត្តបានរបស់ FTA នឹងត្រូវបានលើស ក្នុងអំឡុងពេលថ្ងៃ (80 dBA Leq) និងពេលយប់ (70 dBA Leq) នៅក្នុងចម្ងាយរៀងគ្នា 250 ហ្វីត និង 300 ហ្វីត។ ការប្រើប្រាស់ដីប្រភេទ Category 2 និង Category 3 ខាងក្រោម នឹងរងផលប៉ះពាល់ពីសំឡេងខ្លះៗក្នុងការសាងសង់ ដែលលើសពីកម្រិតកំណត់ 75 dBA របស់ទីក្រុង៖ <ul style="list-style-type: none"> William Mead Homes – អង្គការលំនៅឋាន 41 ឯកតា និងការប្រើប្រាស់សម្រាប់កម្សាន្ត 1 កន្លែង Care First Village – ប្រហែល 36 អង្គការលំនៅឋាន និងទីផ្លារលេង/ឧទ្យានមួយ Mozaic Apartments – អង្គការលំនៅឋាន 82 ឯកតា និង Metro Gateway Childhood Development Center <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> នៅស្ថានភាពឆ្នាំ 2031 ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ ដល់អង្គការលំនៅឋានប្រភេទពហុគ្រួសារ 34 ឯកតា (អង្គការលំនៅឋាន 24 ឯកតានៅ William Mead Homes និងអង្គការលំនៅឋាន 10 ឯកតានៅ Care First Facility) និងឧទ្យាន/ទីលានកីឡា 1 កន្លែង នៅជិត William Mead Homes។ នៅស្ថានភាពឆ្នាំ 2040 ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ ដល់អង្គការលំនៅឋានប្រភេទពហុគ្រួសារ 34 ឯកតា (អង្គការលំនៅឋាន 24 ឯកតានៅ William Mead Homes និងអង្គការលំនៅឋាន 10 ឯកតានៅ Care First Facility) និងឧទ្យាន/ទីលានកីឡា 1 កន្លែង នៅជិត William Mead Homes។ <p>ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ NV-2 និង NV-3។</p> <p>ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ NV-1។</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.6-B៖ កម្រិតរំញ័រដែលបញ្ជូនតាមដី និងកម្រិតសំឡេងដែលបញ្ជូនតាមដី</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ នឹងកើតមាននៅក្នុងចម្ងាយ 300 ហ្វីត ពីការប្រើប្រាស់ដីដែលងាយរងឥទ្ធិពល សម្រាប់ម៉ាស៊ីនបុកគ្រឿងបរិក្ខារប្រភេទប៉ះទង្គិច និងនៅក្នុងចម្ងាយ 140 ហ្វីត សម្រាប់រ៉ូលីវរំញ័រ។ ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ អាចកើតមាននៅ William Mead Homes, Care First Village និង Mozaic Apartments ពីទស្សនៈនៃការរំខាន។ 	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ NV-2 និង NV-3។</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
	ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន		

ផ្នែក 3.7៖ ធនធានជីវសាស្ត្រ និងតំបន់ជីវសាស្ត្រ

<p>ផ្នែក 3.7-A៖ ប្រភេទរុក្ខជាតិ ឬសត្វដែលត្រូវបានចុះបញ្ជី ឬជាបេតិកភណ្ឌជាតិ ច្បាប់សហព័ន្ធ និងរដ្ឋ</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ អាចពាក់ព័ន្ធនឹងការដកចេញដើមឈើធម្មជាតិ ឬដើមឈើតុបតែង ការងារលើខ្សែផ្លូវដែក និងការកែប្រែស្ពាន នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue ដែលអាចរំខានដល់សត្វប្រេយៀវប្រភេទ western mastiff bat និង western yellow bat ដែលអាចប្រើប្រាស់តំបន់ទាំងនេះជាកន្លែងស្នាក់នៅ។ <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p><i>ការសាងសង់</i></p> <p>BIO-1 សត្វប្រេយៀវ៖ ការស្ទង់មតិមុនការសាងសង់ សម្រាប់សត្វប្រេយៀវដែលមានស្ថានភាពពិសេស និងស្នាក់នៅតាមទីជម្រក (រួមទាំង western mastiff bat និង western yellow bat) និងប្រភេទសត្វប្រេយៀវដើមផ្សេងទៀត ត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកជំនាញផ្នែកសត្វប្រេយៀវ ដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ និងបានអនុម័តដោយ Metro និង/ឬ CDFW ក្នុងរយៈពេល 2 សប្តាហ៍ មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់។ ការស្ទង់មតិ ត្រូវអនុវត្តនៅទីតាំងដែលមានទីជម្រកសមស្រប និង/ឬ រចនាសម្ព័ន្ធស្ថាន ដែលនឹងត្រូវដកចេញ ឬមានការកែប្រែផ្នែករចនាសម្ព័ន្ធខាងក្រោម។ ទីតាំងទាំងអស់ដែលមានទីជម្រកសម្រាប់សត្វប្រេយៀវសមស្រប (រួមទាំងទីជម្រកសម្រាប់សត្វប្រេយៀវមានកូនដែលអាចកើតមាន) ត្រូវបានស្ទង់មតិដោយប្រើបញ្ជីស្រាវជ្រាវវិធីសាស្ត្រដែលសមស្រប ដូចជា ការត្រួតពិនិត្យរចនាសម្ព័ន្ធ ការរាប់ចំនួនពេលចេញពីទីជម្រក ការស្ទង់មតិដោយសំឡេង (acoustic surveys) ឬវិធីសាស្ត្រសមស្របផ្សេងទៀត។ ការស្ទង់មតិ ត្រូវអនុវត្តនៅរដូវកាល និងពេលវេលាថ្ងៃ/យប់ដែលសមស្រប ដើម្បីធានាការរកឃើញសត្វប្រេយៀវដែលស្នាក់នៅពេលថ្ងៃ និងពេលយប់ (មានន័យថា តាមអាទិភាព គួរអនុវត្តការស្ទង់មតិមួយដងពេលថ្ងៃ និងមួយដងពេលយប់ នៅទីតាំងនីមួយៗដែលមានទីជម្រកសមស្រប ក្នុងអំឡុងរដូវមានកូន ចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែឧសភា ដល់ថ្ងៃទី 31 ខែសីហា)។ ប្រសិនបើរកមិនឃើញទីជម្រក ដើមឈើដែលផ្តល់ទីជម្រកសមស្របសម្រាប់សត្វប្រេយៀវ អាចត្រូវបានដកចេញ ដោយស្ថិតក្រោមការណែនាំរបស់អ្នកជំនាញផ្នែកសត្វប្រេយៀវដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។</p> <p>ប្រសិនបើរកឃើញទីជម្រក វិធានការបណ្តេញដោយមិនប្រើកម្លាំង (passive exclusion) ត្រូវរួមបញ្ចូលការត្រួតពិនិត្យទីជម្រករយៈពេល 3 ថ្ងៃ ដើម្បីកំណត់ថា ទីជម្រកនោះកំពុងមានសកម្មភាពឬអត់។ ប្រសិនបើទីជម្រកនោះមានសកម្មភាពក្នុងអំឡុង 3 ថ្ងៃនៃការត្រួតពិនិត្យ ហើយការសង្កេតបញ្ជាក់ថាវាមិនមែនជាគោកូន (maternity colony) នោះ ឧបករណ៍បណ្តេញសត្វប្រេយៀវបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវដំឡើងក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អ្នកជំនាញផ្នែកសត្វប្រេយៀវដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ និងបានអនុម័តដោយ Metro និង/ឬ CDFW។ តាមការសម្រេចចិត្តរបស់អ្នកជំនាញ ដោយផ្អែកលើជំនាញរបស់គាត់ ឬនាង រចនាសម្ព័ន្ធទីជម្រកជំនួសមួយ ឬច្រើន អាចត្រូវបានសាងសង់ និងដំឡើងមុនពេលដំឡើងឧបករណ៍បណ្តេញ។ ការបណ្តេញ ត្រូវអនុវត្តក្នុងរដូវស្លឹកឈើជ្រុះ (ខែកញ្ញា ឬខែតុលា) ដើម្បីជៀសវាងការចាប់សត្វប្រេយៀវកូនដែលមិនទាន់អាចហោះបាននៅរដូវក្តៅ ឬសត្វប្រេយៀវដែលស្ថិតក្នុងសភាពស្ងៀមស្ងាត់ (overwintering) នៅរដូវរងារ។ ប្រសិនបើមិនអាចកំណត់បានថា ទីជម្រកដែលមានសកម្មភាពគាំទ្រគោកូនឬអត់ នោះ ទីជម្រកនោះ មិនត្រូវរំខានឡើយ ហើយសកម្មភាពសាងសង់ក្នុងចម្ងាយ 300 ហ្វីត ត្រូវពន្យារពេល ឬផ្អាក រហូតដល់ទីជម្រកត្រូវបានទុកចោល និងកូនសត្វប្រេយៀវអាចហោះបាន (volant)។ កិច្ចខិតខំបណ្តេញ ត្រូវត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំរៀងរាល់សប្តាហ៍ និងបន្តអនុវត្តរហូតដល់បញ្ចប់សកម្មភាពសាងសង់គម្រោង ហើយត្រូវដកចេញ នៅពេលដែលមិនចាំបាច់ទៀត។</p> <p>វិធានការជៀសវាង និងកាត់បន្ថយខាងក្រោម ត្រូវអនុវត្តក្នុងអំឡុងការសាងសង់៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការងារទាំងអស់ដែលអនុវត្តលើស្ពាន ត្រូវធ្វើក្នុងពេលថ្ងៃ។ ប្រសិនបើមិនអាចអនុវត្តបាន ពន្លឺ និងសំឡេង ត្រូវបញ្ជូនឲ្យឆ្ងាយពីតំបន់ស្នាក់នៅពេលយប់ និងតំបន់ស្វែងរកអាហារ។ ឧបករណ៍ដែលប្រើប្រាស់ការឆេះ (ដូចជា ម៉ាស៊ីនភ្លើង ឬម៉ូតូ និងយានយន្ត) មិនត្រូវចត ឬដំណើរការក្រោមស្ពានឡើយ។ បុគ្គលិកសាងសង់ មិនត្រូវមានវត្តមានដោយផ្ទាល់ក្រោមគោកូនសត្វប្រេយៀវឡើយ។ សកម្មភាពសាងសង់ មិនត្រូវរារាំងយ៉ាងខ្លាំងដល់ការចូលប្រើលំហាកាសទៅកាន់ទីជម្រកសត្វប្រេយៀវឡើយ។ ការដកចេញដើមឈើធំៗ ដែលផ្តល់ទីជម្រកសមស្របសម្រាប់សត្វប្រេយៀវ ត្រូវអនុវត្តក្រៅរដូវមានកូន (ចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែឧសភា ដល់ថ្ងៃទី 31 ខែសីហា) មានន័យថា ការដកចេញ ត្រូវអនុវត្តនៅក្រៅរយៈពេលនេះ។ 	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
--	--	--	---

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		<p>ត្រូវអនុវត្តក្នុងអំឡុងរយៈពេលចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែកញ្ញា ដល់ថ្ងៃទី 30 ខែមេសា។ ដោយសារសត្វប្រចៀវអាចមានវត្តមាននៅក្នុងសភាពស្ងៀមស្ងាត់ (torpid) ក្នុងរដូវរងារ ទីជំរកសម្រាប់សត្វប្រចៀវដែលសមស្រប ត្រូវដកចេញ មុនពេលចូលរដូវអាភាសធាតុគ្រជាក់ ជាទូទៅនៅពេលសីតុណ្ហភាពធ្លាក់ចុះក្រោម 40 អង្សា Fahrenheit (ប្រហែលថ្ងៃទី 1 ខែវិច្ឆិកា) ឬតាមការកំណត់របស់អ្នកជំនាញផ្នែកសត្វប្រចៀវដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។ ប្រសិនបើចាំបាច់ត្រូវដកចេញដើមឈើធំៗដែលផ្តល់ទីជំរកសមស្របសម្រាប់សត្វប្រចៀវ បន្ទាប់ពីអាភាសធាតុគ្រជាក់ អ្នកជំនាញផ្នែកសត្វប្រចៀវដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវអនុវត្តការស្ទង់មតិមុនការសាងសង់ នៅពេលសីតុណ្ហភាពលើសពី 40 អង្សា Fahrenheit ដើម្បីធានាថា មិនមានសត្វប្រចៀវស្ថិតនៅទីនោះក្នុងអំឡុងការដកចេញឡើយ។</p> <ul style="list-style-type: none"> នៅពេលដកដើមឈើចេញ ត្រូវដកស្លឹកស្លាតដែលស្លាប់ចេញជាមុន មុនពេលកាប់ដើមឈើ ដើម្បីអនុញ្ញាតឲ្យសត្វប្រចៀវណាមួយអាចគេចខ្លួនបាន។ 	
<p>ប្រធានបទ 3.7-B: បក្សីកំពុងកាច់សំបុកដែលត្រូវបានការពារតាមច្បាប់ MBTA</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើសំបុកដែលកំពុងមានសកម្មភាព រួមទាំងការដកចេញដើមឈើធំៗ និងការកែលម្អស្ថាន អាចបណ្តាលឲ្យមានការថយចុះកម្រិតមធ្យមនៃទំហំប្រជាជនរបស់ បក្សីកំពុងកាច់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារតាមច្បាប់ MBTA។ <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើសំបុកដែលកំពុងមានសកម្មភាព អាចរួមមានហានិភ័យកើនឡើងពីសំឡេងខ្លាំងក្នុងការសាងសង់ រំញ័រចូល ពន្លឺពេលយប់ និងការចូលមកជិតរបស់មនុស្ស ដែលបណ្តាលឲ្យអត្រាជោគជ័យនៃការកាច់សំបុកថយចុះ។ 	<p>ការសាងសង់ និងដោយប្រយោល</p> <p>BIO-2 ប្រភេទសត្វក្រោមច្បាប់ MBTA: ការដកចេញរុក្ខជាតិ ត្រូវអនុវត្តក្រៅរដូវកាលបក្សីកំពុងកាច់សំបុក (ចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែកុម្ភៈ ដល់ថ្ងៃទី 30 ខែកញ្ញា) តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ ប្រសិនបើមិនអាចអនុវត្តការដកចេញរុក្ខជាតិក្រៅរដូវកាលបក្សីកំពុងកាច់សំបុកបាន អ្នកជំនាញផ្នែកបក្សីដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ និងបានអនុម័តដោយ Metro និង/ឬ CDFW ត្រូវអនុវត្តការស្ទង់មតិមុនការសាងសង់ ដើម្បីកំណត់ទីតាំងសំបុកដែលកំពុងមានសកម្មភាព ក្នុងរយៈពេល 72 ម៉ោង មុនពេលដកចេញរុក្ខជាតិ នៅក្នុងតំបន់នីមួយៗដែលមានទីជំរកសមស្របសម្រាប់ការកាច់សំបុក ទូទាំងតំបន់សិក្សាជីវសាស្ត្រ (BSA)។ ប្រសិនបើរកឃើញ បក្សីកំពុងកាច់សំបុក ក្នុងអំឡុងការស្ទង់មតិមុនការសាងសង់ អ្នកជំនាញត្រូវកំណត់តំបន់ការពារការរំខាន (exclusionary buffer) ដែលសមស្រប ដើម្បីទប់ស្កាត់ការរំខានដល់សំបុក (150 ហ្វីត សម្រាប់បក្សី passerines និង 500 ហ្វីត សម្រាប់បក្សី raptors)។ តំបន់ការពារនេះ អាចត្រូវកាត់បន្ថយ ដោយផ្អែកលើលក្ខខណ្ឌជាក់លាក់តាមប្រភេទសត្វ និងតាមទីតាំង ដូចដែលបានកំណត់ដោយអ្នកជំនាញដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។ តំបន់ការពារនេះ ត្រូវសម្គាល់ឲ្យច្បាស់លាស់នៅក្នុងទីតាំងការងារ ដោយបុគ្គលិកសាងសង់ ក្រោមការណែនាំរបស់អ្នកជំនាញ ហើយការសាងសង់ ឬការដកចេញរុក្ខជាតិ មិនត្រូវអនុវត្តនៅក្នុងតំបន់ការពារ នោះឡើយ រហូតដល់អ្នកជំនាញកំណត់ថា កូនបក្សីបានហោះចេញពីសំបុក (fledged) ឬសំបុកមិនមានសកម្មភាពទៀត។</p> <p>ឧបករណ៍រារាំង (exclusionary devices) (សម្ភារៈផ្លែវីន ដូចជា ក្តារឈើ ឬ plexiglass សម្ភារៈអាចបត់បែន ដូចជា vinyl ឬយន្តការដូចគ្នា ដែលអាចរារាំងមិនឲ្យបក្សីសាងសង់សំបុក) ត្រូវដំឡើងលើទីតាំងសមស្របសម្រាប់សំបុក នៅលើស្ថាន អគារ ឬរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដែលនឹងត្រូវដកចេញ ឬមានការកែប្រែផ្នែករចនាសម្ព័ន្ធខាងក្រោម មុនរដូវកាលបក្សីកំពុងកាច់សំបុក (ចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែកុម្ភៈ ដល់ថ្ងៃទី 30 ខែកញ្ញា) ដើម្បីទប់ស្កាត់ការកាច់សំបុក នៅលើស្ថាន អគារ ឬរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដោយបក្សីដែលកាច់សំបុកលើស្ថាន និងក្នុងចន្លោះបាក់បែក (ឧទាហរណ៍ swifts និង swallows)។ មិនត្រូវប្រើសំណាញ់ជាសម្ភារៈរារាំងឡើយ ពីព្រោះវាអាចបង្ករបួស ឬសម្លាប់បក្សី ដែលនឹងជាការរំលោភច្បាប់ MBTA។</p> <p>បន្ថែមពីនេះ ប្រសិនបើការងារលើស្ថាន អគារ ឬរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗដែលមានសក្តានុពលជាទីតាំងសំបុក និងនឹងត្រូវដកចេញ ឬមានការកែប្រែផ្នែករចនាសម្ព័ន្ធខាងក្រោម ត្រូវអនុវត្តក្នុងអំឡុងថ្ងៃទី 1 ខែកុម្ភៈ ដល់ថ្ងៃទី 30 ខែកញ្ញា សំបុកបក្សីទាំងអស់ ត្រូវដកចេញ មុនថ្ងៃទី 1 ខែកុម្ភៈ។ មុនពេលដកសំបុកភ្លាមៗ អ្នកជំនាញផ្នែកជីវសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ត្រូវត្រួតពិនិត្យសំបុកនីមួយៗ ដើម្បីពិនិត្យមើលវត្តមានសត្វប្រចៀវដែលស្ថិតក្នុងសភាពស្ងៀមស្ងាត់ (torpid) ដែលត្រូវបានគេដឹងថា អាចប្រើសំបុក swallows ចាស់ៗជាទីជំរក។ ការដកសំបុកដែលកំពុងសាងសង់មិនទាន់រួច ត្រូវអនុវត្តក្រោមការណែនាំ និងការសង្កេតរបស់អ្នកជំនាញដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។ ការដកសំបុក swallows ដែលកំពុងសាងសង់មិនទាន់រួច លើស្ថានដែលកំពុងសាងសង់ ត្រូវធ្វើឡើងញឹកញាប់តាមដែលចាំបាច់ ដើម្បីទប់ស្កាត់ការបញ្ចប់សំបុក។ ការដកសម្ភារៈសំបុក និងការដំឡើងឧបករណ៍រារាំង ត្រូវត្រួតពិនិត្យដោយអ្នកជំនាញដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់។ កិច្ចខិតខំរារាំងទាំងនេះ ត្រូវបន្តអនុវត្ត ដើម្បីរក្សារចនាសម្ព័ន្ធឲ្យគ្មានបក្សី swallows រហូតដល់ខែតុលា ឬរហូតដល់បញ្ចប់ការសាងសង់។</p> <p>បុគ្គលិកគម្រោង និងអ្នកមើលទាំងអស់ ដែលនឹងមានវត្តមាននៅទីតាំងក្នុងអំឡុងការសាងសង់ ត្រូវបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលជាភាគព្វកិច្ច ដែលអនុវត្តដោយអ្នកជំនាញជីវសាស្ត្ររបស់គម្រោង ឬអ្នកជំនាញដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ដែលបានតែងតាំង។ បុគ្គលិកឬអ្នកមើលការថ្មីណាមួយ ដែលចូលរួមបន្ទាប់ពីការចាប់ផ្តើមសាងសង់ ក៏ត្រូវបញ្ចប់ការបណ្តុះបណ្តាលក្នុងកម្មវិធី Worker Environmental Awareness Program ជាភាគព្វកិច្ច មុនពេលចាប់ផ្តើមការងារ។ ការបណ្តុះបណ្តាលនេះ ត្រូវជូនដំណឹងដល់កម្មករ អំពីផលប៉ះពាល់ដែលអាចកើតមានលើធនធានជីវសាស្ត្រ និងធនធានដែលអាចស្ថិតក្រោមអំណាចយុត្តាធិការ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>យ៉ាងហោចណាស់ ការបណ្តុះបណ្តាល ត្រូវរួមបញ្ចូលប្រធានបទដូចខាងក្រោម៖ (1) ទីតាំងដែលអាចមានវត្តមានប្រភេទសត្វដែលមានស្ថានភាពពិសេស; (2) គោលបំណងនៃការការពារធនធាន; (3) វិធានការការពារដែលត្រូវអនុវត្តនៅក្នុងទីតាំងការងារ; (4) អនុវត្តសាងសង់ដែលមានទំនួលខុសត្រូវចំពោះបរិស្ថាន; និង (5) ពិធីការដើម្បីដោះស្រាយជម្លោះដែលអាចកើតមាននៅពេលណាមួយក្នុងអំឡុងដំណើរការសាងសង់។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.7-C៖ ការផ្លាស់ទីចលនាសត្វព្រៃ</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.7-D៖ ការមិនអនុលោមតាមបទបញ្ជាអភិរក្សដើមឈើ</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ជម្រើសសាងសង់ អាចបណ្តាលឲ្យមានការដកចេញ ឬការខ្វះខាតដល់ប្រភេទដើមឈើដើម ដែលត្រូវបានការពារក្រោមបទបញ្ជាលេខ 186873 និងគោលនយោបាយដើមឈើរបស់ LA Metro។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដឹករណ៍ ការកែសម្រួលដី ការបង្ហាញដី និងការដាក់បំពេញដី ឬផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នៅក្នុងតំបន់ខ្សែបណ្តាញបូស (dripline) របស់ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ អាចនាំឲ្យខូចខាតបូស ហើយចុងក្រោយអាចបណ្តាលឲ្យដើមឈើងាប់។ 	<p>ការសាងសង់ និងដោយប្រយោល</p> <p>BIO-3 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ៖ ការស្ទង់មតិមុនការសាងសង់ សម្រាប់ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ (ដើមឈើដើមដែលមានអង្កត់ឆ្និតសរុបចាប់ពី 4 អ៊ីញឡើងទៅ ដែលវាស់នៅកម្ពស់ 4.5 ហ្វីតពីផ្ទៃដី ហើយស្ថិតក្រោមការការពារតាមបទបញ្ជាការពារដើមឈើ និងរុក្ខជាតិរបស់ទីក្រុង Los Angeles [បទបញ្ជាលេខ 186873] និងគោលនយោបាយដើមឈើរបស់ LA Metro រួមទាំងដើមអូក [Valley Oak (<i>Quercus lobata</i>)], California Live Oak (<i>Quercus agrifolia</i>), ឬដើមអូកប្រភេទផ្សេងៗណាមួយក្នុងសាសន៍ <i>Quercus</i> ដែលជាប្រភេទដើមកំណើតនៅរដ្ឋ California ប៉ុន្តែដកលែង Scrub Oak (<i>Quercus berberidifolia</i>) ដើម southern California black walnut (<i>Juglans californica</i>), ដើម western sycamore (<i>Platanus racemosa</i>), និងដើម California bay (<i>Umbellularia californica</i>) ត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកជំនាញព្រឹក្សាផ្នែកដើមឈើដែលបានចុះបញ្ជីជាផ្លូវការ (registered consulting arborist) ជាមួយ American Society of Consulting Arborists យ៉ាងហោចណាស់ 120 ថ្ងៃ មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់។ ទីតាំង និងទំហំរបស់ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារទាំងអស់ ត្រូវកំណត់ឲ្យបានច្បាស់ មុនការសាងសង់ និងត្រូវបញ្ចូលស្របលើផែនទីផែនកំណត់គម្រោង (Project footprint maps) ដើម្បីកំណត់ថា ដើមឈើណាខ្លះអាចត្រូវបានការពារ ស្របតាមបទបញ្ជាលេខ 186873។ អ្នកជំនាញព្រឹក្សាផ្នែកដើមឈើដែលបានចុះបញ្ជី ត្រូវរៀបចំ របាយការណ៍ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ (Protected Tree Report) ហើយដាក់ស្នើចំនួន 3 ច្បាប់ ទៅកាន់នាយកដ្ឋានកិច្ចការសាធារណៈ នៃទីក្រុង Los Angeles។ ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារណាមួយដែលត្រូវដកចេញ ដោយសារការសាងសង់គម្រោង ត្រូវជំនួសតាមអត្រា 2:1 (ប្រហូតដល់ 4:1 សម្រាប់ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារនៅលើអចលនទ្រព្យឯកជន) លើកលែងតែករណីដែលដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ ត្រូវបានផ្លាស់ទីទៅកន្លែងដើមឈើអចលនទ្រព្យដដែល ទីក្រុង Los Angeles បានអនុម័តការដកចេញដើមឈើនោះ ហើយការផ្លាស់ទីមានសមហេតុផលផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងអំណោយផលចំពោះអត្រាសំរានមានជីវិតរបស់ដើមឈើ។ ដើមឈើជំនួសនីមួយៗ ត្រូវមានយ៉ាងហោចណាស់ទំហំបណ្តុះ 15 ហ្គាឡុង មានអង្កត់ឆ្និតយ៉ាងហោចណាស់ 1 អ៊ីញ វាស់នៅកម្ពស់ 1 ហ្វីតពីគល់ និងមានកម្ពស់យ៉ាងហោចណាស់ 7 ហ្វីត វាស់ពីគល់ឡើងទៅ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ផ្នែក 3.8៖ តំបន់លិចទឹក ពារសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹក</p>			
<p>ប្រធានបទ 3.8-A៖ លំនាំបង្ហូរទឹក ការកកកម្ម និងការកកកុញកំទេចដី</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ អាចបណ្តាលឲ្យមានការផ្លាស់ប្តូរលំនាំបង្ហូរទឹក ដោយសារការកកកុញកំទេចដី នៅតំបន់ខាងក្រោមទឹកដែលនាំឲ្យមានលំហូរទឹកហូរចេញ និងការកកកាយដីយ៉ាងខ្លាំង លើអចលនទ្រព្យជាប់ខាង។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់</p> <p>HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្តផែនការ SWPPP៖ ក្នុងអំឡុងការសាងសង់ Metro ត្រូវអនុលោមតាមបទបញ្ជាគ្រឹះនៃអាជ្ញាប័ណ្ណទៅ NPDES សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកភ្លៀងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ និងការវិនិយោគដល់ដី (Construction General Permit – CGP) (បទបញ្ជាលេខ 2009-0009-DWQ, NPDES លេខ CAS000002) និងការកែប្រែបន្តបន្ទាប់ណាមួយ (បទបញ្ជាលេខ 2010-0014-DWQ និងបទបញ្ជាលេខ 2012-0006-DWQ ដែលកំពុងមានប្រសិទ្ធភាពបច្ចុប្បន្ន) ។ ទោះជាយ៉ាងណាក្នុងអំឡុងការសាងសង់គម្រោងនេះ អាចមានបទបញ្ជាលេខ 2022-0057-DWQ មានប្រសិទ្ធភាព។ អាជ្ញាប័ណ្ណនេះ ត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី 8 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2022 ហើយនឹងចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 1 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2023។ សកម្មភាពសាងសង់ មិនត្រូវចាប់ផ្តើមឡើយ រហូតដល់ទទួលបានលេខសម្គាល់អ្នកបញ្ចេញកាកសំណល់</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
<p>ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក អាចបណ្តាលឲ្យមានការកកកាយដីនៅតំបន់ខាងក្រោមទឹក និងការកើនឡើងនៃភាគល្អិតដែលលូរ និងកំទេចដី ដែលនឹងបង្កើនកម្រិតភាពមិនច្បាស់លាស់ (turbidity) នៃទឹកទទួលទឹកដោយផ្ទាល់។</p> <p>ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក អាចបណ្តាលឲ្យមានការកកកាយដីនៅតំបន់ខាងក្រោមទឹក និងការកើនឡើងនៃភាគល្អិតដែលលូរ និងកំទេចដី ដែលនឹងបង្កើនកម្រិតភាពមិនច្បាស់លាស់ (turbidity) នៃទឹកទទួលទឹកដោយផ្ទាល់។</p> <p>ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ពី ប្រព័ន្ធ Stormwater Multiple Application and Report Tracking System។ អ្នករៀនការ ត្រូវអនុវត្តគ្រប់ចំណុចដែលត្រូវការទាំងអស់នៃផែនការ SWPPP ក្នុងអំឡុងការសាងសង់គម្រោង។ Metro ត្រូវអនុវត្តលោមតាមតម្រូវការសម្រាប់ការយកគំរូ និងការវាយតម្លៃ កម្រិតហានិភ័យទី 2 (Risk Level 2) នៃ CGP។ ផែនការសកម្មភាពព្រឹត្តិការណ៍ភ្លៀង (Rain Event Action Plan) ត្រូវរៀបចំ និងអនុវត្តដោយអ្នកអភិវឌ្ឍ SWPPP ដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ក្នុងរយៈពេល 48 ម៉ោង មុនពេលមានព្រឹត្តិការណ៍ភ្លៀង ដែលមានប្រជាប្រិយភាពនៃការធ្លាក់ភ្លៀង 50 ភាគរយ ឬច្រើនជាងនេះ តាមការព្យាករណ៍របស់ National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)។ សេចក្តីជូនដំណឹងបញ្ចប់ (Notice of Termination) ត្រូវដាក់ស្នើទៅកាន់ SWRCB ក្នុងរយៈពេល 90 ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសាងសង់ និងការធ្វើឲ្យទីតាំងមានស្ថិរភាព។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW) : Metro ត្រូវអនុវត្តលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអាជ្ញាប័ណ្ណ Caltrans MS4 (បទបញ្ជាលេខ 2022-0033-DWQ) និង Time Schedule Order (បទបញ្ជាលេខ 2022-0089-DWQ) ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី 22 ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2022 ហើយចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 1 ខែមករា ឆ្នាំ 2023 ព្រមទាំងបទប្បញ្ញត្តិដែលអាចអនុវត្តបាន នៃ Caltrans SWMP សម្រាប់ BMP រយៈពេលវែង។ តម្រូវការបន្ទាប់ពីសាងសង់នេះ អនុវត្តតែចំពោះការកែលម្អស្ថានភាពលើកម្ពស់ US-101 ប៉ុណ្ណោះ។ Metro ត្រូវរៀបចំ របាយការណ៍ ទិន្នន័យទឹកភ្លៀង សម្រាប់ដំណាក់កាលគម្រោង គំនូរ បញ្ជាក់បច្ចេកទេស និងការប៉ាន់ប្រមាណ (plans, specifications, and estimate) ដើម្បី ដោះស្រាយ BMP បន្ទាប់ពីសាងសង់ សម្រាប់ស្ថានភាពលើក US-101 ស្របតាម Caltrans Project Planning and Design Guide (កំណែចុងក្រោយ)។</p> <p>HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW) : សម្រាប់ផ្នែកនៃគម្រោង ដែលស្ថិតក្រៅ Caltrans ROW និងមិន ស្ថិតក្រោមអំណាចយុត្តាធិការរបស់ទីក្រុង Los Angeles នោះ Metro ត្រូវអនុវត្តលោមតាម អាជ្ញាប័ណ្ណទូទៅ NPDES សម្រាប់តម្រូវការបញ្ចេញ កាកសំណល់ ទឹកភ្លៀងពីប្រព័ន្ធ MS4 តូច (បទបញ្ជាលេខ 2013-0001-DWQ, NPDES លេខ CAS000004) ដែលចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 1 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2013 (ហៅថា Phase II permit) ។</p> <p>HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (ទីក្រុង Los Angeles) : Metro ត្រូវអនុវត្តលោមតាម តម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់ NPDES សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹក MS4 នៅក្នុងតំបន់អាងទឹកឆ្នេរ នៃខោនធី Los Angeles និង Ventura (បទបញ្ជាលេខ R4-2021-0105, NPDES លេខ CAS004004) ដែលចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 11 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2021 (ហៅថា Phase I Permit)។ តម្រូវការបន្ទាប់ពីសាងសង់នេះ អនុវត្តចំពោះគម្រោងទាំងមូល លើកលែងតែផ្នែកដែលស្ថិតក្រោមអំណាចយុត្តាធិការរបស់ Caltrans MS4 Permit និង Phase II Permit។ Metro ត្រូវរៀបចំ របាយការណ៍ LID ចុងក្រោយ ស្របតាម City of Los Angeles Planning and Land Development Handbook for Low Impact Development (LID Manual) ថ្ងៃទី 9 ខែឧសភា ឆ្នាំ 2016។ ឯកសារនេះ ត្រូវកំណត់អត្តសញ្ញាណ BMP ដែលត្រូវអនុវត្តឲ្យមានស្រាប់ មុនពេលចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំគម្រោង។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.8-B: ទឹកដក់</p> <p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• កំទេចដី សារធាតុគីមី ផលិតផលរាវ ផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈ (ឧទាហរណ៍ ធុរាលាប សារធាតុរំលាយ និងឥន្ធនៈ) និងកាកសំណល់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបេតុង អាចកើតមានការលេចធ្លាយ ឬហូរចេញ ហើយមានសក្តានុពលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមរយៈ ទឹកដក់ទៅកាន់ទន្លេ Los Angeles។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នឹងបង្កើនបរិមាណលំហូរទឹក ហើយអាចលើសសមត្ថភាពរបស់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅទីតាំងមួយចំនួន ប្រសិនបើមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-1។</p> <p>HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ក្នុងការសាងសង់ (Construction Hazardous Materials Management Plan, HMMP) : មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ អ្នករៀនការត្រូវរៀបចំផែនការ HMMP មួយ ដែលបញ្ជាក់ពីវិធានការសម្រាប់ការផ្ទុក ការរក្សាទុកក្នុងធុង/ ការគ្រប់គ្រងការលេចធ្លាយ និងការបោះចោលសម្ភារៈគីមី និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ដីដែលបានបំពុល និងទឹកក្រោមដីដែលបានបំពុល ដែលត្រូវ ប្រើប្រាស់ ឬត្រូវបានប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងការសាងសង់ រួមទាំងទីតាំងត្រឹមត្រូវសម្រាប់ការបោះចោល។ ផែនការ HMMP ត្រូវរៀបចំឲ្យគ្រប់ដណ្តប់ តំបន់ដែនកំណត់គម្រោង (Project footprint) ហើយត្រូវរួមបញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមតែ ប្រធានបទខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការពិពណ៌នាអំពីសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ និងកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ដែលបានប្រើប្រាស់ (29 CFR 1910.1200) ។ • ការពិពណ៌នាអំពីនីតិវិធីក្នុងការដោះដូរ ការដឹកជញ្ជូន ការព្យាបាល និងការបោះចោល តាមដែលពាក់ព័ន្ធ សម្រាប់សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ឬកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់នីមួយៗ (29 CFR 1910.120) ។ 	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
	<p>ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<ul style="list-style-type: none"> វិធានការត្រៀមខ្លួន ការបង្ការ ផែនការបម្រុងទុក និងនីតិវិធីសង្គ្រោះបន្ទាន់ រួមទាំងព័ត៌មានទំនាក់ទំនងសម្រាប់ករណីអាសន្ន (29 CFR 1910.38) ។ ការពិពណ៌នាអំពីការបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិក រួមទាំង ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹម (1) ការទទួលស្គាល់ហានិភ័យដែលមានស្រាប់ ឬអាចកើតមានដែលបណ្តាលមកពីការលេចធ្លាយដោយអចេតនា ឬការបញ្ចេញសារធាតុផ្សេងៗ; (2) ការអនុវត្តនីតិវិធីជម្លៀស ការជូនដំណឹង និងនីតិវិធីឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់ផ្សេងៗ; និង (3) ការគ្រប់គ្រង ការយល់ដឹង និងការដោះដូរសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ និងកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ តាមកម្រិតទំនួលខុសត្រូវរបស់បុគ្គលិកនីមួយៗ (29 CFR 1910)។ សេចក្តីណែនាំអំពីការរក្សាទុកសន្លឹកទិន្នន័យសុវត្ថិភាព (Safety Data Sheets) នៅទីតាំងការងារ សម្រាប់សារធាតុគីមីគ្រោះថ្នាក់នីមួយៗដែលមាននៅទីតាំង (29 CFR 1910.1200)។ ការកំណត់អត្តសញ្ញាណទីតាំងនៃតំបន់ផ្ទុកសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ រួមទាំងតំបន់ផ្ទុកបណ្តោះអាសន្ន ដែលត្រូវបំពាក់ដោយប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់បន្ទាប់បន្សំ ដែលមានទំហំគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីទប់ស្កាត់បរិមាណរបស់ផ្ទុក ឬអាងផ្ទុកដែលមានទំហំធំបំផុត (29 CFR 1910.120)។ <p>ប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-2 ដល់ HWQ-4។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.8-C៖ ការលិចទឹក</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.8-D៖ ស្តង់ដារគុណភាពទឹក និងតម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ អាចបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើគុណភាពទឹក និងអាចលើសតម្រូវការបញ្ចេញទឹកដក់ និងការបញ្ចេញទឹកមិនមែនទឹកភ្លៀង ប្រសិនបើលំហូរទឹកមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងឲ្យបានត្រឹមត្រូវ។ ការដោះដូរលាយបេតុងមិនបានត្រឹមត្រូវអាចត្រូវបានហូរទៅដោយទឹកហូរចេញ ហើយបណ្តាលឲ្យគុណភាពទឹកលើផ្ទៃដីថយចុះ។ ការប៉ះពាល់របស់លំហូរទឹកលើផ្ទៃដី ជាមួយដីដែលមានសារធាតុបំពុលទាំងនេះ អាចបណ្តាលឲ្យគុណភាពទឹកនៃទន្លេ Los Angeles នៅផ្នែក Reach 2 ថយចុះ។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> បរិមាណតិចតួចនៃលោហៈពិជ្ជលីហ្វ្រាំង ប្រេង និងខ្លាញ់ នឹងកើតមានពីខេត្តដែលអាចបញ្ចេញសារធាតុទាំងនេះ និងសារធាតុគីមីផ្សេងៗ ទៅក្នុងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់។ <p>ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MM HWQ-1។</p> <p>HWQ-5 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹកក្រោមដីក្នុងតំបន់៖ អ្នកមេការ ត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃ តម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់ទូទៅសម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកក្រោមដីពីការសាងសង់ និងការបង្ហូរទឹកគម្រោង ទៅកាន់ទឹកលើផ្ទៃដី នៅក្នុងតំបន់អាងទឹកឆ្នេរ នៃខោនធី Los Angeles និង Ventura (បទបញ្ជាលេខ R4-2013-0095, អាជ្ញាប័ណ្ណ NPDES លេខ CAG994004) ដែលចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 6 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2013 (ហៅថា អាជ្ញាប័ណ្ណ Dewatering Permit) តាមដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបញ្ចេញកាកសំណល់បង្ហូរទឹកក្រោមដី ដែលមិនមែនជាទឹកភ្លៀង។ ជម្រើសពីរនៃការបញ្ចេញ រួមមាន ការបញ្ចេញទៅកាន់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀងក្នុងតំបន់ និង/ឬ ទៅកាន់ប្រព័ន្ធលូសាធារណៈ ហើយអ្នកមេការត្រូវទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណពី RWQCB និង/ឬ ទីក្រុង Los Angeles។</p> <p>HWQ-6 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹកក្រោមដីក្នុងតំបន់ សម្រាប់ទីតាំងដែលមានការបំពុល៖ អ្នកមេការ ត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃ តម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់ទូទៅ សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកក្រោមដីដែលបានព្យាបាល ពីការស៊ើបអង្កេត និង/ឬ ការសម្អាតទីតាំងដែលបានបំពុលដោយ VOC ទៅកាន់ទឹកលើផ្ទៃដី នៅក្នុងតំបន់អាងទឹកឆ្នេរ នៃខោនធី Los Angeles និង Ventura (បទបញ្ជាលេខ R4-2013-0043, អាជ្ញាប័ណ្ណ NPDES លេខ CAG914001) ដែលចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី 7 ខែមេសា ឆ្នាំ 2013 (ហៅថា អាជ្ញាប័ណ្ណ Dewatering Permit សម្រាប់ទីតាំងបំពុល) សម្រាប់ការបញ្ចេញកាកសំណល់បង្ហូរទឹកក្រោមដី ដែលមិនមែនជាទឹកភ្លៀង ពីទីតាំងដែលបានបំពុល និងត្រូវបានប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងការសាងសង់។ ជម្រើសពីរនៃការបញ្ចេញ រួមមាន ការបញ្ចេញទៅកាន់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀងក្នុងតំបន់ និង/ឬ ទៅកាន់ប្រព័ន្ធលូសាធារណៈ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃបរិមាណ និងអត្រាលំហូររបស់ ទឹកដក់ អាចបណ្តាលឱ្យកើតមាន ឬរួមចំណែកដល់ការកកស្ទះ និងការដឹកជញ្ជូនសារធាតុបំពុលទៅក្រៅតំបន់ ប្រសិនបើមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ ការទទួលបានដីក្បាលដី (parcels) ដែលមាន IGP មានស្រាប់ រួមមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ ការដោះស្រាយការបញ្ចេញទឹកដក់ ដែលមានសារធាតុបំពុល។ ប្រសិនបើដំណើរការទាំងនេះមិនត្រូវបានបន្ត ទឹកដក់ពីសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម អាចមិនត្រូវបានដោះស្រាយត្រឹមត្រូវ ហើយអាចប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀង។ 	<p>ប្រព័ន្ធលូទឹកស្អុយ ហើយអ្នកទៅការត្រួតពិនិត្យទារយកអាជ្ញាប័ណ្ណពី RWQCB និង/ឬ ទីក្រុង Los Angeles។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-2 ដល់ HWQ-4។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-1 ដល់ HWQ-6 និង;</p> <p>HWQ-7 រៀបចំ និងអនុវត្ត Industrial SWPPP សម្រាប់សកម្មភាពឧស្សាហកម្មដែលត្រូវបានផ្លាស់ទី និងស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រង Metro ត្រូវអនុលោមតាមអាជ្ញាប័ណ្ណទៅ NPDES សម្រាប់ការបង្ហូរទឹកដក់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម (IGP; លំដាប់លេខ 2014-0057-DWQ ដូចដែលបានកែប្រែដោយលំដាប់លេខ 2015-0122-DWQ, NPDES លេខ CAS000001) សម្រាប់អចលនទ្រព្យដែលពាក់ព័ន្ធនឹងឧស្សាហកម្ម ដែលត្រូវបានរុះរើ ផ្លាស់ទី ឬបង្កើតថ្មី ដោយមានផលប៉ះពាល់ពីគម្រោង។ នេះរួមបញ្ចូលទាំងការរៀបចំ Industrial SWPPP (ច្រើន) តាមការសម្រប។</p>	

ផ្នែក 3.9 ភូគោលវិទ្យា ដី និងសកម្មភាពរញ្ជួយដី

<p>ប្រធានបទ 3.9-A: ការញ្ជ័រដីដោយសាររញ្ជួយដី ឬការបរាជ័យនៃដីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងរញ្ជួយដី រួមទាំងការរលាយដី (liquefaction)</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.9-B: ការសឹកដី</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបាត់បង់ស្រទាប់ការពារផ្ទៃដី និងបង្កើនសក្តានុពលនៃការហូរទឹកលើផ្ទៃដី និងធ្វើឱ្យដីដែលមិនមានការការពារ ត្រូវបានប៉ះពាល់ដោយការសឹកដីដោយសារទឹក អំឡុងពេលសាងសង់។ ផ្ទៃការងារបណ្តោះអាសន្នដែលមិនអាចប្រាប់ទឹកបាន ដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងអំឡុងពេលសាងសង់ ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកើនឡើងនៃការហូរទឹកលើផ្ទៃដីផងដែរ ដោយធ្វើឱ្យដីដែលមិនមានការការពារ ត្រូវបានប៉ះពាល់ដោយការសឹកដីដោយសារទឹក។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ប្រសិនបើដីដែលត្រូវបានបង្ហាញមុខ មិនត្រូវបានការពារពីការសឹកដីដោយសារខ្យល់ ឬទឹក ដូចជាករណីដែលរុក្ខជាតិត្រូវបានកាត់ចេញសម្រាប់តំបន់ការងារ និងកន្លែងស្តុកសម្ភារៈ នោះទាំងតំបន់ការងារដែលបង្ហាញមុខ និងសម្ភារៈដែលបានស្តុកទុក អាចនឹងត្រូវរងការសឹកដី ហើយបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់គុណភាពខ្យល់ និងគុណភាពទឹក។ 	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-1។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 និង HWQ-1។</p> <p>HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA ទូទាំងគម្រោង (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់) ៖ មុនដំណាក់កាលចេញក្រោយ ត្រូវរៀបចំការស៊ើបអង្កេតទីតាំងបរិស្ថាន Phase II ដើម្បីផ្តោតលើប្រភពកាកសំណល់បំពុលដែលមានសក្តានុពល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់) សម្រាប់អចលនទ្រព្យនៅក្នុងដែនគម្រោង ដែលនឹងត្រូវរងផលប៉ះពាល់ពីការដឹកកាយ។ សកម្មភាព Phase II នឹងរួមមាន៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការប្រមូលសំណាកដី ទឹកក្រោមដី និងឧស្ម័នក្នុងដី ពីរនូវដីក សម្រាប់ការវិភាគភូគោលវិទ្យា និងបរិស្ថាន ហើយប្រមូល និងដាក់ស្នើសំណាកទៅមន្ទីរពិសោធន៍បរិស្ថាន ដើម្បីអនុវត្តកម្មវិធីវិភាគ។ ការយកសំណាកនឹងផ្អែកលើលទ្ធផលរកឃើញពី Phase I ESA សម្រាប់តំបន់គម្រោង។ ការវិភាគសំណាកនៅមន្ទីរពិសោធន៍ សម្រាប់សារធាតុបំពុលដែលជាប្រធានបទព្រួយបារម្ភ ដែលខុសគ្នាតាមទីតាំង ប៉ុន្តែអាចរួមមាន VOCs, PAHs, TPH, PCBs និងលេហាធាតុ Title 22 នៃ CCR។ <p>ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ Phase II ESA ដើម្បីសង្ខេបលទ្ធផលនៃសកម្មភាពខ្លាំង និងការយកសំណាក និងផ្តល់អនុសាសន៍ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការស៊ើបអង្កេត។ Metro ត្រូវអនុវត្តលទ្ធផលរកឃើញពី Phase II ESA។ Phase II ESA ត្រូវបានអនុវត្ត។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.9-C៖ ការលិចដី ការរីករាលដាលចំហៀង និងដីច្រេះ ឬដីមិនមានស្ថេរភាព</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារតែមានស្រទាប់ដីដែលអាចបង្រួមបាន នៅក្នុងជម្រៅប្រហែល 30 ហ្វីតខាងលើ នៃតំបន់ដែលបានស្នើសុំអនុវត្តការកែលម្អ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ក្នុងផ្នែកទី 2 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង គេរំពឹងថានឹងមានការលិចដី ទាំងក្នុងរយៈពេលខ្លី និងរយៈពេលវែង។ ដោយសារសក្តានុពលការច្រេះពីមធ្យមទៅខ្ពស់នៃដី នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង មានហានិភ័យកើនឡើងនៃការបង្ហាញមុខដីមានលក្ខណៈច្រេះ អំឡុងពេលសាងសង់។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការច្រេះអាចធ្វើឱ្យសំណង់ដែលសាងសង់លើដីមានលក្ខណៈច្រេះ ខ្សោយចុះ ហើយអាចបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាតដល់គ្រឹះ និងបំពង់បញ្ជុះក្រោមដី នៅពេលដីមានលក្ខណៈច្រេះ ប្រតិបត្តិការជាមួយសម្ភារៈយ៉ាងបន្តបន្ទាប់ ក្នុងរយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៍។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងអាយុកាលរបស់គម្រោង មានសក្តានុពលឱ្យដីមានលក្ខណៈច្រេះ បណ្តាលឱ្យមានការខូចខាតដល់គ្រឹះ និងបំពង់បញ្ជុះក្រោមដី។ 	<p>ក្រោមការត្រួតពិនិត្យផ្ទាល់របស់អ្នកគូគោលវិទ្យាជំនាញ (Professional Geologist) ដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណនៅរដ្ឋ California និងមានជំនាញក្នុងការអនុវត្ត ESAs និងការវាយតម្លៃទីតាំងដែលមានការបំពុល។</p> <p>GEO-1 រៀបចំរបាយការណ៍ភូគោលវិទ្យាបច្ចេកទេសចុងក្រោយ៖ អំឡុងដំណាក់កាលរចនាចុងក្រោយ ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ភូគោលវិទ្យាបច្ចេកទេសចុងក្រោយ ដោយវិស្វករគូគោលវិទ្យាបច្ចេកទេសដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណ (ដែលត្រូវបានជូលដោយ Metro)។ របាយការណ៍ភូគោលវិទ្យាបច្ចេកទេសចុងក្រោយ ត្រូវដោះស្រាយ និងរួមបញ្ចូលអនុសាសន៍រចនាដាក់លាក់តាមទីតាំង សម្រាប់ចំណុចដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរៀបចំទីតាំង; សមត្ថភាពទ្រទ្រង់របស់ដី; ប្រភព និងប្រភេទដីបំពេញដែលសមស្រប; ការរលាយដី (liquefaction); ការរីករាលដាលផ្នែកចំហៀង; ដីមានលក្ខណៈច្រេះ; គ្រឹះសំណង់; និង ការអនុវត្តការកែសម្រួលផ្ទៃដី (grading)។ <p>អនុសាសន៍ទាំងនេះ ត្រូវមានគោលបំណងកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការលិចដីដោយសារការរលាយដី និងការបរាជ័យនៃដី រួមទាំងការរលាយដី។ បន្ថែមពីលើអនុសាសន៍សម្រាប់លក្ខខណ្ឌដែលបានរាយនាមខាងលើ របាយការណ៍នេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលលទ្ធផលនៃការធ្វើតេស្តក្រោមផ្ទៃដីស្តីពីលក្ខខណ្ឌដី និងទឹកក្រោមដី ហើយត្រូវផ្តល់អនុសាសន៍អំពីការរចនាគ្រឹះសមស្រប ដែលស្របតាមកំណែចុងក្រោយនៃ CBC តាមការអនុវត្ត នៅពេលស្នើសុំអាជ្ញាប័ណ្ណសាងសង់ និងអាជ្ញាប័ណ្ណកែសម្រួលផ្ទៃដី។ អនុសាសន៍បន្ថែម ត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងរបាយការណ៍នោះ ដើម្បីផ្តល់ការណែនាំសម្រាប់ការរចនាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង ឲ្យស្របតាម Metro Rail Design Criteria, Manual for Railway Engineering, California High-Speed Train Project Design Criteria Manual, California Amendments to the American Association of State Highway and Transportation Officials Load and Resistance Factor Design Bridge Design Specifications និងកូដទីក្រុងមូលដ្ឋានដែលអាចអនុវត្តបាន។ គម្រោង ត្រូវបានរចនា និងសាងសង់ ដើម្បីអនុលោមតាមអនុសាសន៍ដាក់លាក់តាមទីតាំង ដូចដែលបានផ្តល់ក្នុងរបាយការណ៍ភូគោលវិទ្យាបច្ចេកទេសចុងក្រោយ បន្ទាប់ពីទទួលបានការអនុម័តពី Metro។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.9-D៖ ដីពង្រីក (expansive soils)</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ផ្នែក 3.10 កាកសំណល់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់</p>			
<p>ប្រធានបទ 3.10-A៖ ការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការបោះចោលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-1។</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> ហានិភ័យដែលអាចកើតមាន អាចត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយសកម្មភាពដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ និងការបោះចោលដីដែលមានការបំពុល និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ជាប្រចាំ អំឡុងពេលសាងសង់។ ការប្រើប្រាស់សម្ភារៈ និងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ នឹងត្រូវបានទាមទារ អំឡុងពេលសាងសង់ ហើយប្រសិនបើមានការរាលដាល ឬការឆ្លាយចេញដោយចៃដន្យនៃសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ការបញ្ចេញដោយចៃដន្យនោះ អាចបង្កហានិភ័យដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជននិងបរិស្ថាន។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		<p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.10-B: ហានិភ័យនៃការបញ្ចេញសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ចូលទៅក្នុងបរិស្ថាន</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> តំបន់សរុបចំនួន 13 កន្លែង (រួមមាន RECs ចំនួន 8, Historic RECs ចំនួន 2 និង Controlled RECs ចំនួន 3) ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅក្នុង និងជិតខាងដែនគម្រោង។ ភាពជិតស្និទ្ធរបស់ដែនគម្រោង ទៅនឹង RECs ដែលមានស្រាប់ទាំងនេះ អាចបណ្តាលឱ្យមានសក្តានុពលនៃការប៉ះពាល់ទៅនឹងដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ឬការផ្លាស់ទីសារធាតុបំពុល អំឡុងពេលសាងសង់។ ដែនគម្រោង ស្ថិតនៅជិតវាលប្រេងចំនួន 2 ដែលមានទំហំប្រហែល 0.5 ម៉ាយ ខាងលិចខាងជើងនៃតំបន់សិក្សាគម្រោង។ ដោយផ្អែកលើភាពជិតនេះ មានហានិភ័យនៃការជ្រាបចេញប្រេងធម្មជាតិ និងការប្រមូលផ្តុំប្រេង និងឧស្ម័នម៉េតាន ដែលក៏អាចកើតមានឡើងនៅក្នុងដែនគម្រោងផងដែរ។ ការបញ្ចេញដោយចៃដន្យនៃសម្ភារៈដែលមាន ACMs ឬសារធាតុស៊ីសា អំឡុងពេលសកម្មភាពរុះរើ អាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-1 និង HAZ-2។</p> <p>HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ៖ មុនពេលចាប់ផ្តើមសាងសង់ អ្នកមេការត្រូវរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ ដែលរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិទូទៅអំពីរបៀបគ្រប់គ្រងដីនៅក្នុងដែនគម្រោង អំឡុងរយៈពេលសាងសង់ទាំងមូល។ ដីណាមួយដែលនាំចូលមកកាន់ទីតាំងគម្រោង សម្រាប់ការបំពេញគ្រឿង ត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ថាស្អាត ស្របតាម DTSC Information Advisory–Clean Imported Fill Material មុនពេលប្រើប្រាស់។</p> <p>វិធានការគ្រប់គ្រងដីទូទៅ ដែលត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកមេការ និងប្រធានបទដូចខាងក្រោម ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងដី៖</p> <ul style="list-style-type: none"> នីតិវិធីទូទៅស្តីពីសុខភាព និងសុវត្ថិភាពបុគ្គលិក។ ការគ្រប់គ្រងធូលី។ ការគ្រប់គ្រងកន្លែងស្តុកដី។ ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍។ ការគ្រប់គ្រងការសឹកដីដោយទឹកដក់ ដោយប្រើ BMPs។ <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមប្លុកដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)៖ មុនពេលសាងសង់ អ្នកមេការត្រូវរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមប្លុកដី សម្រាប់ទីតាំងដែលបានដឹងថាមានការបំពុល និងទីតាំងដែលស្ថិតក្រោមការវិនិច្ឆ័យ LUC ដើម្បីដាក់ស្នើ និងទទួលបានការអនុម័តពី DTSC។ ផែនការទាំងនេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលហានិភ័យជាក់លាក់ និងបទប្បញ្ញត្តិអំពីរបៀបគ្រប់គ្រងដី សម្រាប់ទីតាំងដែលបានដឹងថាមានការបំពុល និងទីតាំងដែលស្ថិតក្រោមការវិនិច្ឆ័យ LUC។ លក្ខណៈ និងកម្រិតនៃការបំពុល ត្រូវបានវិភាគជាមួយឧស្ម័នខុសគ្នាឃាំងទូលំទូលាយ នៅទូទាំងដែនគម្រោង ហើយលទ្ធផលពី Phase II ESA និងផ្តល់ព័ត៌មានបន្ថែម អំពីផ្ទៃដែលអាចត្រូវជួបប្រទះ អំឡុងពេលសាងសង់។</p> <p>ផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមប្លុកដី ត្រូវផ្តល់តម្រូវការជាក់លាក់តាមប្លុកដី ដែលដោះស្រាយចំណុចដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> នីតិវិធីសម្រាប់ការបោះចោលដី។ នីតិវិធីសម្រាប់ការរកឃើញសារធាតុបំពុលដែលមិនបានដឹងជាមុន។ ការគ្រប់គ្រងដីលើអចលនទ្រព្យនៅក្នុងដែនគម្រោង ដែលមាន LUCs ឬការបំពុលដែលបានដឹង។ <p>មុនពេលសាងសង់លើអចលនទ្រព្យនីមួយៗ ដែលមាន LUCs ឬការបំពុលដែលបានដឹង អ្នកមេការដែលអនុវត្តសកម្មភាពការងារ ត្រូវរៀបចំផែនការ HASPs ជាក់លាក់តាមប្លុកដីផងដែរ ហើយដាក់ស្នើទៅ DTSC ដើម្បីទទួលបានការអនុម័ត។ ផែនការ HASPs ត្រូវរៀបចំឱ្យស្របតាមតម្រូវការរបស់ OSHA។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		<p>តម្រូវការ តាម Title 29 នៃ CFR 1910.120 និង CCR Title 8 ផ្នែក 5192 ព្រមទាំងបទប្បញ្ញត្តិ និងលិខិតបទដ្ឋានអនុវត្តរបស់អាជ្ញាធររដ្ឋាភិបាលសហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋានទាំងអស់ ដែលអាចអនុវត្តបាន ទាក់ទងនឹងការគ្រប់គ្រង ការដឹកជញ្ជូន និងការបោះចោលមធ្យោបាយដែលមានការបំពុល អំឡុងពេលអនុវត្តការងារ និងសកម្មភាពនៅទីតាំង។ ផែនការ HASPs ត្រូវបានចុះហត្ថលេខា និងបិទត្រា ដោយអ្នកជំនាញអនាម័យឧស្សាហកម្មដែលមានវិញ្ញាបនបត្រ (Certified Industrial Hygienist) និងមានអាជ្ញាបណ្ណពី American Board of Industrial Hygiene។</p> <p>បន្ថែមពីលើបទប្បញ្ញត្តិនៃផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ បទប្បញ្ញត្តិ HASP ដាក់លាក់តាមប្លុកដីខាងក្រោម ត្រូវអនុវត្តផងដែរ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • តម្រូវការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់បុគ្គលិកនៅទីតាំង ដែលអាចត្រូវដោះស្រាយសម្ភារៈដែលមានការបំពុល។ • ហានិភ័យនៃការប៉ះពាល់សារធាតុគីមីនៅក្នុងដី ទឹកក្រោមដី ឬខ្សែក្រវាត់ ដែលបានដឹងថាមានវត្តមាននៅលើអចលនទ្រព្យមួយ។ • វិធានការកាត់បន្ថយ និងការត្រួតពិនិត្យ ដែលការពារសុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់បុគ្គលិកនៅទីតាំង និងសាធារណជន។ <p>មុនពេលសាងសង់ Metro ត្រូវសម្របសម្រួលវិធានការគ្រប់គ្រងដីដែលបានស្នើ និងសកម្មភាពរាយការណ៍ ជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ និងអាជ្ញាធរគ្រប់គ្រងដែលមានអំណាចយុត្តាធិការ ដើម្បីបង្កើតកម្មវិធីត្រួតពិនិត្យ និងរាយការណ៍សមស្រប ដែលបំពេញតាមច្បាប់សហព័ន្ធ រដ្ឋនិងមូលដ្ឋានទាំងអស់ សម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើ និងសម្រាប់ទីតាំងដែលមានការបំពុលនីមួយៗ។</p> <p>HAZ-5 ទីតាំងដែលមាន LUC និងការសម្របសម្រួលជាមួយ DTSC: មុនពេលសាងសង់លើអចលនទ្រព្យដែលមាន LUC Metro ត្រូវសម្របសម្រួលជាមួយ DTSC ទាក់ទងនឹងផែនការណាមួយដែលបានបញ្ជាក់ក្នុង HAZ-4 សកម្មភាពសាងសង់ និង/ឬ សកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ ដែលត្រូវការដើម្បីផ្ទៀងផ្ទាត់ថា សកម្មភាពសាងសង់លើអចលនទ្រព្យដែលមាន LUC ត្រូវបានគ្រប់គ្រងក្នុងលក្ខណៈការពារសុខភាពសាធារណៈ និងបរិស្ថាន។</p> <p>HAZ-6 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ ប្រសិនបើបានជួបប្រទះសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចមាន ឬអណ្តូងប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់ចោល៖ អ្នកមើលការត្រួតពិនិត្យការងារ ហើយអនុវត្តនីតិវិធីដែលបានកំណត់ក្នុង HMMP និងផែនការគ្រប់គ្រងដី ភ្លាមៗ នៅពេលរកឃើញសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចមាន ឬអណ្តូងប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់ចោល។ អ្នកមើលការត្រួតពិនិត្យតាមបទប្បញ្ញត្តិមូលដ្ឋាន រដ្ឋ និងសហព័ន្ធទាំងអស់ ដែលអាចអនុវត្តបាន ទាក់ទងនឹងការរកឃើញ ការជូនដំណឹង ការឆ្លើយតប ការបោះចោល និងការកែលម្អសម្ភារៈសម្រាប់សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ចុងស្តុកក្រោមដី សម្ភារៈដែលមានអាសបេស្ត (ឧ. បំពង់ transite) និង/ឬ អណ្តូងប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់ចោល ដែលបានជួបប្រទះអំឡុងដំណើរការសាងសង់។</p> <p>HAZ-7 អនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិអំពីមេតាន នៃកូដសំណង់ទីក្រុង Los Angeles: មុនដំណាក់កាលរចនាចុងក្រោយ Metro ត្រូវផ្ទៀងផ្ទាត់ថាការរចនាកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលមានទីតាំងនៅក្នុងតំបន់ Methane Buffer Zones (ដូចដែលបានកំណត់ដោយ Los Angeles Bureau of Engineering) អនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃកូដសំណង់ទីក្រុង Los Angeles ដែលបានកំណត់ក្នុង Ordinances 175790 និង 180619។ លិខិតបទដ្ឋានទាំងនេះ ទាមទារឱ្យមានការវាយតម្លៃហានិភ័យមេតាន និងការកាត់បន្ថយហានិភ័យមេតាន ប្រសិនបើមាន ដោយផ្អែកលើកម្រិតភាពធ្ងន់ធ្ងរនៃហានិភ័យ។</p> <p>HAZ-8 ការស៊ើបអង្កេតមុនការរុះរើ: មុនពេលរុះរើសំណង់ណាមួយ ត្រូវអនុវត្តការស្វែងមតិ ដើម្បីពិនិត្យវត្តមានសម្ភារៈសំណង់គ្រោះថ្នាក់ ដូចជា ACMs, LBPs និងសម្ភារៈផ្សេងទៀត ដែលស្ថិតក្រោមតម្រូវការកាត់សំណល់សកល (Universal Waste)។ របាយការណ៍ស្វែងមតិអាសបេស្ត ដែលចុះហត្ថលេខាដោយ Certified Asbestos Consultant ត្រូវរៀបចំមុនការរុះរើ ឬការជួសជុលណាមួយ ស្របតាម Rule 1403 (d)(1)(A) របស់ SCAQMD។ លទ្ធផលនៃការស្វែងមតិនេះ ត្រូវដាក់ស្នើទៅ Metro និងភាគីពាក់ព័ន្ធដែល Metro ចាត់ទុកថាសមស្របហើយរបាយការណ៍ស្វែងមតិ ត្រូវដាក់ស្នើទៅ SCAQMD ជាមួយពាក្យសុំអាជ្ញាបណ្ណ Rule 1403។ ប្រសិនបើរកឃើញសម្ភារៈសំណង់គ្រោះថ្នាក់ណាមួយ មុនពេលរុះរើសំណង់ណាមួយ ត្រូវរៀបចំផែនការសម្រាប់ការដកចេញឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ស្របតាមតម្រូវការរបស់ OSHA និង Los Angeles County Department of Public Health ដែលអាចអនុវត្តបាន។ អ្នកមើលការដែលអនុវត្តការងារ ត្រូវអនុវត្តផែនការដកចេញ ហើយត្រូវមានអាជ្ញាបណ្ណ C-21 នៅរដ្ឋ California និងកាន់កាប់អាជ្ញាបណ្ណប្រភេទ A ឬ B</p>	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ថយផលប៉ះពាល់
		ចំណាត់ថ្នាក់។ ប្រសិនបើត្រូវការអនុវត្តការងារដែលពាក់ព័ន្ធនឹងអាសយដ្ឋាន អ្នកមើលការ ឬអ្នកមើលការងាររបស់ពួកគេ ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណអ្នកមើលការនៅរដ្ឋ California (វិញ្ញាបនបត្រអាសយដ្ឋាន)។ មុនពេលអនុវត្តសកម្មភាពរ៉ែណាមួយ អ្នកមើលការ ត្រូវធានាការការពារទីតាំង និងធ្វើការផ្តាច់សេវាសាធារណៈ (utilities) ទាំងអស់ ឱ្យបានរួចរាល់។	
ប្រធានបទ 3.10-C: ការបញ្ចេញសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ឬការដោះស្រាយកាកសំណល់ ឬសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ នៅក្នុងចម្ងាយ 0.25 ម៉ាយ ពីសាលារៀនដែលមានស្រាប់ ឬសាលារៀនដែលបានស្នើ	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការដឹកជញ្ជូន និងការបោះចោលដី ឬមធ្យោបាយផ្សេងៗ ដែលមានការបំពុលដោយសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់សាលារៀននៅជិតខាង នៅករណីមានការបញ្ចេញដោយចៃដន្យ។	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-1 ដល់ HAZ-8។	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
ប្រធានបទ 3.10-D: ទីតាំងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការប៉ះពាល់ដែលអាចកើតមានទៅនឹងដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ពីទីតាំង REC ដែលមានចំណាត់ថ្នាក់ហានិភ័យមធ្យម ឬខ្ពស់ អាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ • មានទីតាំងចំនួន 7 កន្លែង នៅជិតដែនគម្រោង ដែលមានកម្រិតកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីពាក់ព័ន្ធ។ ទីតាំងទាំងនេះ មានកំណត់ត្រាកម្មសិទ្ធិដី (deed restrictions) ដែលរួមបញ្ចូលតម្រូវការគ្រប់គ្រងដី។ ដោយសារភាពមិនប្រាកដប្រជា អំពីកម្រិតនៃការសម្អាត ឬការកែលម្អសម្អាត នៅលើទីតាំងដែលមានការកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីទាំងនេះ មានសក្តានុពលក្នុងការជួបប្រទះប្រភពការបំពុលដែលមិនបានកត់ត្រា ដែលអាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-2, HAZ-4 និង HAZ-5។	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
ផ្នែក 3.11 សេវាសាធារណៈ និងថាមពល			
ប្រធានបទ 3.11-A: ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ថយផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.11-B: សមត្ថភាពបង្ហូរទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការផ្លាស់ប្តូរលំហូរទឹកដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ រួមទាំងការកើនឡើងនៃបរិមាណ និងអត្រានៃការហូរទឹកពីតំបន់សិក្សាគម្រោងអាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពរបស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបង្ហូរទឹកដក់ដែលមានស្រាប់។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃផ្ទៃដែលមិនអាចជ្រាបទឹកបាន នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង អាចបណ្តាលឱ្យការជ្រាបចូលក្នុងដីថយចុះ និងបង្កើនបរិមាណ និងល្បឿននៃការហូរទឹក អំឡុងពេលមានព្រឹត្តិការណ៍ល្អៗ ដែលអាចលើសសមត្ថភាពរបស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបង្ហូរទឹក។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-1។</p> <p>ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ HWQ-2 ដល់ HWQ-4។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-C: សមត្ថភាព និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ការដោះស្រាយ ទឹកសំណល់</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-D: ការប្រមូលកាកសំណល់រឹង និងសមត្ថភាពកន្លែងចាក់សំណល់</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-E: ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទ្រទ្រង់គមនាគមន៍</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.11-F: គម្រោងការថែទាំលំហូរទឹកស្អាត និងការអនុលោមតាមគម្រោងផ្តួចផ្តើមសម្រាប់ថែទាំលំហូរទឹកស្អាត កើតឡើងវិញ ឬប្រសិទ្ធភាពថែទាំលំហូរទឹកស្អាត</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ និងអនុញ្ញាតឱ្យឆ្លើយតបនឹងការកើនឡើងបច្ចុប្បន្ន និងការរំពឹងទុកនាពេលអនាគត នៃសេវាថែទាំ និងការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ក្នុងតំបន់ ដែលនឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានដោយប្រយោល ដល់ធនធានថែទាំលំហូរទឹកស្អាត។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
<p>ផ្នែក 3.12 ធនធានវប្បធម៌ និងធនធានបុរាណវិទ្យា</p>			
<p>ប្រធានបទ 3.12-A: បរិស្ថានសំណង់ និងអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រផ្នែកបុរាណវិទ្យាដែលមិនទាន់ស្គាល់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន អាចកើតមានលើអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រផ្នែកបុរាណវិទ្យាមួយកន្លែង (CA-LAN-1575/H) និងអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រផ្នែកបរិស្ថានសំណង់ចំនួន 3 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing និង North Main Street Bridge)។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលចំពោះអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រផ្នែកបុរាណវិទ្យា អំឡុងពេលសាងសង់ អាចកើតឡើងដោយសារសកម្មភាពលូតលាស់ ឬការបំផ្លាញ ដោយបុគ្គលិកសាងសង់ ដោយសារការកើនឡើងនៃការចូលដំណើរការទៅកាន់ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានបញ្ចុះក្រោមដី។ 	<p>ការសាងសង់ CUL-1 ផែនការព្យាបាលបុរាណវិទ្យា (Archaeological Treatment Plan – ATP)៖ មុនពេលសាងសង់ Metro ត្រូវដាក់អ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យាដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យ ដែលត្រូវបានកំណត់ថាជាបុគ្គលដែលបំពេញតាម Secretary of Interior’s Professional Qualification Standards in Archaeology និងមានបទពិសោធន៍ក្នុងការវិភាគ និងវាយតម្លៃប្រភេទវត្ថុ ដែលរំពឹងថានឹងត្រូវជួបប្រទះ ដើម្បីអភិវឌ្ឍ ATP មួយដែលបញ្ជាក់លក្ខណៈសកម្មភាពដែលត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីដោះស្រាយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រ CA-LAN-1575/H និងនីតិវិធីសម្រាប់ដោះស្រាយការរកឃើញដោយអចេតនា។ California SHPO, Caltrans និងកុលសម្ព័ន្ធជនជាតិដើមអាមេរិកដែលពាក់ព័ន្ធត្រូវបានផ្តល់រយៈពេល 30 ថ្ងៃ ដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់មតិយោបល់លើសេចក្តីព្រាង ATP ស្របតាមកាលវិភាគសម្រាប់ការពិគ្រោះយោបល់ក្រោម Section 106 នៃ NHPA (36 CFR 800)។ បន្ទាប់ពីបានដោះស្រាយមតិយោបល់ដែលពាក់ព័ន្ធជាហើយ ATP ដែលបានកែសម្រួល ត្រូវដាក់ស្នើទៅ SHPO សម្រាប់ការពិនិត្យ និងការយល់ព្រមក្នុងរយៈពេល 30 ថ្ងៃ។</p> <p>ATP ត្រូវរៀបចំឱ្យស្របតាម Secretary of Interior’s Standards and Guidelines for Archaeological Documentation និងឯកសារ California OHP Archaeological Resources Management Reports: Recommended Contents and Format (OHP 1990) ។</p> <p>ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលយ៉ាងហោចណាស់ នូវធាតុខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរចនាស្រាវជ្រាវ – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលការរចនាស្រាវជ្រាវដែលមានភាពរឹងមាំ ដើម្បីប្រើប្រាស់ក្នុងការវាយតម្លៃថា លក្ខណៈ និងសំណល់បុរាណវិទ្យា ដែលអាចត្រូវជួបប្រទះ មានការចូលរួមក្នុងសិទ្ធិភាពចុះបញ្ជី NRHP របស់ CA-LAN-1575/H ក្រោម Criterion D ឬអត់ ហើយក្នុងការស្រង់ទិន្នន័យវិទ្យាសាស្ត្រ ពីលក្ខណៈ និងសំណល់ទាំងនោះ ដែលត្រូវបានកំណត់ថាមានការចូលរួម។ ការរចនាស្រាវជ្រាវ ត្រូវពិភាក្សាអំពីលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវបុរាណវិទ្យាមុន។ នៅក្នុងអាង Los Angeles បង្ហាញសំណួរស្រាវជ្រាវដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រភេទលក្ខណៈ និងសំណល់ដែលរំពឹងថានឹងត្រូវជួបប្រទះ និងរៀបរាប់អំពីតម្រូវការទិន្នន័យ ដែលចាំបាច់សម្រាប់ការឆ្លើយតបសំណួរស្រាវជ្រាវឱ្យបានជោគជ័យ។ ម៉ូដែលភាពងាយរងដាក់លាក់តាមទីតាំង – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍម៉ូដែលភាពងាយរងដាក់លាក់តាមទីតាំង ដើម្បីណែនាំកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែង ក្នុងការរៀបចំ ឬកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន លើផ្នែកដែលបានដឹងរបស់ CA-LAN-1575/H។ ម៉ូដែលភាពងាយរង ត្រូវប្រៀបធៀបលំហូរទឹកស្អាតដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង ផ្នែកលើការរចនាចុងក្រោយ ជាមួយព័ត៌មានដែលមានស្រាប់ អំពីការរំខានមុន។ គម្រោងសាងសង់តាមសភាពជាក់ស្តែង (as-built plans) ផែនទីប្រវត្តិសាស្ត្រ ការខ្វែងដីភូគោលវិទ្យាបច្ចេកទេសនិងរបាយការណ៍បុរាណវិទ្យាមុន។ ដែលកំណត់ជម្រៅដីបំពេញ។ ត្រូវបង្កើតម៉ូដែលបីសំណុំប្រវត្តិសាស្ត្រទាំងបី ឬការបង្ហាញក្រាហ្វិកផ្សេងៗ ដែលពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីជួយកំណត់កម្រិតភាពងាយរង នៃការជួបប្រទះលក្ខណៈ ឬសំណល់បុរាណវិទ្យាដែលបានបញ្ចុះក្រោមដី សម្រាប់ធាតុនីមួយៗនៃការរចនាគម្រោង។ 	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>កុលសម្ព័ន្ធដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវមានឱកាសពិនិត្យមើលម៉ូដែលសាងសង់ និងផ្តល់យោបល់ ដោយផ្អែកលើចំណេះដឹងប្រពៃណីរបស់កុលសម្ព័ន្ធ។</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការធ្វើគេស្ត ការវាយតម្លៃ និងការស្រង់ទិន្នន័យជាបន្តបន្ទាប់ នៃលក្ខណៈ និងសំណល់ដែលបានដឹង – ផ្អែកលើលទ្ធផលនៃម៉ូដែលសាងសង់របស់ ជាក់លាក់តាមទីតាំង នីតិវិធីសម្រាប់ការធ្វើគេស្តជាបន្តបន្ទាប់ ការវាយតម្លៃសារៈសំខាន់ និងការស្រង់ទិន្នន័យ នៃលក្ខណៈ និងសំណល់ដែល បានដឹង ត្រូវបានអភិវឌ្ឍ។ ដោយសារកម្រិតកំណត់ខ្លាំង ដែលបណ្តាលមកពីទីតាំងគម្រោង (ដែលប៉ះពាល់ដល់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ដោយសារការបិទផ្លូវ ការបិទសេវាដឹកជញ្ជូនជាដើម) ការធ្វើគេស្ត នឹងត្រូវអនុវត្តជាផ្នែកមួយនៃសកម្មភាពមុនការសាងសង់។ ATP ត្រូវរួម បញ្ចូលសេចក្តីសង្ខេបអំពីលក្ខណៈ និងវត្ថុបុរាណ ដែលរំពឹងថានឹងត្រូវជួបប្រទះ និងអាចពាក់ព័ន្ធនឹង CA-LAN-1575/H រួមទាំងយោងទៅកាន់ ដែនស្រាវជ្រាវ និងតម្រូវការទិន្នន័យដែលពាក់ព័ន្ធ ដូចដែលបានកំណត់ក្នុងការចេញស្រាវជ្រាវ ព្រមទាំងស្តង់ដារសម្រាប់ការកត់ត្រា ការវាយ តម្លៃ ការស្រង់ទិន្នន័យ និងការវិភាគ។ ATP ត្រូវផ្អែកលើតម្រូវការរបស់ OSHA ទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពនៃទីតាំងធ្វើគេស្ត ការវាយតម្លៃ និងការ ស្រង់ទិន្នន័យ និងសក្តានុពលនៃការជួបប្រទះដីដែលមានការបំពុល ឬហានិភ័យផ្សេងៗ។ • ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យា និងជនជាតិដើមអាមេរិក – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលទីតាំង និងនីតិវិធីសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យា និងការត្រួត ពិនិត្យដោយជនជាតិដើមអាមេរិក អំឡុងពេលសាងសង់ ព្រមទាំងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការកំណត់ទីតាំងត្រួតពិនិត្យ ផ្អែកលើការចេញស្រាវជ្រាវ ផលប៉ះពាល់ដែលអាចកើតមានលើធនធានបុរាណវិទ្យា ដូចដែលបានវាយតម្លៃតាមម៉ូដែលសាងសង់របស់ជាក់លាក់តាមទីតាំង និងសក្តានុពល នៃការប៉ះពាល់ដល់ធនធានកុលសម្ព័ន្ធ រួមទាំងសាកសពមនុស្ស ដែលអាចមាននៅក្នុងបរិបទដែលនៅសល់ដើម ឬត្រូវបានរំខានរួចហើយ (ឧ. ដីដែលត្រូវបានរំខានមុន ឬដីបំពេញ)។ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលតម្រូវការថា ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យា ត្រូវអនុវត្តក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់អ្នក ដឹកនាំការងារផ្នែកបុរាណវិទ្យានៅទីតាំង (Archaeological Field Director) ដែលបំពេញតាមលក្ខណៈសម្បត្តិវិជ្ជាជីវៈអប្បបរមា ដូចដែលបាន កំណត់ក្នុងឆ្នាំ 2016 ដោយ Society for California Archaeology និងមានសមត្ថភាពបញ្ជាក់បានក្នុងការសម្គាល់សាកសពមនុស្ស និង មិនមែនមនុស្ស។ ATP ក៏ត្រូវរួមបញ្ចូលតម្រូវការថា អ្នកត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យាទាំងអស់ សម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង ត្រូវបានបញ្ជប់ការសិក្សា ថ្នាក់បរិញ្ញាបត្រ ឬអនុបណ្ឌិត ផ្នែកបុរាណវិទ្យា យ៉ាងហោចណាស់ 12 ឯកតាធានា និងមានបទពិសោធន៍ការងារផ្នែកបុរាណវិទ្យានៅទីតាំង ក្នុងរដ្ឋ California យ៉ាងហោចណាស់ 12 ខែ។ ATP ត្រូវផ្អែកលើតម្រូវការរបស់ OSHA ទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពនៃទីតាំងត្រួតពិនិត្យ និងសក្តា នុពលនៃការជួបប្រទះដីដែលមានការបំពុល ឬហានិភ័យផ្សេងៗ។ • បទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយអចេតនានៃលក្ខណៈ ឬសំណល់បុរាណវិទ្យា – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញ ដោយចៃដន្យ នៃលក្ខណៈ ឬសំណល់បុរាណវិទ្យា អំឡុងពេលសាងសង់។ បទប្បញ្ញត្តិទាំងនេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលនីតិវិធីបញ្ឈប់ការងារ នីតិវិធីជូន ដំណឹង និងវិធីសាស្ត្រសម្រាប់វាយតម្លៃលក្ខណៈ និងសារៈសំខាន់នៃការរកឃើញ។ ប្រសិនបើលក្ខណៈ ឬសំណល់ ត្រូវបានកំណត់ថាមានសារៈ សំខាន់ ក្រោម Criterion D នោះ នីតិវិធីសម្រាប់ការស្រង់ទិន្នន័យ និងការវិភាគ ដែលបានកំណត់សម្រាប់ធនធានដែលបានដឹង នឹងត្រូវអនុវត្ត។ • បទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយអចេតនានៃសាកសពមនុស្ស វត្ថុបញ្ចុះសពដែលពាក់ព័ន្ធ និងមិនពាក់ព័ន្ធ វត្ថុសក្ការៈ និងវត្ថុមរតកវប្បធម៌ – ATP ត្រូវមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយចៃដន្យ នៃសាកសពមនុស្ស វត្ថុបញ្ចុះសពដែលពាក់ព័ន្ធ និងមិន ពាក់ព័ន្ធ វត្ថុសក្ការៈ និងវត្ថុមរតកវប្បធម៌។ បទប្បញ្ញត្តិទាំងនេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលនីតិវិធីបញ្ឈប់ការងារ នីតិវិធីជូនដំណឹង និងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ ការដោះស្រាយ (រួមទាំងការបញ្ចុះសពឡើងវិញ នៅទីតាំងសមស្រប) នៃសាកសពមនុស្ស និងវត្ថុដែលពាក់ព័ន្ធ ដោយមានការគោរព និង សមរម្យ ដូចដែលបានកំណត់តាមការពិគ្រោះយោបល់ ជាមួយកុលសម្ព័ន្ធជនជាតិដើមអាមេរិក ដែលត្រូវបានកំណត់ដោយ Native American Heritage Commission ជាជា Most Likely Descendant និងស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលអាចអនុវត្តបាន។ • ផែនការចូលរួម ឬការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ សម្រាប់ CA-LAN-1575/H – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផែនការ ចូលរួម ឬការផ្សព្វផ្សាយជាសាធារណៈ សម្រាប់ CA-LAN-1575/H 	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបដិសេធផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបដិសេធផលប៉ះពាល់
		<p>ដែលរួមបញ្ចូលការពិគ្រោះយោបល់បន្តជាមួយកុលសម្ព័ន្ធជនជាតិដើមអាមេរិក អ្នកជំនាញធនធានវប្បធម៌ និងភាគីពាក់ព័ន្ធផ្សេងៗដែលអាចមានដូចជា សមាគមប្រវត្តិសាស្ត្រមូលដ្ឋាន។ ផែនការនេះ អាចរួមបញ្ចូលការរៀបចំការតាំងពិព័រណ៍ ឬការតាំងបង្ហាញផ្នែកទស្សនីយភាព និងការអប់រំ ឬគំនូរជញ្ជាំង នៅក្នុង LAUS និងការអភិវឌ្ឍកម្មវិធីសម្រាប់ឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិកដៃ ឬសម្ភារៈអប់រំផ្សេងទៀត ដែលបានបោះពុម្ព ឬជាទម្រង់ឌីជីថល ដែលអាចប្រើប្រាស់ ដើម្បីជូនដំណឹងដល់សាធារណជន អំពីសារៈសំខាន់នៃ Chinatown ប្រវត្តិសាស្ត្រ ឬការប្រើប្រាស់មុនៗ និងភាពសក្តានុពលនៃតំបន់ ដូចដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជនជាតិដើមអាមេរិក។ សម្ភារៈណាមួយដែលត្រូវរៀបចំសម្រាប់ចែកចាយជាសាធារណៈ ត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលអាចអនុវត្តបាន ទាក់ទងនឹងការរក្សាការសម្ងាត់នៃទិន្នន័យ និងព័ត៌មានដែលមានភាពអាម្មណ៍វប្បធម៌ និងព័ត៌មានអំពីធនធានបុរាណវិទ្យា។</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកធនធានវប្បធម៌ – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកធនធានវប្បធម៌ ដែលត្រូវផ្តល់ដោយអ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យាដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យ ដល់បុគ្គលិកសាងសង់ទាំងអស់ ដែលអនុវត្តសកម្មភាពវិធានដល់ដី រួមទាំងការអប់រំអំពីផលវិបាកនៃការប្រមូលយកវត្ថុបុរាណដោយគ្មានការអនុញ្ញាត ការពិនិត្យឡើងវិញនីតិវិធីសម្រាប់ការរកឃើញ និងការពន្យល់អំពីតម្រូវការកាត់បន្ថយ សម្រាប់ការងារនៅតំបន់ដែលមានភាពងាយរងផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ • ស្តង់ដារសម្រាប់ការវាយតម្លៃ – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលស្តង់ដារសម្រាប់ការវាយតម្លៃការណែនាំលទ្ធផល នៃការធ្វើតេស្តបុរាណវិទ្យា ការវាយតម្លៃការស្រង់ទិន្នន័យ និងសកម្មភាពត្រួតពិនិត្យ។ របាយការណ៍ទាំងអស់ ត្រូវស្របតាម Secretary of Interior’s Standards and Guidelines for Archaeological Documentation និងឯកសារ California OHP Archaeological Resources Management Reports: Recommended Contents and Format។ • គោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការរក្សាទុក និងថែរក្សា – ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលគោលការណ៍ណែនាំ ស្តីពីសិទ្ធិកម្មសិទ្ធិ និងការរក្សាទុកទិន្នន័យ និងសម្រង់វត្ថុបុរាណវិទ្យា ដោយអនុលោមតាម 36 CFR 79 និង California Guidelines for the Curation of Archeological Collections (ថ្ងៃទី 7 ខែឧសភា ឆ្នាំ 1993) ។ • កិច្ចព្រមព្រៀងសម្រាប់ការផ្ទេរទិន្នន័យសក្តានុពល ក្រោម Section 5024 នៃ California Public Resources Code – ATP ត្រូវមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការចាត់ចែងកិច្ចព្រមព្រៀង រវាងកុលសម្ព័ន្ធ Caltrans Metro និង SHPO ដើម្បីផ្ទេរទិន្នន័យសក្តានុពលសម្រាប់ Caltrans ក្រោម Section 5024 នៃ California Public Resources Code ។ ឱ្យ Metro សម្រាប់ការទិញយកប្លុកដី នៅក្នុង ROW របស់ Caltrans ខាងត្បូង U.S. 101 តាមបណ្តោយ Commercial Street ដែលស្ថិតនៅក្នុងដែនកំណត់នៃទីតាំងបុរាណវិទ្យា CA-LAN-1575/H។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនអាចបញ្ចប់បានទេ រហូតដល់ឯកសារបរិស្ថាន CEQA និងឯកសារព្រមព្រៀង Section 106 ទទួលបានការយល់ព្រមពី SHPO ព្រោះវិធានការកាត់បន្ថយចុងក្រោយក៏ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងផងដែរ។ <p>CUL-2 ផែនការព្យាបាលបរិស្ថានសំណង់ (Built Environment Treatment Plan – BETP) ៖ មុនពេលសាងសង់ Metro ត្រូវជួលអ្នកប្រវត្តិសាស្ត្រស្ថាបត្យកម្មដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យ ដែលត្រូវបានកំណត់ថាជាបុគ្គលដែលបំពេញតាម Secretary of the Interior’s Professional Qualification Standards in Architectural History ដើម្បីអភិវឌ្ឍ BETP មួយ ដែលបញ្ជាក់លម្អិតអំពីសកម្មភាពដែលត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីដោះស្រាយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រផ្នែកបរិស្ថានសំណង់។ California SHPO និងភាគីពិគ្រោះយោបល់ដែលបន្តមានចំណាប់អារម្មណ៍ដាក់លាក់លើអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រ ត្រូវបានផ្តល់រយៈពេល 30 ថ្ងៃ ដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់មតិយោបល់លើសេចក្តីព្រាង BETP ស្របតាមកាលវិភាគសម្រាប់ការពិគ្រោះយោបល់ក្រោម Section 106 នៃ NHPA (36 CFR 800)។ បន្ទាប់ពីបានដោះស្រាយមតិយោបល់ដែលពាក់ព័ន្ធជាមួយ BETP ដែលបានកែសម្រួល ត្រូវដាក់ស្នើទៅ SHPO សម្រាប់ការពិនិត្យ និងការយល់ព្រមក្នុងរយៈពេល 30 ថ្ងៃ។</p> <p>BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលយ៉ាងហោចណាស់ នូវធាតុខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ឯកសារកត់ត្រាតាមស្តង់ដារ HABS – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការកត់ត្រាតាមស្តង់ដារ HABS នៃលក្ខណៈសំខាន់ៗដែលកំណត់អត្តសញ្ញាណរបស់ LAUS ដែលត្រូវបានស្នើសុំរុះរើ ឬកែប្រែ។ ការកត់ត្រានេះ ត្រូវបញ្ចប់ដោយអ្នកប្រវត្តិសាស្ត្រស្ថាបត្យកម្ម ឬអ្នកប្រវត្តិសាស្ត្រដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យ បំពេញតាម Secretary of the Interior’s Professional Qualification Standards in History ឬ Architectural History ហើយត្រូវដាក់ស្នើទៅ Library of Congress ជាឯកសារបន្ថែម សម្រាប់ HABS CA-2158។ កម្រិតនៃឯកសារកត់ត្រា HABS នឹងត្រូវ 	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>បានជ្រើសរើសដោយការិយាល័យតំបន់របស់ National Park Service ហើយត្រូវរួមបញ្ចូលយ៉ាងហោចណាស់ នូវការកត់ត្រារូបថតទ្រង់ទ្រាយធំ និងសេចក្តីពិពណ៌នាជាលាយលក្ខណ៍អក្សរ អំពីលក្ខណៈសំខាន់ៗដែលកំណត់អត្តសញ្ញាណរបស់ LAUS ដែលត្រូវបានស្នើសុំដោយ ឬក៏ប្រើ ហើយមិនបានរួមបញ្ចូលនៅក្នុងឯកសារ HABS មុនៗ (HABS CA-2158, CA-2158-A, CA-2158-B, CA-2158-C និង CA-2158-D)។ យ៉ាងហោចណាស់ លក្ខណៈសំខាន់ៗខាងក្រោម ត្រូវបានពិនិត្យសម្រាប់ការរួមបញ្ចូលក្នុងឯកសារកត់ត្រានេះ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> o ផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកជើង o ផ្លូវឡើងចុះ (ramps) o របងដែកការពារ o វេទិកា (platforms) o ដំបូលស្ថានីយ៍ទម្រង់ស្ថាប័នអំពៅ o ជញ្ជាំងទប់ដីខាងត្បូង o អគារកំពូលស្ថានីយ៍ (Terminal Tower) o អគារផ្គត់ផ្គង់/ថែទាំរថភ្លើង o ផ្លូវឆ្លងក្រោម Cesar Chavez Avenue o ផ្លូវឆ្លងក្រោម Vignes Street (ស្ថានីយ៍ ដែលត្រូវបានសាងសង់ជាផ្នែកមួយនៃ LAUS មិនត្រូវការឯកសារ HABS បុគ្គលបន្ថែមទៀតទេ) <p>• ការស្តារឡើងវិញនៃសាលទទួលអ្នកដំណើរ LAUS ដែលមានស្រាប់ – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការស្តារឡើងវិញនៃសាលទទួលអ្នកដំណើរ LAUS ដែលមានស្រាប់ (ខាងលិចនៃផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកជើង) ឱ្យត្រឡប់ទៅសភាពដើមឆ្នាំ 1939 ស្របតាម Secretary of the Interior’s Standards for Restoration នៅកន្លែងដែលអាចអនុវត្តបាន ពីមុខមាត់វិស្វកម្ម និងសមត្ថភាពសាងសង់។ នេះរួមបញ្ចូលទាំងការកែច្នៃច្រកចូល Metro Red Line ដែលអាចធ្វើទៅបាន ដើម្បីឱ្យសមស្របជាមុន ជាមួយនឹងចេតនាបច្ចេកវិទ្យាស្តាររបស់ LAUS។ ក្នុងករណីដែលមិនអាចស្តារឡើងវិញបាន ត្រូវអនុវត្តតាម Secretary of the Interior’s Standards for Rehabilitation។</p> <p>• ការតាំងបង្ហាញអប់រំសម្រាប់ LAUS – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍការតាំងបង្ហាញអប់រំ សម្រាប់ LAUSដែលសាធារណជនអាចមើលឃើញ ដើម្បីបង្ហាញអំពីប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់ LAUS និងរបៀបដែលវាត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយអ្នកដំណើរថ្លើងកាលពីអតីតកាល។ Metro ត្រូវពិចារណាអំពីលទ្ធភាពក្នុងការរក្សាទុក ឬសង្គ្រោះលក្ខណៈស្ថាប័នក្នុងសំខាន់ៗពី LAUS ដើម្បីប្រើប្រាស់ក្នុងការតាំងបង្ហាញអប់រំនេះ</p> <p>• ការផ្លាស់ទីអគារកំពូលស្ថានីយ៍ – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការវាយតម្លៃលទ្ធភាព ដោយក្រុមអ្នកជំនាញពហុវិស័យ (ឧ. អ្នកប្រវត្តិសាស្ត្រស្ថាបត្យកម្ម វិស្វកម្មរចនាសម្ព័ន្ធ វិស្វកម្មស៊ីវិល វិស្វកម្មគោលវិទ្យាបច្ចេកទេស និងវិស្វកម្មថ្លើង) ក្នុងការប្តូរទិសដៅនៅកម្រិតផ្ទៃដី ការលើកអគារឡើងតាមបញ្ជី ឬការផ្លាស់ទីអគារកំពូលស្ថានីយ៍។ ប្រសិនបើវិធីសាស្ត្រការពារទាំងអស់នេះ ត្រូវបានកំណត់ថាមិនអាចអនុវត្តបាន ដោយក្រុមអ្នកជំនាញពហុវិស័យ នោះអគារកំពូលស្ថានីយ៍ នឹងត្រូវបានរុះរើ។</p> <p>• ផែនការរចនាសម្រាប់ផ្លូវឆ្លងក្រោម Cesar Chavez Avenue ផ្លូវឆ្លងក្រោម Vignes Street និងជញ្ជាំងទប់ដីខាងត្បូង – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផែនការរចនា សម្រាប់ការជំនួសផ្លូវឆ្លងក្រោម Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street និងការកែប្រែជញ្ជាំងទប់ដីខាងត្បូង ដែលសមស្របជាមួយលក្ខណៈប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់ LAUS រួមទាំងការវាយតម្លៃលទ្ធភាពនៃជម្រើសស្តារឡើងវិញ ដែលរក្សាទុកផ្នែកដែលមានសារៈសំខាន់ប្រវត្តិសាស្ត្រ នៃរចនាសម្ព័ន្ធទាំងនេះ នៅពេលការរចនាបន្តអភិវឌ្ឍ។</p> <p>• ផែនការរចនាសម្រាប់ស្ថាន North Main Street – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផែនការរចនា សម្រាប់ការងារលើលក្ខណៈសំខាន់ៗដែលកំណត់អត្តសញ្ញាណ របស់ស្ថាន North Main Street</p>	

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>Street Bridge រួមទាំង ប៉ូន្តមិនកំណត់ត្រឹម ផ្លូវថ្នល់ (sidewalks) ផ្ទៃស្ពាន (decking) និងជញ្ជាំងស្ពាន (wingwalls) ស្របតាម Secretary of the Interior's Standards for the Treatment of Historic Properties ដោយមានគោលបំណងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកស្ថាប័នស្ថាប័ននៃការកែលម្អស្ថិតិភាពដែលបានស្នើ ទៅលើលក្ខណៈប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់ស្ពាន តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការពិនិត្យឡើងវិញផ្នែករចនា – BETP ត្រូវកំណត់អត្តសញ្ញាណភាគីដែលត្រូវពិគ្រោះយោបល់ រួមមាន SHPO ការិយាល័យធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រនៃទីក្រុង Los Angeles (City of Los Angeles Office of Historic Resources) និងគណៈកម្មការមរតកវប្បធម៌នៃទីក្រុង Los Angeles (City of Los Angeles Cultural Heritage Commission) អំឡុងដំណាក់កាលរចនាដំបូងៗ នៃគម្រោង ទាក់ទងនឹងចំណុចដូចខាងក្រោម៖ <ul style="list-style-type: none"> o ការកែប្រែ ឬការរុះរើលក្ខណៈសំខាន់ៗដែលកំណត់អត្តសញ្ញាណរបស់ LAUS o ការស្តារឡើងវិញនៃសាលទទួលអ្នកដំណើរ LAUS ដែលមានស្រាប់ o ការតាំងបង្ហាញអប់រំសម្រាប់ LAUS o ការកែប្រែលក្ខណៈសំខាន់ៗដែលកំណត់អត្តសញ្ញាណរបស់ស្ពាន North Main Street <p>Metro ត្រូវយកមតិយោបល់ដែលទទួលបាន មកពិចារណា ក្នុងការបន្តអភិវឌ្ឍការរចនា រហូតដល់បញ្ចប់។</p> <ul style="list-style-type: none"> • ផែនការឆ្លើយតប – BETP ត្រូវរួមបញ្ចូលតម្រូវការសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍផែនការការពារ និងផែនការឆ្លើយតប សម្រាប់ផលប៉ះពាល់ដែលមិនបានរំពឹងទុក និងការខូចខាតដោយអចេតនា ចំពោះធនធានបរិស្ថានសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ CUL-1 ។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.12-B៖ ធនធានបុរាណវិទ្យា</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • សកម្មភាពសាងសង់ដែលបង្កការរំខានដល់ដី ជាពិសេសការដឹកកាយដីសម្រាប់រចនាសម្ព័ន្ធស្ពានដែលបានស្នើ អាចមានសក្តានុពលប៉ះពាល់ដល់សំណល់ដីដែលមានភាពងាយរងផ្នែកបុរាណវិទ្យា នៃស្រទាប់អាលុយរ៉ែម Quaternary ចាស់ និងស្រទាប់ថ្ម Puente Formation ដែលស្ថិតនៅខាងក្រោម។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អាចកើតមាន ដោយសារការកើនឡើងនៃការចូលដំណើរការរបស់បុគ្គលិកសាងសង់ ទៅកាន់សាកសពហ្វូស៊ីលដែលបានបញ្ចុះនៅក្នុងស្រទាប់ដីខាងក្រោម តាមរយៈសកម្មភាពសាងសង់ ដែលអាចនាំឱ្យមានសកម្មភាពលូចយកធនធានឬបំផ្លាញ។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>PAL-1 ផែនការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា (Paleontological Mitigation Plan – PMP)៖ គេរំពឹងថា ស្រទាប់អាលុយរ៉ែម Quaternary ចាស់ ឬស្រទាប់ថ្ម Puente Formation ដែលជាឯកតាភូគោលវិទ្យាដែលមានកម្រិតភាពងាយរងខ្ពស់ អាចនឹងត្រូវបានប៉ះពាល់អំឡុងពេលសាងសង់ ប្រសិនបើសកម្មភាពដឹកកាយ លាតសន្ធឹងដល់ជម្រៅប្រហែល 6 ហ្វីត ខាងក្រោមផ្ទៃដីធម្មជាតិ។ Metro ត្រូវជួលអ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យាដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យ ដើម្បីរៀបចំ PMP ដោយប្រើផែនការដឹកកាយចុងក្រោយ ដើម្បីកំណត់ទីតាំងដែលឯកតាភូគោលវិទ្យាទាំងនេះ នឹងត្រូវបានប៉ះពាល់។ Metro ត្រូវអនុវត្ត PMP មុនពេលចាប់ផ្តើមសកម្មភាពសាងសង់ណាមួយ ដែលបង្កការរំខានដល់ដី ប្រសិនបើបានកំណត់ថា សកម្មភាពទាំងនោះ នឹងជួបប្រទះស្រទាប់អាលុយរ៉ែម Quaternary ចាស់ ឬ Puente Formation។ PMP ត្រូវរួមបញ្ចូលអនុសាសន៍កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាក់លាក់តាមទីតាំង និងនីតិវិធីជាក់លាក់ សម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យអំឡុងពេលសាងសង់ និងការរកឃើញហ្វូស៊ីល។</p> <p>PMP ត្រូវរួមបញ្ចូលតម្រូវការសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យាពេញម៉ោង ប្រសិនបើការដឹកកាយកើតមាន នៅក្នុងស្រទាប់អាលុយរ៉ែម Quaternary ចាស់ ដើមកំណើត និង/ឬ Puente Formation។ មិនណែនាំឱ្យមានការត្រួតពិនិត្យ សម្រាប់ការដឹកកាយ ដែលប៉ះពាល់តែដីបំពេញសិប្បនិម្មិត និងស្រទាប់អាលុយរ៉ែម Quaternary ថ្មីទេ។</p> <p>PMP ត្រូវបញ្ជាក់លម្អិតអំពីនីតិវិធីសម្រាប់ការរកឃើញ ក្នុងករណីដែលបានជួបប្រទះធនធានបុរាណវិទ្យាដែលអាចមានសារៈសំខាន់ អំឡុងពេលសាងសង់។ ឧទាហរណ៍ អ្នកមើលការត្រូវបញ្ឈប់សកម្មភាពនៅតំបន់ជិតខាងក្នុង (ក្នុងរង្វង់ចម្ងាយ 25 ហ្វីត ពីទីតាំងរកឃើញ) ហើយអ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យារបស់ Metro ត្រូវធ្វើការវាយតម្លៃភ្លាមៗ អំពីសារៈសំខាន់ និងវិធីសាស្ត្រដោះស្រាយសមស្រប សម្រាប់ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានជួបប្រទះ ស្របតាម PMP។ ប្រសិនបើចាំបាច់ វិធានការសង្គ្រោះ និងវិធានការកាត់បន្ថយសមស្រប ត្រូវបានអភិវឌ្ឍ ដោយការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវ និងស្របតាមគោលការណ៍ណែនាំ និងការអនុវត្តបំផុត របស់សហព័ន្ធ និងរដ្ឋ។ សកម្មភាពសាងសង់ អាចបន្តនៅតំបន់ផ្សេងទៀត នៃទីតាំងគម្រោង ខណៈពេលដែលការវាយតម្លៃ និងការដោះស្រាយនៃ</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		<p>ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានរកឃើញ ត្រូវបានដោះស្រាយ។ ការងារ មិនអាចបន្តឡើងវិញ នៅក្នុងតំបន់ដែលបានរកឃើញនោះទេ រហូតដល់ទទួលបានការអនុញ្ញាតពីអ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យាដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យរបស់ Metro។</p> <p>PAL-2 ការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកបុរាណវិទ្យា៖ អ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យាដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមរម្យរបស់ Metro ត្រូវរៀបចំការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ដែលផ្តោតលើធនធានបុរាណវិទ្យា ហើយផ្តល់ជូនដល់បុគ្គលិកសាងសង់ទាំងអស់ ដែលអនុវត្តសកម្មភាពខាងដល់ដី រួមទាំងការពិនិត្យឡើងវិញនីតិវិធីដែលត្រូវអនុវត្ត នៅពេលមានការរកឃើញហ្វូស៊ីល ដូចដែលបានកំណត់ក្នុង PMP។</p> <p>PAL-3 ការរក្សាទុក (Curation)៖ Metro ត្រូវរៀបចំការរក្សាទុកជាបន្តរយៈពេលយូរ នៃហ្វូស៊ីលដែលមានសារៈសំខាន់ ដែលត្រូវបានសង្គ្រោះ អំឡុងពេលសាងសង់ នៅក្នុងស្ថាប័នទទួលស្គាល់មួយ ដូចជា Natural History Museum of Los Angeles County។ ហ្វូស៊ីលទាំងនេះ ត្រូវបានរៀបចំ សម្គាល់អត្តសញ្ញាណ និងចុះបញ្ជីសម្រាប់ការរក្សាទុក (ប៉ុន្តែមិនរៀបចំដល់កម្រិតសម្រាប់ការគាំទ្រពិព័រណ៍ នៃវត្ថុដែលបានសង្គ្រោះ) ដោយអ្នកជំនាញបុរាណវិទ្យារបស់ Metro។ នេះរួមបញ្ចូលការដកចេញនូវសំណល់ដីដែលពិបាកវិញទាំងអស់ ឬភាគច្រើន ដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណវត្ថុ បង្កើនផ្ទៃសម្រាប់ការប្រើសារធាតុបង្រួប ឬសារធាតុថែរក្សា ផ្តល់ការជួសជុល និងការធ្វើឱ្យមានស្ថេរភាព ដល់ផ្នែកដែលផ្ទុយស្រយ ឬខូចខាត នៃវត្ថុ ហើយអនុញ្ញាតឱ្យមានការសម្គាល់អត្តសញ្ញាណហ្វូស៊ីល។ កំណត់ត្រាការងារនៅទីតាំង រួមមាន ផ្នែកស្រទាប់ដី និងទិន្នន័យផ្សេងទៀត ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសង្គ្រោះវត្ថុ ត្រូវដាក់បញ្ចូលជាមួយស្ថាប័នដែលទទួលយកវត្ថុទាំងនោះ។</p>	
ផ្នែក 3.13 ផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ			
<p>ប្រធានបទ 3.13-A៖ ការងារ ប្រាក់ចំណូល និងចំណូលពន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • អំឡុងពេលសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតការងារ ប្រាក់ចំណូលពីកម្លាំងពលកម្ម និងចំណូលពន្ធ។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
ផ្នែក 3.14 សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ			
<p>ប្រធានបទ 3.14-A៖ សេវាសុវត្ថិភាពសហគមន៍</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលកើតឡើងដោយយានយន្តសាងសង់ និងការខ្វះខាតដល់ការចូលប្រើប្រាស់ (ដូចជា ការបិទផ្លូវ ឬការសាងសង់នៅលើផ្លូវ) អាចបង្កឱ្យពេលវេលាឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់ កើនឡើង។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • អំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបន្ថយកម្រិតកំណត់សមត្ថភាពនៅ LAUS និងបង្កើនការចូលប្រើប្រាស់របស់អ្នកថ្មើរជើងទៅកាន់ទីកន្លែង ព្រមទាំងបង្កើនសុវត្ថិភាព លំហូរ និងសមត្ថភាពរបស់អ្នកដំណើរ និងបង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលប្រើប្រាស់សម្រាប់អ្នកដំណើរ តាមរយៈហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដែលបំពេញតាមតម្រូវការបច្ចុប្បន្នរបស់ CBC និង ADA។ 	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
	<p>តម្រូវការ។ ការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសាលទទួលអ្នកដំណើរ និងបង្កើនភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលដំណើរការសង្គ្រោះបន្ទាន់ សម្រាប់ក្រុមភ្លើងតបដំបូង ហើយបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការចេញចូល (egress និង ingress) របស់អ្នកដំណើរ នៅក្នុងសាលទទួលអ្នកដំណើរ។</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		
<p>ប្រធានបទ 3.14-B៖ លក្ខខណ្ឌសុវត្ថិភាព</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសសាងសង់ អាចបង្កហានិភ័យសុវត្ថិភាពដែលអាចកើតមាន រួមទាំង ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមការធ្លាក់វត្ត ការរអិល និងការធ្លាក់ និងបុគ្គលិកត្រូវបានប៉ះទង្គិចដោយឧបករណ៍សាងសង់ ឬយានយន្ត សម្រាប់សាធារណជន អ្នកប្រើប្រាស់ និងបុគ្គលិកនៅ LAUS និងកម្មករសាងសង់ នៅក្នុង និងជិតខាងតំបន់សាងសង់។ ការចូលប្រើប្រាស់របស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ទៅមកពី LAUS អាចត្រូវបានរំខានជាបណ្តោះអាសន្ន ហើយអ្នកជិះកង់អាចប្រឈមនឹងលក្ខខណ្ឌគ្រោះថ្នាក់ នៅជិតតំបន់ការងារ អំឡុងពេលសាងសង់ការកែលម្អស្ពាន (ឧ. Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street) និងការកែប្រែផ្លូវមូលដ្ឋាន (រួមទាំងការបិទផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន និងការបោះបង់ផ្លូវ) ។ សកម្មភាពសាងសង់ អាចបង្កផលប៉ះពាល់ដល់គុណភាពខ្យល់ តាមរយៈការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍សាងសង់ និងសកម្មភាពធ្វើការងារដីដែលបណ្តាលឱ្យមានការបញ្ចេញចូលរំខាន។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការជំនួសស្ពាន Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue នឹងបំពេញតាមស្តង់ដាររចនាធន់នឹងរញ្ជួយដីបច្ចុប្បន្ន និងគាំទ្រតម្រូវការផ្ទុកបន្ថែម សម្រាប់ថតភ្លើងតំបន់/អន្តរក្រុង ថតភ្លើងល្បឿនលឿន (HSR) និងថតភ្លើងអំពូល។ ការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសាលទទួលអ្នកដំណើរ ដែលបានស្នើ នឹងបង្កើនសមត្ថភាពអ្នកដំណើរ បង្កើនសុវត្ថិភាព និងភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលប្រើប្រាស់តាម ADA ហើយអនុញ្ញាតឱ្យមានការចូលនាចេញចូល (egress) របស់អ្នកដំណើរ បានមានប្រសិទ្ធភាពកាន់តែប្រសើរទៅមកពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូននានា នៅ LAUS។ ការកែលម្អផ្លូវឆ្លងកាត់នៅកម្រិតផ្ទៃដី (at-grade crossing) នៅ North Main Street ដែលមានស្រាប់ នឹងបង្កើនសុវត្ថិភាពសម្រាប់ទាំងអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់។ ការកែលម្អលើ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue ក៏នឹងបង្កើនសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ផងដែរ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1, AQ-1 និង AQ-2។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.14-C៖ លក្ខខណ្ឌសន្តិសុខ</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			
ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
ផ្នែក 3.15 សង្គមសេដ្ឋកិច្ច និងសហគមន៍ដែលទទួលផលប៉ះពាល់			
ប្រធានបទ 3.15-A: សេវាសាធារណៈសហគមន៍	ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន <ul style="list-style-type: none"> • ផ្អែកលើការពន្យារពេលចរាចរណ៍ដែលរំពឹងថានឹងកើតមាន អំឡុងពេលសាងសង់ ការចូលប្រើប្រាស់ទៅកាន់សេវាសាធារណៈសហគមន៍នឹងត្រូវបានរំខានជាបណ្តោះអាសន្ន ដោយសារការកាត់បន្ថយទីធ្លីឆ្លងផ្លូវ ការបិទផ្លូវ និងការបង្វែរផ្លូវ ដែលមានទីតាំងនៅទូទាំងតំបន់សាងសង់ ហើយដោយហេតុនេះ នឹងតម្រូវឱ្យប្រើប្រាស់ផ្លូវជំនួស ដើម្បីចូលដំណើរការទៅកាន់សេវាសាធារណៈនីមួយៗ។ ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន <ul style="list-style-type: none"> • ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោល ពីសំឡេងរំខាន និងការញ័រ នឹងកើតមាននៅទីលានកីឡា William Mead Homes និងទីលានក្មេងលេង/ឧទ្យាន Care First Village។ 	ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ NV-1។	ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
ប្រធានបទ 3.15-B: សេវាសេដ្ឋកិច្ច	ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន <ul style="list-style-type: none"> • អំឡុងពេលសាងសង់ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលកើនឡើង និងការរំខានដល់ការចូលប្រើប្រាស់ អាចប៉ះពាល់ដល់ពេលវេលាឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់ របស់សេវាប៉ូលីស អគ្គិភ័យ និងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ផ្សេងៗ។ ផ្លូវ Cesar Chavez Avenue និង Alameda Street ត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវសម្រាប់គ្រោះមហន្តរាយ ហើយ US-101 ត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវល្បឿនសម្រាប់គ្រោះមហន្តរាយ។ សកម្មភាពសាងសង់នៅជិតផ្លូវដែលផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ ជាពិសេស US-101 និង Alameda Street អាចរំខានដល់ការឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់ និងការចូលដំណើរការ ប្រសិនបើមិនបានកំណត់ និងមិនបានផ្តល់ផ្លូវជំនួសសមស្រប សម្រាប់បុគ្គលិកប៉ូលីស អគ្គិភ័យ និងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ ប្រើប្រាស់ នៅពេលមានស្ថានភាពបន្ទាន់។ ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-1។	ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
ប្រធានបទ 3.15-C: កំណើនប្រជាជន	ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។	ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-1. សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគក្រោម NEPA សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.15-D៖ ការផ្លាស់ទីអាជីវកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • អំឡុងពេលសាងសង់ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតការងារ ប្រាក់ចំណូលពីកម្លាំងពលកម្ម និងចំណូលពន្ធ។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • ដោយសារសារៈសំខាន់ក្នុងតំបន់ របស់ទីធ្លារថ្មី BNSF West Bank Yard សម្រាប់ការផ្លាស់ទីទំនិញ ការផ្លាស់ទីបាត់បង់ផ្នែកមួយនៃខ្សែផ្លូវស្តុករថ្មី នៅ West Bank Yard ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> • ជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើនចំណូលពន្ធពីអាជីវកម្ម ប្រាក់ចំណូលដែលបានបង់ឱ្យកម្មករ ហើយរំពឹងថានឹងបង្កើតការងារអំឡុងពេលសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ។ 	<p>ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ TR-3។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.15-D៖ ការផ្លាស់ទីអាជីវកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

កំណត់ចំណាំ៖

1 ទោះបីជាការសាងសង់ជម្រើសសាងសង់ (Build Alternative) ឬការកែលម្អផ្លូវថ្មីក្នុង Malabar Yard មិនលើសកម្រិត *de minimis* សម្រាប់ PM2.5 និង PM10 ក៏ដោយ ក៏វិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 នៅតែត្រូវអនុវត្ត តាមតម្រូវការនៃ Link US Final EIR ហើយវិធានការកាត់បន្ថយ AQ-1 សម្រាប់ Malabar Yard ក៏ត្រូវអនុវត្តផងដែរ ស្របតាម SCAQMD ដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញផលប៉ះពាល់ប្រចាំថ្ងៃ និងផលប៉ះពាល់ដល់គុណភាពខ្យល់ដែលពាក់ព័ន្ធ។

2 ដោយសារការសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវថ្មីក្នុង Malabar Yard នឹងជាន់គ្នាជាមួយរយៈពេល 6 ឆ្នាំ របស់ជម្រើសសាងសង់ ការបញ្ចេញឧស្ម័នពីការសាងសង់សម្រាប់សកម្មភាពទាំងពីរ ត្រូវបានបញ្ចូលគ្នា។

ACM=សម្ភារៈដែលមានអាសបេស្ត; ADA=ច្បាប់ជនពិការភារាមេរិក; ATP=ផែនការព្យាបាលបុរាណវិទ្យា; BETP=ផែនការព្យាបាលបរិស្ថានសំណង់; BMP=អនុវត្តល្អបំផុតសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង; BSA=តំបន់សិក្សាដីវិទ្យា; CALGreen=ស្តង់ដារអគារបៃតងរដ្ឋ California; Caltrans=ក្រសួងដឹកជញ្ជូនរដ្ឋ California; CARB=ក្រុមប្រឹក្សាធនធានខ្យល់រដ្ឋ California; CBC=ក្រុមអគាររដ្ឋ California; CCR=ក្រុមបទប្បញ្ញត្តិរដ្ឋ California; CDFW=ក្រសួងត្រី និងសត្វព្រៃរដ្ឋ California; CEQA=ច្បាប់គុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋ California; CFR=ក្រុមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធ; CGP=អាជ្ញាប័ណ្ណទូទៅសម្រាប់ការសាងសង់; CO2e=កាបូនឌីអុកស៊ីតសមមូល; CP=ចំណុចត្រួតពិនិត្យ; dBA=ខេស៊ីបែលមានទំងន់ A; DTSC=នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងសារធាតុពុល; ESA=ការវាយតម្លៃទីតាំងបរិស្ថាន; FTA=អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនសហព័ន្ធ; GHG=ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់; HABS=ការស្ទង់មតិអគារប្រវត្តិសាស្ត្រអាមេរិក; HACLA=អាជ្ញាធររដ្ឋសម្រែងនៃទីក្រុង Los Angeles; HASP=ផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព; HMMP=ផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់; HSR=រថភ្លើងល្បឿនលឿន; IGP=អាជ្ញាប័ណ្ណទូទៅសម្រាប់ឧស្សាហកម្ម; LADOT=ក្រសួងដឹកជញ្ជូនទីក្រុង Los Angeles; LAUS=ស្ថានីយ៍រថភ្លើង Los Angeles Union; LBP=ថ្នាំលាបដែលមានសារធាតុសំណង់; LEED=ភាពដឹកនាំក្នុងការរចនាថាមពល និងបរិស្ថាន; LID=ការអភិវឌ្ឍដែលមានផលប៉ះពាល់ទាប; LOSSAN=Los Angeles–San Diego–San Luis Obispo; LUC=កិច្ចព្រមព្រៀងប្រើប្រាស់ដី; MBTA=ច្បាប់ការពារបក្សីចំណាកស្រុក; Metro=អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនសាធារណៈខោនធី Los Angeles; MOU=អនុស្សរណៈយោគយល់; MS4=ប្រព័ន្ធលូទឹកភ្លៀងដាច់ដោយឡែករបស់ក្រុង; MT=គោនម៉ែត្រ; NEPA=ច្បាប់គោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ; NHPA=ច្បាប់អភិរក្សប្រវត្តិសាស្ត្រជាតិ; NOx=អុកស៊ីតអាសូត; NPDES=ប្រព័ន្ធអាជ្ញាប័ណ្ណបញ្ចេញជាតិពុលជាតិ; NRHP=បញ្ជីជាតិអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រ; OHP=ការិយាល័យអភិរក្សប្រវត្តិសាស្ត្រ; OSHA=អាជ្ញាធរសុវត្ថិភាព និងសុខភាពការងារ; PAHs=អ៊ីប្រូកាបូនអារូម៉ាទិកពហុសង្វាក់; PCB=ប៉ូលីក្លរីណេត ប៊ីផេនីល; U.S. EPA=ទីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថានសហរដ្ឋអាមេរិក; PM2.5=ភាគល្អិតមានអង្កត់ផ្ចិតតិចជាង 2.5 មីក្រូន; PM10=ភាគល្អិតមានអង្កត់ផ្ចិតតិចជាង 10 មីក្រូន; PMP=ផែនការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា; REC=លក្ខខណ្ឌបរិស្ថានដែលត្រូវបានទទួលស្គាល់; RIO=តំបន់បន្ថែមសម្រាប់ការកែលម្អដងទន្លេ; RTP=ផែនការដឹកជញ្ជូនតំបន់; RWQCB=ក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹកតំបន់; SCAG=សមាគមរដ្ឋាភិបាលតំបន់ Southern California; SCAQMD=ស្រុកគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់ South Coast; SCORE=ការពង្រីកថ្មីក្នុងប្រសើររបស់ផ្តុំ Southern California; SCRRA (ឬ Metrolink) =អាជ្ញាធររថភ្លើងតំបន់ Southern California; SCS=យុទ្ធសាស្ត្រសហគមន៍ចីរភាព; SHPO=មន្ត្រីអភិរក្សប្រវត្តិសាស្ត្ររដ្ឋ; SWMP=ផែនការគ្រប់គ្រងទឹកភ្លៀង; SWPPP=ផែនការការពារការបំពុលទឹកភ្លៀង; SWRCB=ក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងធនធានទឹករដ្ឋ; TMP=ផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍; TPH=អ៊ីប្រូកាបូនប្រេងសរុប; VOC=សារធាតុអ៊ីដ្រូកាបូនប្រេងសរុប; WEAP=កម្មវិធីលើកកម្ពស់ការយល់ដឹងបរិស្ថានសម្រាប់កម្មករ

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
ផ្នែក 3.2 ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ			
<p>ប្រធានបទ 3.2-A: ការផ្លាស់ប្តូរលំដាប់នៃការប្រើប្រាស់ដី</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.2-B: ភាពសមស្របជាមួយការប្រើប្រាស់ដីដែលមានស្រាប់ ឬដែលបានរៀបចំផែនការរួច</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ សម្រាប់ការរួមបញ្ចូលនៃផែនការសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងបណ្តាលឱ្យមានការរំខានបណ្តោះអាសន្នដល់ការចូលប្រើប្រាស់អាជីវកម្មដែលមានស្រាប់ ដែលអាចធ្វើឱ្យផ្លាស់ប្តូរផ្លូវធ្វើដំណើរ ទៅកាន់អាជីវកម្ម ដោយអតិថិជន និងយានយន្តដឹកជញ្ជូនអំឡុងពេលសាងសង់។ ការរំខានបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងលំហូរចរាចរណ៍ដែលមានស្រាប់នេះ អាចបណ្តាលឱ្យកើតមានភាពមិនសមស្របនៃការប្រើប្រាស់ដីដោយសារការកំណត់ការចូលប្រើប្រាស់ ទៅកាន់អាជីវកម្មជិតខាង នៅពេលដែលត្រូវការបិទផ្លូវ។ <p>ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់</p> <p>MY TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍អំឡុងពេលសាងសង់ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard: អំឡុងដំណាក់កាលវិស្វកម្មចុងក្រោយ និងយ៉ាងហោចណាស់ 30 ថ្ងៃ មុនពេលអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard អ្នកមើលការ ត្រូវរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍អំឡុងពេលសាងសង់ (TMP) ហើយផែនការនេះ ត្រូវបានពិនិត្យ និងអនុម័ត ដោយ Metro និងទីក្រុង Vernon។ កាលវិភាគបិទផ្លូវណាមួយ ដែលបានកំណត់នៅក្នុង TMP អំឡុងពេលសាងសង់ ត្រូវទទួលបានការអនុម័តពីទីក្រុង Vernon ហើយត្រូវសម្របសម្រួលរវាងអ្នកមើលការសាងសង់ Metro BNSF អាជីវកម្មកម្រិតខ្ពស់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងប្រតិបត្តិករថយន្តក្រុង សហគមន៍អ្នកជិះកង់ សាលារៀន Los Angeles Unified School District និងអ្នកផ្តល់សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ទាំងចរាចរណ៍ យានយន្ត និងមិនមែនយានយន្ត អំឡុងម៉ោងកំពូលចរាចរណ៍។ អំឡុងពេលបិទផ្លូវដែលបានរៀបចំជាមុន ចរាចរណ៍ ត្រូវបង្វែរទៅផ្លូវជិតខាង តាមរយៈផ្លូវបង្វែរដែលមានស្លាកសញ្ញាច្បាស់លាស់ ហើយត្រូវផ្តល់សេចក្តីជូនដំណឹងជាមុន យ៉ាងហោចណាស់ 5 ថ្ងៃធ្វើការ ដល់ភាគីដែលពាក់ព័ន្ធ (អ្នកផ្តល់សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងប្រតិបត្តិករថយន្តក្រុង អាជីវកម្ម សហគមន៍អ្នកជិះកង់ និងអ្នករៀបចំព្រឹត្តិការណ៍ពិសេស)។ TMP ត្រូវកំណត់កាលវិភាគបិទផ្លូវ និងផ្លូវបង្វែរដែលបានស្នើ ព្រមទាំងផ្លូវចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ រួមទាំងផ្លូវថយន្តដឹកដី និងផ្លូវដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈ និងទំនៀម និងម៉ោងដឹកជញ្ជូន/ដឹកជញ្ជូនដែលបានផ្តល់អាទិភាព ដើម្បីជៀសវាងគំហុកដែលមានការកកស្ទះខ្លាំង អំឡុងម៉ោងកំពូលចរាចរណ៍ តាមដែលអាចអនុវត្តបាន និងដើម្បីរក្សាសុវត្ថិភាពនៃការចូលប្រើប្រាស់សម្រាប់អ្នកជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង អំឡុងពេលសាងសង់។ បទប្បញ្ញត្តិខាងក្រោម ត្រូវបានរួមបញ្ចូលក្នុង TMP:</p> <ul style="list-style-type: none"> ត្រូវរក្សាលំហូរចរាចរណ៍ ឱ្យបានតាមដែលអាចអនុវត្តបាន ជាពិសេសអំឡុងម៉ោងកំពូលចរាចរណ៍។ ការចូលប្រើប្រាស់ទៅកាន់អាជីវកម្មជិតខាង ត្រូវរក្សាទុកអំឡុងម៉ោងធ្វើអាជីវកម្ម តាមរយៈច្រកចូលដែលមានស្រាប់ ឬច្រកចូលបណ្តោះអាសន្ន តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ Metro ឬអ្នកមើលការ ត្រូវដាក់ស្លាកសញ្ញាជូនដំណឹងជាមុន មុនពេលសាងសង់ នៅតំបន់ដែលការចូលប្រើប្រាស់ទៅកាន់អាជីវកម្មមូលដ្ឋាន អាចត្រូវបានប៉ះពាល់។ Metro ត្រូវផ្តល់ស្លាកសញ្ញា ដើម្បីបង្ហាញផ្លូវចូលថ្មី។ ទៅកាន់អាជីវកម្ម និងសេវាសាធារណៈសហគមន៍ ប្រសិនបើត្រូវបានប៉ះពាល់ដោយការសាងសង់។ Metro ឬអ្នកមើលការ ត្រូវជូនដំណឹងទៅទីក្រុង Vernon ជាមុន យ៉ាងហោចណាស់ 5 ថ្ងៃធ្វើការ អំពីការបិទផ្លូវ ការបង្វែរផ្លូវ ឬការកាត់បន្ថយគន្លងផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន។ 	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.2-C: ការបែងចែកផ្ទៃក្នុងរវាងនៃសហគមន៍ដែលបានបង្កើតរួច</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ក្នុង Malabar Yard

ប្រធានបទបណ្តោះអាសន្ន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន		ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន
ប្រធានបទ 3.2-D៖ ការមិនអនុលោមតាម ផែនការប្រើប្រាស់ដី គោលនយោបាយ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដី មូលដ្ឋាន	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន

ផ្នែក 3.3 ការដឹកជញ្ជូន

ប្រធានបទ 3.3-A៖ ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ ដែលកំណត់ប្រសិទ្ធភាពនៃប្រព័ន្ធលំហូរចរាចរណ៍	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> កម្រិតកំណត់សមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នឹងត្រូវបានលើស នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 កន្លែង (ចំណុចប្រសព្វ #5៖ Vernon Avenue/Santa Fe Avenue និងចំណុចប្រសព្វ #6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard) ។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> កម្រិតកំណត់សមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នឹងត្រូវបានលើស នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 កន្លែង (ចំណុចប្រសព្វ #6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard និងចំណុចប្រសព្វ #4៖ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) និងផ្នែកផ្លូវមួយ (ផ្នែកផ្លូវ #4៖ Fruitland Avenue រវាង Santa Fe Avenue និង Pacific Boulevard) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-1 ។</p> <p>MY TR-2 ការគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញជាបណ្តោះអាសន្ន និងការបន្ថែមដំណាក់កាលសញ្ញាចរាចរណ៍សម្រាប់ការបត់ស្តាំ ទិសខាងលិច នៅចំណុចប្រសព្វ Vernon Avenue/Santa Fe Avenue៖ អំឡុងដំណាក់កាលវិស្វកម្មចុងក្រោយ និងយ៉ាងហោចណាស់ 30 ថ្ងៃ មុនពេលអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ក្នុង Malabar Yard Metro និង BNSF ត្រូវទទួលបានការអនុម័តពីទីក្រុង Vernon ដើម្បីគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញជាបណ្តោះអាសន្នដោយបន្ថែមគន្លងផ្លូវសម្រាប់ឆ្លងត្រង់/បត់ស្តាំ ទិសខាងលិច នៅ Vernon Avenue ឱ្យទៅជាគន្លងផ្លូវសម្រាប់បត់ស្តាំតែប៉ុណ្ណោះ ទិសខាងលិច ហើយបន្ថែមដំណាក់កាលសញ្ញាចរាចរណ៍សម្រាប់ការបត់ស្តាំ ក្នុងទិសដៅដូចគ្នា។ ការគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញជាបណ្តោះអាសន្ននេះត្រូវរក្សាទុករហូតដល់បញ្ចប់ការសាងសង់។ បន្ទាប់ពីការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ក្នុង Malabar Yard បានបញ្ចប់ គន្លងផ្លូវឡើងវិញទៅសភាពដើម ជាគន្លងផ្លូវសម្រាប់ឆ្លងត្រង់/បត់ស្តាំ ហើយដំណាក់កាលសញ្ញាចរាចរណ៍សម្រាប់ការបត់ស្តាំ នឹងត្រូវលុបចោល។</p> <p>MY TR-3 ការគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញ នៅចំណុចប្រសព្វ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard៖ អំឡុងដំណាក់កាលវិស្វកម្មចុងក្រោយ និងយ៉ាងហោចណាស់ 30 ថ្ងៃ មុនពេលអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ក្នុង Malabar Yard Metro និង BNSF ត្រូវទទួលបានការអនុម័តពីទីក្រុង Vernon ដើម្បីគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញ ដោយបន្ថែមគន្លងផ្លូវឆ្លងត្រង់ ទិសខាងកើត មួយគន្លង ឱ្យទៅជាគន្លងផ្លូវបត់ ទិសខាងកើត នៅ Vernon Avenue។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-3 ។</p> <p>MY TR-4 ការគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញ នៅចំណុចប្រសព្វ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue (ឆ្នាំអនាគតគោលដៅ 2040) ៖ នៅឆ្នាំអនាគតគោលដៅ (2040) Metro និង BNSF ដោយសហការជាមួយទីក្រុង Vernon ត្រូវគ្រប់គ្រងផ្លូវឡើងវិញដោយបន្ថែមគន្លងផ្លូវសម្រាប់ឆ្លងត្រង់/បត់ស្តាំ ទិសខាងកើត ឱ្យទៅជាគន្លងផ្លូវបត់ស្តាំតែប៉ុណ្ណោះ និងគន្លងផ្លូវឆ្លងត្រង់ នៅ Pacific Boulevard។</p> <p>MY TR-5 បន្ថែមគន្លងផ្លូវយានយន្តថ្មីមួយគន្លងលើផ្នែកផ្លូវ Fruitland Avenue រវាង Santa Fe Avenue និង Pacific Boulevard (ឆ្នាំអនាគតគោលដៅ 2040) ៖ នៅឆ្នាំអនាគតគោលដៅ (2040) Metro និង BNSF ដោយសហការជាមួយទីក្រុង Vernon ត្រូវបន្ថែមគន្លងផ្លូវយានយន្តថ្មី មួយគន្លង ទិសខាងលិច នៅលើ Fruitland Avenue។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
---	--	---	---

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
<p>ប្រធានបទ 3.3-B៖ ការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ដែលបណ្តាលឱ្យហានិភ័យកើនឡើង</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ អាចត្រូវប្រឈមនឹងការបង្វែរផ្លូវ និងការបិទគន្លងផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងជាច្រើន ដែលនឹងបង្កើតហានិភ័យផ្លូវបណ្តោះអាសន្នពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ចំពោះអ្នកបើកបរ អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ចំណុចឆ្លងផ្លូវថ្នល់លេខ 5 នៅចំណុចប្រសព្វ Seville Avenue និង 46th Street នឹងបង្កើតហានិភ័យផ្លូវសក្តានុពល ដោយសារការកកស្ទះផ្លូវថ្នល់ដែលអាចបណ្តាលឱ្យចរាចរយានយន្តទិសខាងត្បូង ណាតស្ទីងឆ្លងកាត់ផ្លូវ 46th Street។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-1។ ប្រតិបត្តិការ</p> <p>MY TR-6 ទទួលបានការអនុម័តដែលត្រូវការ សម្រាប់ចំណុចឆ្លងផ្លូវថ្នល់នៅកម្រិតដី៖ សម្រាប់ការកែប្រែទាំងអស់ នៃចំណុចឆ្លងផ្លូវថ្នល់នៅកម្រិតដីទាំងថ្មី និងមានស្រាប់ Metro និង BNSF ត្រូវទទួលបានការអនុម័តដែលត្រូវការ ពីទីក្រុង Vernon និងដាក់ស្នើពាក្យស្នើសុំផ្លូវការ ទៅកាន់ CPUC ស្របតាមដំណើរការដែលបានកំណត់ នៅក្នុង Rules of Practice and Procedure (មានប្រសិទ្ធភាព ខែឧសភា ឆ្នាំ 2021)។ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃ CPUC Rule 2.4 ស្តីពីការអនុលោមតាម CEQA ពាក្យស្នើសុំផ្លូវការ ត្រូវរួមបញ្ចូល Link US Final EIR (ខែមិថុនា ឆ្នាំ 2019) និង Final SEIR</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.3-C៖ ការចូលប្រើប្រាស់សម្រាប់សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងធ្វើឱ្យលើសកម្រិតកំណត់សមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 កន្លែង (ចំណុចប្រសព្វ #5៖ Vernon Avenue/Santa Fe Avenue និងចំណុចប្រសព្វ #6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard) ដែលអាចរារាំងដល់ការចូលប្រើប្រាស់របស់ក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់ អំឡុងពេលសាងសង់។ បន្ថែមពីនេះទៀត ចំណុចប្រសព្វទាំងពីរនេះ ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវដែលត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវគ្រោះមហន្តរាយ។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងធ្វើឱ្យលើសកម្រិតកំណត់សមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 កន្លែង (ចំណុចប្រសព្វ #6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard និងចំណុចប្រសព្វ #4៖ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) និងផ្នែកផ្លូវមួយ (ផ្នែកផ្លូវ #4៖ Fruitland Avenue រវាង Santa Fe Avenue និង Pacific Boulevard) ដែលអាចរារាំងដល់ការចូលប្រើប្រាស់របស់ក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់ អំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ។ ចំណុចប្រសព្វ #6 ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយផ្លូវដែលត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវគ្រោះមហន្តរាយ។ អាចកើតមានហានិភ័យផ្លូវសក្តានុពល ពីការកកស្ទះផ្លូវថ្នល់តាមបណ្តោយ Seville Avenue ដែលអាចរារាំងដល់ការចូលប្រើប្រាស់របស់ក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់ផងដែរ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-1 ដល់ MY TR-3។ ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-3 ដល់ MY TR-6។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.3-D៖ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈបរិក្ខារសម្រាប់អ្នកជិះកង់ឬអ្នកថ្មើរជើង</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់នៃការបញ្ជូនគ្នានូវជម្រើសរចនាណាមួយ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងត្រូវការបិទផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ននៅក្នុងតំបន់សិក្សាចរាចរណ៍ ហើយអាចប៉ះពាល់ដល់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងមធ្យោបាយធ្វើដំណើរដែលមិនប្រើយានយន្តផ្សេងៗ។ ការសាងសង់នៃការបញ្ជូនគ្នានូវជម្រើសរចនាណាមួយ នឹងត្រូវការ 	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-1 ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY TR-6។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ស្របផលប៉ះពាល់
	<p>ផ្លូវរៀង និងការវិនិយោគចរាចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្ន ដែលអាចបណ្តាលឱ្យការប្រតិបត្តិការរបស់ប្រតិបត្តិការសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ មានប្រសិទ្ធភាពថយចុះ ឬធ្វើឱ្យអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ប្រឈមនឹងស្ថានភាពគ្រោះថ្នាក់ នៅជិតតំបន់សាងសង់។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> អាចកើតមានហានិភ័យផ្លូវស្តុកស្តុន ពីការភក់ស្ទះរថយន្តតាមបណ្តោយ Seville Avenue ដែលអាចបណ្តាលឱ្យមានការពន្យារពេលកាលវិភាគសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ឬវិនិយោគចរាចរណ៍ប្រើប្រាស់របស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.3-E៖ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការប្រតិបត្តិការបញ្ជូនទំនិញសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការ រហូតដល់ឆ្នាំ 2040 សម្រាប់ BNSF ដោយសារចរាចរណ៍ដឹកជញ្ជូនទំនិញប្រភេទប្រអប់ និងរថភ្លើងដឹករាវ (tanker) មូលដ្ឋាន នឹងត្រូវបែងចែកឡើងវិញ ពីច្រកចូលខាងជើងនៃ Malabar Yard ទៅកាន់ច្រកចូលខាងកើត (តាមរយៈផ្លូវតភ្ជាប់ 46th Street ថ្មី) ទៅ និងមកពី Los Angeles Junction។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបញ្ជូនទំនិញសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការ ដោយលុបបំបាត់តម្រូវការក្នុងការប្រតិបត្តិការលើផ្លូវដឹកជញ្ជូនដឹកអ្នកដំណើរ។ ការកើនឡើងនៃប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការនេះ ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាអត្ថប្រយោជន៍រយៈពេលវែង។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
<p>ផ្នែក 3.4 គុណភាពទេសភាព និងសោភ័ណភាព</p>			
<p>ប្រធានបទ 3.4-A៖ លក្ខណៈរូបភាពទេសភាព ឬគុណភាពទេសភាព</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.4-B៖ ពន្លឺ ឬពន្លឺចាំង</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបផលប៉ះពាល់
	គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន		គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន

ផ្នែក 3.5 គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល

<p>ប្រធានបទ 3.5-A៖ កម្រិតអប្បបរមា (de minimis) នៃការអនុលោមភាពទូទៅសម្រាប់តំបន់អាងខ្យល់ South Coast</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> អត្ថប្រយោជន៍ពីការប្រតិបត្តិការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard រួមមាន ការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់រថភ្លើងដឹកទំនិញអន្តរក្រុង (intermodal railcar miles of travel) ដែលនាំឱ្យការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈរបស់រថភ្លើងថយចុះ និងការបញ្ចេញឧស្ម័នពីរថភ្លើងដែលពាក់ព័ន្ធក៏ថយចុះផងដែរ។ លើសពីនេះ ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងបង្កើនសមត្ថភាពបណ្តាញផ្លូវថ្នល់មេ (mainline rail network) ដើម្បីគាំទ្រការកើនឡើងនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់ក្នុងតំបន់ ដែលជួយជៀសវាងការបង្វែរទំនិញដែលបម្រើដោយរថភ្លើង ទៅប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តធុនធ្ងន់ចម្ងាយវែង។ ការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់រថយន្ត (truck VMT) នឹងនាំឱ្យការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈរបស់រថយន្តថយចុះ និងការបញ្ចេញឧស្ម័នពីរថយន្តដែលពាក់ព័ន្ធក៏ថយចុះផងដែរ។ ពីទស្សនៈក្នុងតំបន់ ការអនុវត្តផ្លូវក្តាប់ 46th Street នឹងផ្លាស់ប្តូរសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវថ្នល់មួយផ្នែក ឱ្យឆ្ងាយពីអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់ងាយរង (sensitive receptors) ដូចជា សាលារៀន Vernon City School និងលំនៅឋាននៅលើ Furlong Place។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ នឹងជួយដល់ការកាត់បន្ថយសរុបនៃការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលខ្យល់ប្រភេទស្តង់ដារ (criteria air pollutants) តាមរយៈការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់យានយន្ត (VMT) ក្នុងតំបន់។ ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យការធ្វើចរាចររបស់រថភ្លើងថយចុះ នៅភាគខាងជើងនៃ Malabar Yard ដែលជាតំបន់មានអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់ងាយរង ស្ថិតនៅបច្ចុប្បន្ន និងត្រូវបានគ្រោងទុកនៅពេលអនាគតផងដែរ។ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>ទោះបីជាមិនត្រូវបានទាមទារក៏ដោយ វិធានការកាត់បន្ថយ Malabar Yard AQ-1 និង MY AQ-2 អាចអនុវត្តបាន ដោយសារការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងត្រូវសាងសង់ក្នុងពេលតែមួយ ជាមួយនឹងការសាងសង់ Build Alternative 1 នៅពេលបញ្ចូលគ្នា នឹងកើតមានការលើសកម្រិត NOx អំឡុងពេលសាងសង់។ ការអនុវត្ត MY AQ-2 នឹងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញ NOx ឱ្យស្ថិតក្រោមកម្រិត de minimis 1 MY AQ-1 គឺជាតម្រូវការមួយ នៃ Link US Final EIR សម្រាប់ Build Alternative និងរបស់ SCAQMD ដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញធូលីអណ្តែតប្រចាំថ្ងៃ និងផលប៉ះពាល់គុណភាពខ្យល់ដែលពាក់ព័ន្ធ។</p> <p>MY AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីអណ្តែត៖ ដើម្បីអនុលោមតាម SCAQMD Rule 403 អំឡុងពេលសកម្មភាពសម្អាតដី ការរៀបចំដី ការផ្លាស់ទីដី ឬការដឹកដី ការបញ្ចេញធូលីអណ្តែត ត្រូវតែគ្រប់គ្រង ដោយការចាក់ទឹកជាប្រចាំ ឬវិធានការការពារធូលីផ្សេងៗ តាមនីតិវិធីខាងក្រោម ដូចបានកំណត់ក្នុង SCAQMD Rule 403៖</p> <ul style="list-style-type: none"> កាត់បន្ថយផ្ទៃដីដែលត្រូវបានរំខាន ដោយសកម្មភាពសម្អាតដី ការរៀបចំដី ការផ្លាស់ទីដី ឬការដឹកដី ដើម្បីបង្ការការកើតធូលីច្រើនពេក។ ផ្តល់រថយន្តដឹកទឹកដែលអាចដំណើរការ បាននៅទីតាំងជានិច្ច ហើយប្រើរថយន្តចាក់ទឹក ដើម្បីកាត់បន្ថយធូលី ការចាក់ទឹក ត្រូវគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីទប់ស្កាត់ពពកធូលី ឱ្យនៅក្នុងតំបន់ការងាររបស់គម្រោង ការចាក់ទឹក ត្រូវអនុវត្តយ៉ាងហោចណាស់ 2 ដងក្នុងមួយថ្ងៃ ដោយគ្របដណ្តប់ពេញលេញល្អបំផុតនៅចុងព្រឹក និងបន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការងារ។ ការរៀបចំដី និងការផ្លាស់ទីដី នៅពេលមានខ្យល់កម្រិតលើស 25 ម៉ាយក្នុងមួយម៉ោង លុះត្រាតែមានសំណើមគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីបង្ការការកើតពពកធូលី។ គ្របគម្របរថយន្តឱ្យបានម៉ឺងម៉ាត់ នៅពេលដឹកជញ្ជូនសម្ភារៈ ចូល ឬចេញពីទីតាំង។ បង្កើនស្ថេរភាពលើផ្ទៃដីនៃដី ប្រសិនបើមិនត្រូវបានដកចេញភ្លាមៗ។ កំណត់ផ្លូវធ្វើដំណើររបស់យានយន្ត និងកំណត់ល្បឿនមិនឱ្យលើស 15 ម៉ាយក្នុងមួយម៉ោង លើផ្ទៃដីមិនមានកៅស៊ូហើយបង្កើនស្ថេរភាពលើផ្លូវបណ្តោះអាសន្នណាមួយ។ កាត់បន្ថយសកម្មភាពយានយន្ត និងម៉ាស៊ីន ដែលមិនចាំបាច់។ សម្អាតផ្លូវដែលបានកៅស៊ូ យ៉ាងហោចណាស់ម្តងក្នុងមួយថ្ងៃ នៅកន្លែងដែលមានកសុតាងថាដីត្រូវបាននាំមកលើផ្លូវ។ ដាំរុក្ខជាតិឡើងវិញ ឬបង្កើនស្ថេរភាពដីដែលត្រូវបានរំខាន រួមទាំងផ្លូវយានយន្ត ដែលបានបង្កើតអំឡុងពេលសាងសង់ ដើម្បីជៀសវាងសកម្មភាពយានយន្តក្រៅផ្លូវ នៅពេលអនាគត។ <p>វិធានការខាងក្រោម ក៏ត្រូវអនុវត្តផងដែរ ដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័នអំឡុងពេលសាងសង់៖</p> <ul style="list-style-type: none"> អ្នកមៅការសាងសង់ ត្រូវរៀបចំ និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពជារៀងរាល់ខែ នូវបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌសរុប ដែលរួមបញ្ចូលឧបករណ៍ធុនធ្ងន់ក្រៅផ្លូវ (អាចផ្លាស់ទីបាន និងមិនអាចផ្លាស់ទីបាន) ទាំងអស់ (50 សេះកម្លាំងឡើងទៅ) (ឧ. ម៉ាក ម៉ូតូ ឆ្នាំម៉ាស៊ីន កម្លាំងសេះ អគ្រាបពេញឧស្ម័ន) ដែលអាចត្រូវបានប្រើប្រាស់ សរុបរយៈពេល 40 ម៉ោង ឬច្រើនជាងនេះ អំឡុងពេលសាងសង់ 	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
--	--	--	--

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>បង្ហាញថាការកែលម្អផ្លូវថ្នល់មានស្ថានភាពស្របគ្នានឹងតម្រូវការនៃ គោលនយោបាយសាងសង់បែតុងរបស់ Metro ។</p> <ul style="list-style-type: none"> ធានាថា ឧបករណ៍សាងសង់ទាំងអស់ ត្រូវបានកែសម្រួល និងថែទាំឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ កាត់បន្ថយពេលវេលាបើកម៉ាស៊ីនទុកឱ្យដំណើរការដោយគ្មានការប្រើប្រាស់ (idling) ឱ្យមិនលើស 5 នាទី តាមដែលអាចអនុវត្តបានដើម្បីសន្សំប្រេងឥន្ធនៈ និងកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័ន។ ប្រើប្រាស់ប្រភពថាមពលដែលមានស្រាប់ (ឧ. សសរថាមពលអគ្គិសនី) ឬម៉ាស៊ីនភ្លើងប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈស្អាត ជំនួសម៉ាស៊ីនភ្លើងបណ្តោះអាសន្នតាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ រៀបចំការពិគ្រោះយោបល់សមស្របជាមួយ CARB ឬ SCAQMD ដើម្បីកំណត់តម្រូវការចុះបញ្ជី និងការអនុញ្ញាត មុនពេលដំណើរការឧបករណ៍នៅទីតាំងគម្រោង ហើយទទួលបាន ការចុះបញ្ជីឧបករណ៍ចល័ត របស់ California Air Resources Board (CARB) ជាមួយរដ្ឋ ឬការអនុញ្ញាតពីស្ថាប័នមូលដ្ឋាន សម្រាប់ម៉ាស៊ីនចល័ត និងឧបករណ៍ដំណើរការដោយម៉ាស៊ីនចល័ត ដែលត្រូវប្រើនៅទីតាំងការងារគម្រោង លើកលែងតែយានយន្តលើផ្លូវ និងក្រៅផ្លូវ តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ <p>បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងទាំងនេះ ត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងលក្ខណៈបច្ចេកទេសនៃគម្រោង ហើយត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកមេរៀនសាងសង់។</p> <p>MY AQ-2 ការអនុលោមតាមស្តង់ដារបញ្ចេញឧស្ម័នផ្សែងចុងក្រោយ Tier 4 របស់ U.S. EPA និងការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈឌីសែលបន្ត (renewable diesel) សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ ដើម្បីអនុលោមតាម គោលនយោបាយសាងសង់បែតុង របស់ Metro ឧបករណ៍សាងសង់ក្រៅផ្លូវដែលប្រើម៉ាស៊ីនឌីសែលទាំងអស់ ដែលមានកម្លាំងលើស 50 សេះកម្លាំង ត្រូវអនុលោមតាមស្តង់ដារបញ្ចេញឧស្ម័នផ្សែងចុងក្រោយ Tier 4 របស់ U.S. EPA (40 CFR Part 1039) ។ លើសពីនេះ ប្រសិនបើមានតម្រងភាគល្អិតឌីសែល (diesel particulate filter) ដែលបានបំពាក់ពីរោងចក្ររួចជាស្រេចទៅ ឧបករណ៍សាងសង់ទាំងអស់ ត្រូវតែបំពាក់ឧបករណ៍ច្រកវិទ្យុគ្រប់គ្រងល្អិតផុត ដែលបានបញ្ជាក់អនុម័តដោយ CARB ។ ឧបករណ៍គ្រប់គ្រងការបញ្ចេញឧស្ម័នណាមួយ ដែលត្រូវបានប្រើដោយអ្នកមេរៀនសាងសង់ ត្រូវសម្រេចបាននូវការកាត់បន្ថយការបញ្ចេញឧស្ម័ន មិនតិចជាងអ្វីដែលអាចសម្រេចបានដោយយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រងការបញ្ចេញឧស្ម័នឌីសែល កម្រិតទី 3 សម្រាប់ម៉ាស៊ីនមានទំហំស្រដៀងគ្នា ដូចជាកំណត់ក្នុងបទប្បញ្ញត្តិ CARB ។</p> <p>បន្ថែមពីលើការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍ Tier 4 ឧបករណ៍សាងសង់ក្រៅផ្លូវទាំងអស់ ត្រូវប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈឌីសែល 100 ភាគរយ។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.5-B៖ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) ប្រចាំឆ្នាំ លើស 25,000 MT CO2e</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបញ្ចូលគ្នានូវផ្ទៃសម្រេចនាណាមួយ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយសរុប នៃការបញ្ចេញ CO₂ ក្នុងតំបន់ ដោយសារការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់រថភ្លើងដឹកទំនិញអន្តរក្រុង (empty intermodal railcars) និងការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់រថយន្ត (truck VMT) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការបញ្ចូលគ្នានូវផ្ទៃសម្រេចនាណាមួយ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងជួយដល់ការកាត់បន្ថយសរុប នៃការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) តាមរយៈការកាត់បន្ថយចម្ងាយធ្វើដំណើររបស់យានយន្ត (VMT) ក្នុងតំបន់។ ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យការធ្វើចរាចររបស់រថភ្លើងថយចុះ នៅភាគខាងជើងនៃ Malabar Yard ដែលជាតំបន់មានអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់ងាយរង ស្ថិតនៅបច្ចុប្បន្ន និងត្រូវបានគ្រោងទុកនៅពេលអនាគតផងដែរ។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
ផ្នែក 3.6 សំឡេងរំខាន និងការញ័រ			
<p>ប្រធានបទ 3.6-A៖ កម្រិតសំឡេងរំខានលើសពីស្តង់ដារដែលបានកំណត់ក្នុងផែនការទូទៅបទបញ្ជាសំឡេងរំខានឬស្តង់ដាររបស់អាជ្ញាធរ</p> <p>ប្រធានបទ 3.6-C៖ កម្រិតសំឡេងបរិយាកាស</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យការធ្វើចរាចររបស់រថភ្លើងថយចុះ នៅភាគខាងជើងនៃ Malabar Yard ដែលជាតំបន់មានអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់ងាយរង ស្ថិតនៅបច្ចុប្បន្ន និងត្រូវបានគ្រោងទុកនៅពេលអនាគតផងដែរ។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.6-B៖ ការញ័រដែលបញ្ជូនតាមដីនិងកម្រិតសំឡេងរំខានដែលបញ្ជូនតាមដី</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យការធ្វើចរាចររបស់រថភ្លើងថយចុះ នៅភាគខាងជើងនៃ Malabar Yard ដែលជាតំបន់មានអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់ងាយរង ស្ថិតនៅបច្ចុប្បន្ន និងត្រូវបានគ្រោងទុកនៅពេលអនាគតផងដែរ។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
ផ្នែក 3.7 ធនធានជីវវិទ្យា និងធនធានតំបន់សើម			
<p>ប្រធានបទ 3.7-A៖ បក្សីកំពុងកាត់សំបុកដែលត្រូវបានការពារក្រោមច្បាប់ MBTA</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard មានសក្តានុពលប៉ះពាល់ដល់បក្សីកំពុងកាត់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារក្រោមច្បាប់ MBTA និងមានវត្តមាននៅក្នុងតំបន់សិក្សាជីវវិទ្យា (BSA) អំឡុងពេលសាងសង់។ ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើសំបុកសកម្ម រួមទាំងការដកចេញដើមឈើពេញវ័យអាចបណ្តាលឱ្យមានការថយចុះកម្រិតច្រើន នៃទំហំប្រជាជនបក្សីកំពុងកាត់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារក្រោម MBTA។ <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើសំបុកសកម្ម អាចរួមមាន ការកើនឡើងនៃហានិភ័យពីសំឡេងរំខានអំឡុងសាងសង់លើសពីកម្រិតសំឡេងបរិយាកាសការញ័រ ធ្វើលើសកម្រិត ពន្លឺពេលយប់ និងការចូលលុកលុយរបស់មនុស្ស ដែលអ្វីៗទាំងនេះ អាចបណ្តាលឱ្យសំបុកបរាជ័យ។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>MY BIO-1 ប្រភេទសត្វក្រោមច្បាប់ MBTA៖ អំឡុងពេលសាងសង់ ការដកយករុក្ខជាតិ ត្រូវអនុវត្តក្រៅរដ្ឋប្បវេណីសំបុក (ថ្ងៃទី១ ខែកុម្ភៈ ដល់ថ្ងៃទី៣០ ខែកញ្ញា) តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។ ប្រសិនបើមិនអាចអនុវត្តការដកយករុក្ខជាតិក្រៅរដ្ឋប្បវេណីសំបុកបានទេអ្នកជីវវិទ្យាបក្សីដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមស្រប និងបានអនុម័តដោយ Metro និង/ឬ CDFW ត្រូវអនុវត្តការស្ទង់មតិក្នុងមុនពេលសាងសង់ ដើម្បីកំណត់ទីតាំងសំបុកសកម្ម ក្នុងរយៈពេល៧២ ម៉ោង មុនពេលដកយករុក្ខជាតិ នៅក្នុងតំបន់នីមួយៗ ដែលមានទីជម្រកសមស្របសម្រាប់ការកាត់សំបុក រួមទាំងអគារជុំវិញ ដំបូលដូច្នោះ បង្គោលទ្វារស័ព្ទ ព្រៃតូចៗ ឬដើមឈើ។ ប្រសិនបើបក្សីកំពុងកាត់សំបុក អំឡុងពេលស្ទង់មតិក្នុងមុនពេលសាងសង់ អ្នកជីវវិទ្យា ត្រូវកំណត់តំបន់សុវត្ថិភាពបិទកំហិត (exclusionary buffer) ដែលសមស្រប ដើម្បីបង្ការការរំខានដល់សំបុក (150 ហ្វីត សម្រាប់ passerines និង 500 ហ្វីត សម្រាប់ raptors)។ ទំហំតំបន់សុវត្ថិភាពនេះ អាចត្រូវបានកែសម្រួល អាស្រ័យលើលក្ខខណ្ឌជាក់លាក់តាមប្រភេទសត្វ និងតាមទីតាំង ដូចដែលបានកំណត់ដោយអ្នកជីវវិទ្យាដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមស្រប ឬតាមការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរធនធានសត្វព្រៃ។ តំបន់សុវត្ថិភាពនេះ ត្រូវបានសម្គាល់ឱ្យច្បាស់នៅលើទីតាំង ដោយបុគ្គលិកសាងសង់ ក្រោមការណែនាំរបស់អ្នកជីវវិទ្យា ហើយមិនត្រូវអនុវត្តការសាងសង់ ឬការដកយករុក្ខជាតិ នៅក្នុងតំបន់សុវត្ថិភាពនោះទេ រហូតដល់អ្នកជីវវិទ្យា បញ្ជាក់ថា កូនបក្សីបានហោះចេញពីសំបុក ឬសំបុកមិនសកម្មទៀត។</p> <p>ឧបករណ៍បង្ការការកាត់សំបុក (exclusionary devices) (សម្ភារៈផ្លែវីង ដូចជា បន្ទះឈើ plywood ឬ plexiglass សម្ភារៈបត់បែន ដូចជា vinyl ឬយន្តការស្រដៀងគ្នា ដែលរារាំងមិនឱ្យបក្សីសាងសង់សំបុក) ត្រូវដំឡើងលើទីតាំងសមស្របសម្រាប់សំបុក នៅលើអគារ ឬរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដែលនឹងត្រូវដកចេញ មុនពេលរដ្ឋប្បវេណីសំបុក</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់
		<p>រដូវកាត់សំបុក (ថ្ងៃទី 1 ខែកុម្ភៈ ដល់ថ្ងៃទី 30 ខែកញ្ញា) ដើម្បីបង្ការការកាត់សំបុក នៅលើស្ពាន អគារ ឬរចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដោយបញ្ជាក់កាត់សំបុកតាមស្ថាន និងតាមទ្រទ្រង់ (ឧ. swifts និង swallows) ។ មិនត្រូវប្រើសំណាញ់ ជាសម្ភារៈបង្ការការកាត់សំបុកទេ ព្រោះវាអាចបង្ករបួស ឬសម្លាប់បក្សីដែលនឹងជាការរំលោភលើច្បាប់ MBTA ។</p> <p>ការដកយកសំបុកដែលកំពុងសាងសង់មិនទាន់រួច ត្រូវអនុវត្តក្រោមការណែនាំ និងការសង្កេតរបស់អ្នកដឹកនាំដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមស្រប។ ការដកយកសំបុក swallows ដែលកំពុងសាងសង់មិនទាន់រួច ត្រូវធ្វើឡើងជាញឹកញាប់តាមដែលចាំបាច់ ដើម្បីបង្ការការបញ្ចប់សំបុក។ ការដកយកសម្ភារៈសំបុក និងការដំឡើងឧបករណ៍បង្ការការកាត់សំបុក ត្រូវបានត្រួតពិនិត្យដោយអ្នកដឹកនាំដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមស្រប។ កិច្ចខិតខំបង្ការទាំងនេះ ត្រូវបន្តអនុវត្ត ដើម្បីរក្សាទុកសម្ព័ន្ធឱ្យគ្មាន swallows រហូតដល់ខែតុលា ឬរហូតដល់ការសាងសង់បានបញ្ចប់។ វិស្វកម្មប្រចាំទីតាំងរបស់ Metro ឬអ្នកមេត្រីដែលត្រូវបានកំណត់ ត្រូវធានាថា បុគ្គលិកគម្រោង និងអ្នកមេត្រីទាំងអស់ ដែលនឹងមានវត្តមាននៅទីតាំង អំឡុងពេលសាងសង់ បានបំពេញការបណ្តុះបណ្តាលបង្អី ដែលអនុវត្តដោយអ្នកដឹកនាំគម្រោង ឬអ្នកដឹកនាំដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិសមស្រប ដែលត្រូវបានកំណត់។ បុគ្គលិកគម្រោង ឬអ្នកមេត្រីណាមួយ ដែលចូលរួមបន្ទាប់ពីការចាប់ផ្តើមសាងសង់ ក៏ត្រូវបំពេញការបណ្តុះបណ្តាល កម្មវិធីការយល់ដឹងបរិស្ថានសម្រាប់កម្មករ (WEAP) ជាបង្អួច មុនពេលចាប់ផ្តើមការងារ។ ការបណ្តុះបណ្តាលនេះ ត្រូវផ្តល់ដំបូន្មានដល់កម្មករ អំពីផលប៉ះពាល់សក្តានុពលលើធនធាន ដែលស្ថិតក្រោមអំណាចយុត្តាធិការ។ យ៉ាងហោចណាស់ ការបណ្តុះបណ្តាល ត្រូវរួមមានប្រធានបទដូចខាងក្រោម៖ (1) វត្តមាននៃប្រភេទសត្វស្ថានភាពពិសេស និងសហគមន៍រុក្ខជាតិស្ថានភាពពិសេស នៅក្នុងតំបន់គម្រោង (រួមទាំងសហគមន៍រុក្ខជាតិ ដែលស្ថិតក្រោមអំណាចយុត្តាធិការរបស់ USACE, CDFW និងក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹកតំបន់ [RWQCB]) (2) គោលបំណងនៃការការពារធនធាន (3) វិធានការការពារដែលត្រូវអនុវត្តនៅទីតាំង រួមទាំងការកំណត់យ៉ាងតឹងរឹង សកម្មភាព យានយន្ត ឧបករណ៍ និងសម្ភារៈសាងសង់ ឱ្យនៅតែក្នុងតំបន់ដែលបានរ៉ាប់រង ដើម្បីជៀសវាងតំបន់ធនធានស្ថិតក្រោមអំណាចយុត្តាធិការ នៅទីតាំង (ឧ. ជៀសវាងតំបន់ដែលបានកំណត់នៅលើផែនទី ឬបានសម្គាល់ដោយរបបនៅទីតាំងគម្រោង) (4) វិធីសាស្ត្រសាងសង់ដែលមានការទទួលខុសត្រូវចំពោះបរិស្ថាន និង (5) ពិធីការដោះស្រាយជម្លោះ ដែលអាចកើតមាន នៅពេលណាមួយ អំឡុងដំណើរការសាងសង់។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.7-B៖ ការមិនអនុលោមតាមបទបញ្ជាអភិរក្សដើមឈើ</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់កែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard អាចនាំឱ្យមានការកាប់ចេញ ឬការរំខានដល់ដើមឈើដែលមានវត្តមាននៅក្នុងតំបន់ និងត្រូវបានការពារក្រោម បទបញ្ជាអភិរក្សដើមឈើ របស់ទីក្រុង Vernon (Code of Ordinances, Chapter 12.24, Street Trees)។ ការកាប់ ឬការដកដើមឈើដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ទីក្រុង និងស្ថិតក្រោមការការពារ ដោយគ្មានលិខិតអនុញ្ញាត ត្រូវចាត់ទុកថា ជាការមិនអនុលោមតាមបទបញ្ជាអភិរក្សដើមឈើរបស់ទីក្រុង Vernon។ <p>ប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពដូចជា ការដឹករណ៍ ការរៀបចំដី ការបង្ហាប់ដី ការចាក់ដីបំពេញ ឬការដាក់ផ្ទៃមិនប្រាកដ នៅក្នុងតំបន់បណ្តោយខ្សែដំណាក់ទឹក (dripline) របស់ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ អាចបណ្តាលឱ្យប្រសើរឡើងនៃការខូចខាត ហើយអាចនាំទៅដល់ការងាប់របស់ដើមឈើនៅពេលក្រោយ។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>MY BIO-2 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ៖ មុនពេលចាប់ផ្តើមសាងសង់ ដើមឈើដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ទីក្រុង (ក្រៅពីអចលនទ្រព្យឯកជន) ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ និងបង្ហាញស្របគ្នាលើផែនទីព្រំដែនគម្រោង ដើម្បីកំណត់ថា ដើមឈើណាខ្លះ អាចត្រូវបានការពារ ស្របតាមបទបញ្ជាអភិរក្សដើមឈើ របស់ទីក្រុង Vernon (Code of Ordinances, Chapter 12.24, Street Trees) ។ មុនពេលដកចេញដើមឈើណាមួយ ដែលជាកម្មសិទ្ធិរបស់ទីក្រុង Metro ត្រូវរៀបចំ ផែនការដកចេញ/ការពារដើមឈើ (Tree Removal/Tree Protection Plan) ដើម្បីដាក់ពិនិត្យ និងអនុម័ត ដោយនាយកដ្ឋានសាធារណការ នៃទីក្រុង Vernon ដែលត្រូវបញ្ជាក់អំពី៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ដើមឈើដែលបានស្នើឱ្យកាប់ ឬដកចេញ; ដើមឈើដែលបានស្នើឱ្យរក្សាទុក; និង ដើមឈើដែលបានស្នើឱ្យដាំជំនួស ដើម្បីប្តូរជំនួសដើមឈើដែលត្រូវកាប់ ឬដកចេញ។ <p>ដើមឈើតាមបណ្តោយផ្លូវទាំងអស់ ត្រូវដាំស្របតាម ផែនការដើមឈើតាមផ្លូវ ដែលមានកំណត់ត្រា នៅនាយកដ្ឋានសាធារណការ នៃទីក្រុង Vernon។ បន្ថែមពីនេះ ការសាងសង់ទាំងអស់ ត្រូវរក្សា និងការពារសុខភាពរបស់ដើមឈើដែលនៅសល់ ដើមឈើដែលបានផ្លាស់ទីទីតាំង និងដើមឈើថ្មីដែលបានដាំជំនួស ដើមឈើដែលត្រូវបានដកចេញ ស្របតាមមាត្រា 12.24.090 នៃបទបញ្ជាអភិរក្សដើមឈើរបស់ទីក្រុង។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបផលប៉ះពាល់
ផ្នែក 3.8 តំបន់ទឹកជំនន់ ធារសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹក			
<p>ប្រធានបទ 3.8-A៖ លំនាំបង្ហូរទឹក ការច្រេះដី និងការបាក់កម្ទេចល្បាប់</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ អាចនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរលំនាំបង្ហូរទឹក ដោយសារការប្រមូលផ្តុំសំណល់ល្បាប់ នៅតំបន់ខាងក្រោមលំហូរ ដែលអាចបណ្តាលឱ្យមានការហូរចេញខ្លាំង និងការច្រេះដី នៅលើអចលនទ្រព្យជិតខាង។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> នៅតំបន់ផ្ទៃដីជ្រាបទឹកដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវបានជំនួសដោយផ្លូវដែកមានថ្មគ្រាប់អនុញ្ញាតឱ្យទឹកជ្រាប (pervious ballasted trackbed) គេរំពឹងថាអត្រាទឹកដក់ហូរចូលទៅក្នុងប្រព័ន្ធលូទឹកភ្លៀងសាធារណៈ នឹងថយចុះ។ ទោះយ៉ាងណា នៅតែមានសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើការបង្ហូរទឹកប្រសិនបើមិនបានរចនា និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ អំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ។ ឧទាហរណ៍ លូទឹកភ្លៀងខ្លះ អាចទទួលទឹកដក់ច្រើនជាងលក្ខខណ្ឌបច្ចុប្បន្នដោយសារការប្រមូលផ្តុំលំហូរទឹកទៅកាន់តំបន់ដាក់លាក់មួយចំនួន។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> អំឡុងពេលសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ ការអនុវត្តការបញ្ចូលគ្នានូវជម្រើសរចនាណាមួយ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard អាចបណ្តាលឱ្យមានសក្តានុពលនៃការច្រេះដី និងអាចផ្លាស់ប្តូរលំនាំបង្ហូរទឹក ដោយសារអាចត្រូវការឱ្យអ្នកមេការ បង្វែរលំហូរទឹកជុំវិញតំបន់សាងសង់មួយ ឬច្រើន។ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>MY HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្តផែនការការពារការបំពុលទឹកភ្លៀង (SWPPP) សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard៖ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ Metro ឬ BNSF ត្រូវអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃអាជ្ញាប័ណ្ណទូទៅ NPDES សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកភ្លៀងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ និងការរំខានដី (បញ្ជីលេខ 2009-0009-DWQ, NPDES លេខ CAS000002) និងការកែប្រែបន្តបន្ទាប់ទាំងអស់ (បញ្ជីលេខ 2010-0014-DWQ និងបញ្ជីលេខ 2012-0006-DWQ) ដែលកំពុងមានសុពលភាព។ ទោះយ៉ាងណា ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard អាចនឹងមានអនុវត្ត បញ្ជីលេខ 2022-0057-DWQ ដែលត្រូវបានអនុម័តនៅថ្ងៃទី 8 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2022 និងមានប្រសិទ្ធភាពចាប់ពីថ្ងៃទី 1 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2023។ សកម្មភាពសាងសង់ មិនត្រូវចាប់ផ្តើមឡើយ រហូតដល់ទទួលបានលេខសម្គាល់អ្នកបញ្ចេញកាកសំណល់ ពី ប្រព័ន្ធច្រើនកម្មវិធីសម្រាប់ការដាក់ពាក្យ និងតាមដានរបាយការណ៍ទឹកដក់ (Stormwater Multiple Application and Report Tracking System – SMARTS)។ អ្នកមេការ ត្រូវអនុវត្តគ្រប់គ្រងការទាំងអស់នៃ SWPPP អំឡុងពេលសាងសង់គម្រោង។ Metro ឬ BNSF ត្រូវអនុវត្តតាមតម្រូវការយកគំរូ និងរាយការណ៍ កម្រិតហានិភ័យកម្រិត 2 នៃអាជ្ញាប័ណ្ណសាងសង់ទូទៅ (CGP)។ ផែនការសកម្មភាពពេលមានភ្លៀង (Rain Event Action Plan) ត្រូវរៀបចំ និងអនុវត្តដោយអ្នករៀបចំ SWPPP ដែលមានសមត្ថភាព ក្នុងរយៈពេល 48 ម៉ោង មុនព្រឹត្តិការណ៍ភ្លៀង ដែលមានប្រជាប្រិយភាពនៃការធ្លាក់ភ្លៀង 50 ភាគរយ ឬច្រើនជាងនេះ តាមការព្យាករណ៍របស់ រដ្ឋបាលជាតិអាកាសធាតុ និងមហាសមុទ្រ (National Oceanic and Atmospheric Administration)។ លិខិតបញ្ចប់ (Notice of Termination) ត្រូវដាក់ជូនក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងធនធានទឹករដ្ឋ (SWRCB) ក្នុងរយៈពេល 90 ថ្ងៃ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសាងសង់ និងការធ្វើឱ្យទីតាំងមានស្ថេរភាពរួចរាល់។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>MY HWQ-5 ជ្រើសរើសវិធានការគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹក (BMPs) ចុងក្រោយ (ទីក្រុង Vernon និងតំបន់ ROW ផ្លូវថ្នល់) សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard៖ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នៅក្នុងទីក្រុង Vernon Metro ឬ BNSF ត្រូវអនុវត្តតាមតម្រូវការការបញ្ចេញកាកសំណល់ទឹក NPDES សម្រាប់ MS4 Discharges នៅក្នុង Coastal Watersheds នៃខោនធី Los Angeles និង Ventura (បញ្ជីលេខ R4-2021-0105, NPDES លេខ CAS004004) ដែលមានប្រសិទ្ធភាពចាប់ពីថ្ងៃទី 11 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2021 (ហៅថា អាជ្ញាប័ណ្ណ Phase I)។ Metro ឬ BNSF ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ ការអភិវឌ្ឍដែលមានផលប៉ះពាល់ទាប (Low Impact Development) ចុងក្រោយ ស្របតាមសៀវភៅណែនាំ Low Impact Development របស់ទីក្រុង Vernon។ ឯកសារនេះ ត្រូវបញ្ជាក់ BMPs ដែលត្រូវមានមុនពេលចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការ និងការថែទាំគម្រោង។</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY HWQ-1 និង MY HWQ-5។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.8-B៖ ទឹកដក់</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សារធាតុគីមី ផលិតផលរាវ ផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈ (ឧ. ថ្នាំលាប សារធាតុរំលាយ និងឥន្ធនៈ) និងសំណល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបេតុង អាចកើតមានការហូរធ្លាក់ ឬការលេចធ្លាយ ហើយមានសក្តានុពលត្រូវបាននាំយកតាមរយៈទឹកដក់ ទៅក្នុងទន្លេ Los Angeles។ <p>ប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ឡើងវិញណាមួយនៃផ្ទៃដីជ្រាបទឹក អាចប៉ះពាល់ដល់ការហូរចេញនៃទឹកដក់ ប្រសិនបើមិនបានរចនា និងគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវជាបន្តបន្ទាប់ក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ។ 	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY HWQ-1។</p> <p>MY HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសារធាតុគីមីសម្រាប់ការសាងសង់ (HMMP)៖ មុនពេលចាប់ផ្តើមការសាងសង់ អ្នកមេការត្រូវរៀបចំ HMMP ដើម្បីកំណត់វិធានការសម្រាប់ការផ្ទុក ការការពារ ការគ្រប់គ្រង និងការបោះចោលសារធាតុគីមី និងសារធាតុគីមី ដីដែលបានបំពុល និងទឹកក្រោមដីដែលបានបំពុល ដែលត្រូវប្រើ ឬត្រូវបង្ហាញក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ រួមទាំងការកំណត់ទីតាំងសមស្របសម្រាប់ការបោះចោល។ HMMP ត្រូវរៀបចំឱ្យគ្របដណ្តប់លើតំបន់ស្នូលគម្រោង សម្រាប់ជម្រើសរចនាដែលបានជ្រើសរើស ហើយត្រូវរួមបញ្ចូល (ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ) ធាតុខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> សេចក្តីពិពណ៌នាអំពីសារធាតុគីមី និងសំណល់គ្រោះថ្នាក់ដែលបានប្រើ (29 CFR 1910.1200) ។ សេចក្តីពិពណ៌នាអំពីនីតិវិធីក្នុងការដោះស្រាយ ការដឹកជញ្ជូន ការព្យាបាល និងការបោះចោល ដែលពាក់ព័ន្ធសម្រាប់សារធាតុគីមី ឬសំណល់គ្រោះថ្នាក់នីមួយៗ (29 CFR 1910.120) ។ 	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់នៃការបញ្ជូនគ្នានូវជម្រើសរចនាណាមួយ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard អាចបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរលំដាប់ទីកន្លែងដែលមានស្រាប់ ហើយអាចនាំឱ្យលើសសមត្ថភាពរបស់បណ្តាញបង្ហូរទឹកភ្លៀង និង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទឹកដក់ ដែលកំពុងបម្រើតំបន់នោះ។ 	<ul style="list-style-type: none"> វិធានការត្រៀមខ្លួន ការការពារ ផែនការបម្រុង និងនីតិវិធីពេលមានអាសន្ន រួមទាំងព័ត៌មានទំនាក់ទំនងពេលមានអាសន្ន (29 CFR 1910.38) ។ សេចក្តីពិពណ៌នាអំពីការបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិក ដែលរួមបញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនកំណត់ត្រឹមតែ (1) ការទទួលស្គាល់ហានិភ័យដែលមានស្រាប់ ឬហានិភ័យដែលអាចកើតមាន ពីការហូរធ្លាក់ដោយចៃដន្យ ឬការបញ្ចេញសារធាតុផ្សេងៗ; (2) ការអនុវត្តនីតិវិធីដង្ហែស ការជូនដំណឹង និងការឆ្លើយតបពេលមានអាសន្នផ្សេងៗ; និង (3) ការគ្រប់គ្រង ការយល់ដឹង និងការដោះស្រាយសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ និងសំណល់គ្រោះថ្នាក់ ស្របតាមកម្រិតទំនួលខុសត្រូវរបស់មុខតំណែងនីមួយៗ (29 CFR 1910)។ សេចក្តីណែនាំអំពីការរក្សាទុកសន្លឹកទិន្នន័យសុវត្ថិភាព (Safety Data Sheets) នៅទីតាំងសាងសង់ សម្រាប់សារធាតុគីមីគ្រោះថ្នាក់នីមួយៗដែលមាននៅទីតាំង (29 CFR 1910.1200)។ ការកំណត់ទីតាំងនៃតំបន់ផ្ទុកសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ រួមទាំងតំបន់ផ្ទុកបណ្តោះអាសន្ន ដែលត្រូវមានប្រព័ន្ធទប់ស្កាត់បន្ទាប់បន្សំ មានទំហំគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីទប់ស្កាត់បរិមាណសារធាតុក្នុងចុង ឬចុងស្តុកដែលមានទំហំធំបំផុត (29 CFR 1910.120)។ <p>ប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY HWQ-5។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY HAZ-1, MY HWQ-1 និង MY HWQ-5។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.8-C៖ ទឹកជំនន់</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.8-D៖ ស្តង់ដារគុណភាពទឹក និងតម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើគុណភាពទឹក ហើយអាចលើសតម្រូវការបញ្ចេញទឹកដក់ និងទឹកមិនមែនជាទឹកដក់ប្រសិនបើការហូរចេញមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ ការដោះស្រាយលាយបេតុងមិនត្រឹមត្រូវ អាចត្រូវបាននាំយកដោយទឹកហូរ ហើយអាចបណ្តាលឱ្យគុណភាពទឹកលើផ្ទៃធ្លាក់ចុះ។ ការប៉ះពាល់របស់ទឹកហូរលើផ្ទៃដីដែលមានសារធាតុបំពុលទាំងនេះ អាចធ្វើឱ្យគុណភាពទឹកនៃទន្លេ Los Angeles នៅតំបន់ Reach 2 ថយចុះ។ <p>ប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> បរិមាណតិចតួចនៃលោហៈពីធ្នូលីប្រាំង ប្រេង និងខ្លាញ់ អាចកើតចេញពីថ្នល់ថ្មី ដែលអាចបញ្ចេញសារធាតុទាំងនេះ និងសារធាតុគីមីបំពុលផ្សេងៗទៅក្នុងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់។ 	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY HWQ-1។</p> <p>MY HWQ-2 អនុលោមតាមតម្រូវការការបង្ហូរទឹកក្រោមដី (Dewatering) មូលដ្ឋាន សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard៖ អ្នកមេការត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃ តម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់ទូទៅ សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកក្រោមដីពីការសាងសង់ និងការបង្ហូរទឹកគម្រោង ទៅកាន់ទឹកលើផ្ទៃ នៅក្នុងតំបន់ឆ្នេរខោនធី Los Angeles និង Ventura (បញ្ជាបណ្តាញទឹកក្រោមដីពីការសាងសង់ និងការបង្ហូរទឹក CAG994004) ដែលមានប្រសិទ្ធភាពចាប់ពីថ្ងៃទី 6 ខែកក្កដា ឆ្នាំ 2013 (ហៅថា អាជ្ញាប័ណ្ណ Dewatering) ដូចដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបញ្ចេញសំណល់ dewatering ដែលមិនមែនជាទឹកដក់។ ជម្រើសសម្រាប់ការបញ្ចេញមានពីរ គឺ បញ្ចេញទៅប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀងមូលដ្ឋាន និង/ឬ ទៅប្រព័ន្ធលូសាធារណៈ (sanitary sewer system) ហើយអ្នកមេការត្រូវទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណពី RWQCB និង/ឬ ទីក្រុង Vernon។</p> <p>MY HWQ-3 អនុលោមតាមតម្រូវការការបង្ហូរទឹកក្រោមដី មូលដ្ឋាន សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard៖ អ្នកមេការត្រូវអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិនៃ តម្រូវការបញ្ចេញកាកសំណល់ទូទៅ សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកក្រោមដីដែលបានព្យាបាល ពីការស៊ើបអង្កេត និង/ឬ ការសម្អាតតំបន់ដែលបំពុលដោយ VOC ទៅកាន់ទឹកលើផ្ទៃ នៅក្នុងតំបន់ឆ្នេរខោនធី Los Angeles និង Ventura (បញ្ជាបណ្តាញទឹកក្រោមដីពីការសាងសង់ និងការបង្ហូរទឹក CAG914001) ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់
	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សម្រាប់ជម្រើសរចនា 1 នៅផ្លូវ 46th Street អាចមានផលប៉ះពាល់លើទីតាំងពីរដែលបច្ចុប្បន្នមានលេខសម្គាល់អ្នកបញ្ជូនកាកសំណល់ (Waste Discharger Identification number) ដែលកំពុងមានសុពលភាព ក្រោមអាជ្ញាប័ណ្ណទូទៅសម្រាប់សកម្មភាពឧស្សាហកម្ម (Industrial General Permit – IGP) រួមមាន Flores Design (APN 6308-004-012 នៅខាងត្បូងផ្លូវ 46th Street រវាង Pacific Boulevard និង Seville Avenue) និង Arcadia Leonis (APN 6308-004-012 នៅជ្រុងខាងនិរតីនៃផ្លូវ 46th Street និង Seville Avenue)។ ទីតាំងទាំងនេះមានអាជ្ញាប័ណ្ណដែលកំពុងដំណើរការ ដែលមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការព្យាបាលការបញ្ចេញទឹកដក់ដែលមានសារធាតុបំពុល ហើយអាចត្រូវការកែប្រែ ឬធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពអាជ្ញាប័ណ្ណ ដើម្បីបន្តប្រតិបត្តិការក្រោមអាជ្ញាប័ណ្ណដដែល។ ប្រសិនបើដំណើរការទាំងនេះមិនត្រូវបានបន្ត ទឹកដក់ឧស្សាហកម្មអាចមិនត្រូវបានព្យាបាល ហើយអាចប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀង។ 	<p>មានប្រសិទ្ធភាពចាប់ពីថ្ងៃទី 7 ខែមេសា ឆ្នាំ 2013 (ហៅថា អាជ្ញាប័ណ្ណ Dewatering សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល) សម្រាប់ការបញ្ចេញសំណល់ dewatering ដែលមិនមែនជាទឹកដក់ ពីតំបន់ដែលមានការបំពុល ដែលរងផលប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ ជម្រើសសម្រាប់ការបញ្ចេញមានពីរគឺ បញ្ចេញទៅប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀងមូលដ្ឋាន និង/ឬ ទៅប្រព័ន្ធលូសាធារណៈ (sanitary sewer system) ហើយអ្នកមេត្រូវទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណពី RWQCB និង/ឬ ទីក្រុង Vernon។</p> <p>ប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយ MY HWQ-5។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>MY HWQ-4 រៀបចំ និងអនុវត្តផែនការការពារការបំពុលទឹកដក់សម្រាប់សកម្មភាពឧស្សាហកម្ម (Industrial SWPPP) សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ដោយ BNSF ត្រូវអនុលោមតាមអាជ្ញាប័ណ្ណទូទៅ NPDES សម្រាប់ការបញ្ចេញទឹកដក់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម (Industrial General Permit – IGP; បញ្ជាក់លេខ 2014-0057-DWQ ដែលបានកែប្រែដោយ បញ្ជាក់លេខ 2015-0122-DWQ, អាជ្ញាប័ណ្ណ NPDES លេខ CAS000001) សម្រាប់អចលនទ្រព្យឧស្សាហកម្មដែលត្រូវបានរុះរើ ផ្លាស់ទី ឬអចលនទ្រព្យឧស្សាហកម្មថ្មី ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយការកែលម្អផ្លូវថ្នល់។ វានឹងរួមបញ្ចូលការរៀបចំផែនការ SWPPP សម្រាប់ឧស្សាហកម្ម តាមដែលអាចអនុវត្តបាន។</p>	
<p>ផ្នែក 3.9 ធរណីវិទ្យា ដី និងសកម្មភាពរញ្ជួយដី</p>			
<p>ប្រធានបទ 3.9-A៖ ការរញ្ជួយដី ឬការបរាជ័យផ្ទៃដីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងរញ្ជួយដី រួមទាំងបាតុភូតរាវកម្ម (liquefaction)</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> តំបន់សិក្សា Malabar Yard រួមមានដីដែលអាចមានបាតុភូតរាវកម្ម។ សកម្មភាពសាងសង់អាចនាំឲ្យកើតមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបាតុភូតរាវកម្ម រួមទាំងការផ្លាស់ទី និងការបរាជ័យសមត្ថភាពទ្រាំទ្រទំងន់។ 	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>MY GEO-1 រៀបចំរបាយការណ៍ភូមិសាស្ត្រវិស្វកម្មចុងក្រោយ៖ ក្នុងអំឡុងដំណាក់កាលរចនាចុងក្រោយ ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ភូមិសាស្ត្រវិស្វកម្មចុងក្រោយដោយវិស្វករភូមិសាស្ត្រវិស្វកម្មដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណ (ត្រូវបានជ្រើសរើសដោយ Metro)។ របាយការណ៍ភូមិសាស្ត្រវិស្វកម្មចុងក្រោយត្រូវពិភាក្សា និងរួមបញ្ចូលអនុសាសន៍រចនាដែលពាក់ព័ន្ធនឹងទីតាំងលើប្រធានបទដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរៀបចំទីតាំង; សមត្ថភាពទ្រាំទ្រទំងន់របស់ដី; ប្រភព និងប្រភេទសម្ភារៈបំពេញដីដែលសមស្រប; បាតុភូតរាវកម្ម; ដីដែលមានលក្ខណៈបង្កើតការកកស្ទះ; មូលដ្ឋានរចនាសម្ព័ន្ធ; និង អនុវត្តន៍ការកែលម្អសម្រាប់ដី។ <p>អនុសាសន៍ទាំងនេះត្រូវកាត់បន្ថយហានិភ័យពីការរញ្ជួយដី និងការបរាជ័យផ្ទៃដី រួមទាំងបាតុភូតរាវកម្ម។ លើសពីអនុសាសន៍សម្រាប់លក្ខខណ្ឌដែលបានរាយខាងលើ របាយការណ៍នេះត្រូវរួមបញ្ចូលលទ្ធផលនៃការធ្វើតេស្តក្រោមផ្ទៃដី ស្តីពីលក្ខខណ្ឌដី និងទឹកក្រោមដី ហើយត្រូវផ្តល់អនុសាសន៍អំពីការរចនាមូលដ្ឋានគ្រឹះដែលសមស្រប ដោយស្របតាមកំណែចុងក្រោយបំផុតនៃក្រមសំណង់រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (CBC) តាមការអនុវត្តនៅពេលស្នើសុំអាជ្ញាប័ណ្ណសាងសង់ និងការកែលម្អសម្រាប់ដី។ អនុសាសន៍បន្ថែមត្រូវរួមបញ្ចូលក្នុងរបាយការណ៍នោះ ដើម្បីផ្តល់ការណែនាំសម្រាប់ការរចនាការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ដោយអនុលោមតាមសៀវភៅណែនាំវិស្វកម្មផ្លូវថ្នល់ និងក្នុងទីក្រុងដែលអាចអនុវត្តបាន។ គម្រោងត្រូវបានរចនា និងសាងសង់ឲ្យអនុលោមតាមអនុសាសន៍ពាក់ព័ន្ធនឹងទីតាំង ដូចដែលបានផ្តល់នៅក្នុងរបាយការណ៍ភូមិសាស្ត្រវិស្វកម្មចុងក្រោយដែលត្រូវរៀបចំ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.9-B៖ ច្រេះដី</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard			
ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
	<p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		<p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.9-C៖ ការរលំដោយសារការប្រើប្រាស់ឯកតាភូមិសាស្ត្រ ឬដីដែលមិនស្ថិតភាព និង មានលក្ខណៈបង្កើតការកកស្ទះ</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារតែមានព័ត៌មានភូមិសាស្ត្រវិស្វកម្មជាក់លាក់តាមទីតាំងមានកម្រិត សកម្មភាពសាងសង់អាចប្រឈមនឹងបាតុភូតរលំដោយសារទឹក (hydro collapse) ។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដីដែលមានលក្ខណៈបង្កើតការកកស្ទះអាចធ្វើឲ្យរចនាសម្ព័ន្ធដែលបានសាងសង់លើដីបែបនេះខ្សោយចុះ ហើយអាចបណ្តាលឲ្យខូចខាតដល់មូលដ្ឋានគ្រឹះ និងបំពង់ដែលបានបញ្ចប់ក្រោមដី នៅពេលដែលដីបង្កើតការកកស្ទះប្រតិបត្តិការជាមួយសម្ភារៈយ៉ាងបន្តិចម្តងៗក្នុងរយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៍។ ក្នុងអំឡុងអាយុកាលរបស់គម្រោង មានសក្តានុពលដែលដីមានលក្ខណៈបង្កើតការកកស្ទះអាចបណ្តាលឲ្យខូចខាតដល់មូលដ្ឋានគ្រឹះ និងបំពង់ដែលបានបញ្ចប់ក្រោមដី។ 	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និង ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្ត វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY GEO-1 ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.9-D៖ ដីពង្រីក</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅក្នុងតំបន់ដែលអាចមានដីពង្រីក ដែលអាចបង្កើតសម្ពាធលើកឡើង និងអាចនាំឲ្យកើតមានការខូចខាតរចនាសម្ព័ន្ធ ទាំងចំពោះការកែលម្អផ្លូវដែក និងការកែលម្អផ្នែកសញ្ញា សុវត្ថិភាព និងសំណង់ស៊ីវិល។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នឹងស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ដែលអាចមានដីពង្រីក ដែលអាចនាំឲ្យកើតមានការខូចខាតរចនាសម្ព័ន្ធពីសម្ពាធលើកឡើងរួមទាំងការប្រេះស្រាំនៃផ្លូវដើរ និងផ្លូវ ព្រមទាំងការខូចខាតផ្លូវដែក។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងអាយុកាលរបស់គម្រោង ដីពង្រីកនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Malabar Yard អាចបណ្តាលឲ្យកើតមានការខូចខាតរចនាសម្ព័ន្ធពីសម្ពាធលើកឡើងរួមទាំងការប្រេះស្រាំនៃផ្លូវដើរ និងផ្លូវ ព្រមទាំងការខូចខាតផ្លូវដែក។ 	<p>ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY GEO-1 ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ស្រាបផលប៉ះពាល់
ផ្នែក 3.10 សំណល់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់			
<p>ប្រធានបទ 3.10-A៖ ការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការបោះចោលសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ត្រូវការប្រើប្រាស់សម្ភារៈ និងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ហើយនឹងកើតមានសំណល់គ្រោះថ្នាក់។ ប្រសិនបើមានការរាលដាលនៃសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ការបញ្ចេញដោយចៃដន្យអាចបង្កហានិភ័យដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ ប្រសិនបើបានជួបប្រទះដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ហើយមិនបានគ្រប់គ្រងឲ្យបានសមស្រប នោះអាចបង្កើតហានិភ័យដែលអាចកើតឡើងពីការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ និងការបោះចោលដីដែលមានការបំពុល និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល តាមប្រតិបត្តិការធម្មតាក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard។ <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ MY HAZ-1។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.10-B៖ ហានិភ័យ នៃការបញ្ចេញសម្ភារៈ គ្រោះថ្នាក់ទៅក្នុងបរិស្ថាន</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> តំបន់ REC ដែលមានហានិភ័យខ្ពស់ចំនួន 2 ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅជិតតំបន់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ហើយអាចបណ្តាលឲ្យមានសក្តានុពលនៃការប៉ះពាល់ដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ឬការផ្លាស់ទីនៃសារធាតុបំពុល (ឧទាហរណ៍ តាមរយៈទឹកក្រោមដី) ក្នុងអំឡុងសកម្មភាពសាងសង់។ តំបន់ REC មួយមានសារធាតុអ៊ីដ្រូកាបូនប្រេង និងតំបន់ REC ទីពីរមានសារធាតុរំលាយដែលមានក្លរីន (perchloroethylene និង trichloroethylene) ។ ការបញ្ចេញដោយចៃដន្យនៃសារធាតុបំពុលដែលងាយរំលាយក្នុងអំឡុងការដឹក អាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ ការបញ្ចេញដោយចៃដន្យនៃសម្ភារៈដែលមានអាសយស្តូស ឬសារធាតុសំណា (lead) ក្នុងអំឡុងសកម្មភាពរុះរើ អាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ MY HAZ-1។</p> <p>MY HAZ-2 រៀបចំការស៊ើបអង្កេតបរិស្ថានដំណាក់កាលទី II (Phase II ESA) ៖ មុនដំណាក់កាលរចនាចុងក្រោយ ត្រូវរៀបចំការស៊ើបអង្កេតទីតាំងបរិស្ថានដំណាក់កាលទី II ដើម្បីផ្តោតលើប្រភពបំពុលដែលមានសក្តានុពល (ដោយផ្អែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់) សម្រាប់អចលនទ្រព្យនៅក្នុងព្រំដែនគម្រោង សម្រាប់ជម្រើសរចនាដែលបានជ្រើសរើស ដែលនឹងរងផលប៉ះពាល់ពីសកម្មភាពដឹក។ សកម្មភាពក្នុង Phase II ត្រូវរួមមាន៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការប្រមូលគំរូដី ទឹកក្រោមដី និងឧស្ម័នដី ពីរនូដឹក សម្រាប់ការវិភាគផ្នែកភូមិសាស្ត្រ និងបរិស្ថាន និងការប្រមូល/ដាក់ស្នើគំរូទៅមន្ទីរពិសោធន៍បរិស្ថាន ដើម្បីអនុវត្តកម្មវិធីវិភាគ។ ការយកគំរូត្រូវផ្អែកលើលទ្ធផលនៃ Phase I ESA សម្រាប់តំបន់គម្រោង។ ការវិភាគគំរូដោយមន្ទីរពិសោធន៍ សម្រាប់សារធាតុបំពុលដែលជាពិសេសព្រួយបារម្ភ ដែលអាចខុសគ្នាតាមទីតាំង ប៉ុន្តែអាចរួមមាន VOCs, PAHs, អ៊ីដ្រូកាបូនប្រេងសរុប (TPH), polychlorinated biphenyls និងលោហៈ CCR Title 22។ ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ Phase II ESA ដែលសង្ខេបលទ្ធផលនៃសកម្មភាពខ្លាំង និងការយកគំរូ ហើយផ្តល់អនុសាសន៍ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការស៊ើបអង្កេត។ Metro ត្រូវអនុវត្តអនុសាសន៍ Phase II ESA។ Phase II ESA ត្រូវអនុវត្តក្រោមការត្រួតពិនិត្យផ្ទាល់របស់អ្នកភូមិសាស្ត្រវិជ្ជាជីវៈ ដែលមានអាជ្ញាប័ណ្ណនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា និងមានជំនាញក្នុងការធ្វើ ESA និងការវាយតម្លៃទីតាំងដែលមានការបំពុល។ <p>MY HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ៖ មុនពេលសាងសង់ អ្នកម៉ៅការត្រូវរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ ដែលរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិទូទៅស្តីពីរបៀបគ្រប់គ្រងដីនៅក្នុងព្រំដែនគម្រោង សម្រាប់ជម្រើសរចនាដែលបានជ្រើសរើស ក្នុងអំឡុងរយៈពេលសាងសង់ទាំងមូល។ ដំណាមួយដែលនាំចូលទៅកាន់ទីតាំងគម្រោងសម្រាប់ការបំពេញគ្រឿង ត្រូវមានវិញ្ញាបនបត្រថាស្នាត ស្របតាមសេចក្តីជូនដំណឹងព័ត៌មានរបស់ DTSC ស្តីពីសម្ភារៈបំពេញដែលនាំចូលស្នាត មុនពេលប្រើប្រាស់។ វិធានការគ្រប់គ្រងដីទូទៅដែលត្រូវអនុវត្តដោយអ្នកម៉ៅការ និងប្រធានបទដូចខាងក្រោម ត្រូវបានពិភាក្សា និងរួមបញ្ចូលក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងដី៖</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
		<ul style="list-style-type: none"> • នីតិវិធីសុខភាព និងសុវត្ថិភាពទូទៅសម្រាប់កម្មករ; • ការគ្រប់គ្រងធូលី; • ការគ្រប់គ្រងកន្លែងស្តុកដី; • ការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍; និង • ការគ្រប់គ្រងការច្រេះដីដោយសារទឹកដក់ ដោយប្រើ BMPs។ <p>MY HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមក្បាលដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)៖ មុនពេលសាងសង់ អ្នកមេការត្រូវរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមក្បាលដី សម្រាប់ទីតាំងដែលបានដឹងថាមានការបំពុល ដើម្បីដាក់ស្នើ និងទទួលបានការអនុម័តពី DTSC។ ផែនការទាំងនេះត្រូវរួមបញ្ចូលហានិភ័យជាក់លាក់ និងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីរបៀបគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ទីតាំងដែលបានដឹងថាមានការបំពុល។ លក្ខណៈ និងវិសាលភាពនៃការបំពុល គេរំពឹងថានឹងខុសគ្នាយ៉ាងខ្លាំងទូលាយនៅទូទាំងគម្រោង សម្រាប់ជម្រើសរចនាដែលបានជ្រើសរើស ហើយលទ្ធផលនៃ Phase II ESA នឹងផ្តល់ព័ត៌មានលម្អិតបន្ថែមអំពីទីតាំងដែលអាចជួបប្រទះក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ ផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមក្បាលដី ត្រូវផ្តល់តម្រូវការជាក់លាក់តាមក្បាលដី ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងចំណុចដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • ពិធីការបោះចោលដី; • ពិធីការគ្រប់គ្រងការរកឃើញសារធាតុបំពុលដែលមិនស្គាល់; និង • ការគ្រប់គ្រងដីលើអចលនទ្រព្យនៅក្នុងត្រីកោណដែលបានជ្រើសរើស ដែលបានដឹងថាមានសារធាតុបំពុល។ <p>មុនពេលសាងសង់លើអចលនទ្រព្យនីមួយៗដែលបានដឹងថាមានសារធាតុបំពុល អ្នកមេការដែលអនុវត្តសកម្មភាពការងារ ត្រូវរៀបចំ HASP ជាក់លាក់តាមក្បាលដី ដើម្បីដាក់ស្នើ និងទទួលបានការអនុម័តពី DTSC ផងដែរ។ HASP ត្រូវរៀបចំឱ្យស្របតាមតម្រូវការរបស់ OSHA ចំណងជើង 29 នៃ CFR 1910.120 និង CCR ចំណងជើង 8 ផ្នែក 5192 ព្រមទាំងបទប្បញ្ញត្តិ និងបទបញ្ជារបស់ភ្នាក់ងារដែលអាចអនុវត្តបានទាំងអស់ នៅថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការគ្រប់គ្រង ការដឹកជញ្ជូន និងការបោះចោលមធ្យមបំពុល ក្នុងអំឡុងអនុវត្តការងារ និងសកម្មភាពនៅទីតាំង។ HASP ត្រូវមានហត្ថលេខា និងត្រាបញ្ជាក់ដោយអ្នកអនាម័យខុស្សាហកម្មដែលមានវិញ្ញាបនបត្រ និងមានអាជ្ញាប័ណ្ណពី American Board of Industrial Hygiene។ បន្ថែមពីលើបទប្បញ្ញត្តិនៃផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ បទប្បញ្ញត្តិ HASP ជាក់លាក់តាមក្បាលដី ដូចខាងក្រោមក៏ត្រូវអនុវត្តផងដែរ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> • តម្រូវការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់កម្មករនៅទីតាំង ដែលអាចត្រូវដោះស្រាយសម្ភារៈដែលមានការបំពុល។ • ហានិភ័យនៃការប៉ះពាល់សារធាតុគីមីក្នុងដី ទឹកក្រោមដី ឬឧស្ម័នដី ដែលបានដឹងថាមាននៅលើអចលនទ្រព្យនីមួយៗ។ • វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ និងការត្រួតពិនិត្យ ដែលការពារសុខភាព និងសុវត្ថិភាពរបស់កម្មករ និងសាធារណជន។ <p>មុនពេលសាងសង់ Metro ឬ BNSF ត្រូវសម្របសម្រួលវិធានការគ្រប់គ្រងដី និងសកម្មភាពរាយការណ៍ ជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ និងអាជ្ញាធរគ្រប់គ្រងដែលមានសមត្ថកិច្ច ដើម្បីបង្កើតកម្មវិធីត្រួតពិនិត្យ និងរាយការណ៍ដែលសមស្រប ស្របតាមច្បាប់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋានទាំងអស់សម្រាប់គម្រោង និងសម្រាប់ទីតាំងដែលមានការបំពុលនីមួយៗ។</p> <p>MY HAZ-5 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ ប្រសិនបើជួបប្រទះសម្ភារៈដែលអាចមានគ្រោះថ្នាក់៖ អ្នកមេការត្រូវបញ្ឈប់ការងារ និងអនុវត្តនីតិវិធីដែលបានកំណត់ក្នុង HMMMP និងផែនការគ្រប់គ្រងដីឆ្លាមៗ នៅពេលរកឃើញសម្ភារៈដែលអាចមានគ្រោះថ្នាក់។ អ្នកមេការត្រូវអនុវត្តបទប្បញ្ញត្តិមូលដ្ឋាន រដ្ឋ និងសហព័ន្ធដែលអាចអនុវត្តបានទាំងអស់ ពាក់ព័ន្ធនឹងការរកឃើញ ការជូនដំណឹង ការឆ្លើយតប ការបោះចោល និងការកែលម្អស្ថានភាព សម្រាប់សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ចុងស្តុកក្រោមដី និង ACM (ឧទាហរណ៍ បំពង់ដឹកជញ្ជូន) ដែលបានជួបប្រទះក្នុងអំឡុងដំណើរការសាងសង់។</p>	

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
		<p>MY HAZ-6 ការស៊ើបអង្កេតមុនពេលរុះរើ៖ មុនពេលធ្វើការរុះរើចំណាត់ចែងណាមួយ ត្រូវអនុវត្តការស្ទង់មតិដើម្បីពិនិត្យរកវត្តមានសម្ភារៈសំណង់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ដូចជា ACMs, LBPs និងសម្ភារៈផ្សេងៗដែលស្ថិតក្រោមតម្រូវការសំណល់សកល (Universal Waste)។ ត្រូវរៀបចំរបាយការណ៍ស្ទង់មតិអាស៊ែនបេស្យូស ដែលមានហត្ថលេខារបស់អ្នកប្រឹក្សាអាស៊ែនបេស្យូសដែលមានវិញ្ញាបនបត្រ មុនពេលរុះរើ ឬកែលម្អណាមួយ ដោយអនុលោមតាម Rule 1403 (d)(1)(A) របស់ SCAQMD។ លទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិនេះ ត្រូវដាក់ស្នើទៅ Metro និងភាគីពាក់ព័ន្ធដែលអាចអនុវត្តបាន តាមការកំណត់របស់ Metro ហើយត្រូវដាក់ជាមួយពាក្យស្នើសុំអាជ្ញាប័ណ្ណ Rule 1403។ ប្រសិនបើបើកឃើញសម្ភារៈសំណង់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ណាមួយ មុនពេលរុះរើចំណាត់ចែង ត្រូវរៀបចំផែនការដកចេញឲ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយអនុលោមតាមតម្រូវការរបស់ OSHA និងនាយកដ្ឋានសុខាភិបាលសាធារណៈខោនធី Los Angeles ដែលអាចអនុវត្តបាន។ អ្នកមេត្តាករុណាអនុវត្តការងារ ត្រូវអនុវត្តផែនការដកចេញនោះ ហើយត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណ C-21 នៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា និងមានចំណាត់ថ្នាក់ A ឬ B។ ប្រសិនបើត្រូវការការងារពាក់ព័ន្ធនឹងអាស៊ែនបេស្យូស អ្នកមេត្តាករុណា ឬអ្នកមេត្តាករុណារងរបស់ពួកគេ ត្រូវមានអាជ្ញាប័ណ្ណអ្នកមេត្តាករុណារដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (វិញ្ញាបនបត្រអាស៊ែនបេស្យូស)។ មុនពេលសកម្មភាពរុះរើណាមួយ អ្នកមេត្តាករុណាត្រូវធានាការរក្សាសុវត្ថិភាពទីតាំង និងធានាឲ្យមានការផ្តាច់សេវាសាធារណៈទាំងអស់។</p>	
<p>ប្រធានបទ 3.10-C៖ ទីតាំងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សក្តានុពលនៃការប៉ះពាល់ទៅនឹងដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ពីតំបន់ REC ដែលមានចំណាត់ថ្នាក់ហានិភ័យខ្ពស់ អាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលអាចកើតមានឡើង ក្នុងករណីដែលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ផ្លាស់ទីចូលទៅកាន់អចលនទ្រព្យផ្សេងៗ ខណៈពេលសកម្មភាពសាងសង់កំពុងប្រព្រឹត្តទៅ។ 	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់ MY HAZ-1 និង MY HAZ-2។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់ MY HAZ-2 ដល់ MY HAZ-4។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ផ្នែក 3.11 សេវាសាធារណៈ និងថាមពល</p>			
<p>ប្រធានបទ 3.11-A៖ ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-B៖ សមត្ថភាពបង្ហូរទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់ MY HWQ-1។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> ការផ្លាស់ប្តូរលំដាប់ទីកន្លែងដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ រួមទាំងការផ្លាស់ប្តូររូបវិទ្យា និងអត្រានៃការហូរចេញ អាចបណ្តាលឲ្យលើសសមត្ថភាពរបស់ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀង និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទឹកដក់ដែលមានស្រាប់ ដែលបម្រើតំបន់នោះ។ ការប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន នៅតំបន់ដែលផ្ទៃមិនជ្រាបទឹកដែលមានស្រាប់ ត្រូវបានជំនួសដោយគ្រែដីដែលមានថ្មបំពេញអាចជ្រាបទឹក ការបង្ហូរទឹកអាចរងផលប៉ះពាល់ក្នុងលក្ខណៈដែលអាចផ្លាស់ប្តូរអត្រានៃទឹកដក់ដែលហូរចូលទៅក្នុងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀងសាធារណៈ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការផ្លាស់ប្តូរដែលអាចកើតមានលើលំដាប់ទឹក និងអត្រានៃទឹកដក់ដែលហូរចូលទៅក្នុងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកភ្លៀងសាធារណៈ អាចប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់គុណភាពទឹក និងការតភ្ជាប់ផ្លូវបង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់។ 	<p>ការប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY HWQ-5។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY HWQ-1 និង MY HWQ-5។</p>	<p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-C៖ ការប្រមូលសំណល់រឹង និងសមត្ថភាពទីលានចាក់សំរាម</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-D៖ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទូរគមនាគមន៍</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-E៖ តម្រូវការថាមពល ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងការអនុលោមតាមគំនិតផ្តួចផ្តើមសម្រាប់ថាមពលកកើតឡើងវិញ ឬប្រសិទ្ធភាពថាមពល</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងអាចទទួលបានការកើនឡើងនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក និងទំនិញសម្រាប់តំបន់ ទាំងបច្ចុប្បន្ន និងអនាគត ដែលនាំឱ្យកើតមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានដោយប្រយោលលើធនធានថាមពល។ 		

ផ្នែក 3.12 ធនធានវប្បធម៌ និងបុរាណវិទ្យា

<p>ប្រធានបទ 3.12-A៖ បរិស្ថានសំណង់ និងអចលនទ្រព្យបុរាណវិទ្យា ប្រវត្តិសាស្ត្រដែលមិនទាន់ ស្គាល់</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលរំខានដល់ដី នឹងប្រព្រឹត្តទៅនៅក្នុងតំបន់ដែលមានសក្តានុពលខ្ពស់ក្នុងការរកឃើញទីតាំងបុរាណវិទ្យាដែលបានបញ្ចប់ក្រោមដី។ <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលអាចកើតមានឡើងពីការកើនឡើងនៃការចូលដំណើរការទៅកាន់ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានបញ្ចប់ក្រោមដី (ដូចជា វត្តបុរាណ) ដោយបុគ្គលិកសាងសង់ ដែលអាចនាំឱ្យកើតមានសកម្មភាពលូតលាស់ធនធាន ឬការបំផ្លាញដោយចេតនា។ លើសពីនេះទៀត ការខូចខាតដល់ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានរក្សាទុកមិនបានត្រឹមត្រូវ ក៏អាចកើតមានផងដែរ។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>MY CUL-1 ផែនការព្យាបាលបុរាណវិទ្យា (ATP)៖ មុនពេលសាងសង់ Metro ត្រូវជ្រើសរើសអ្នកបុរាណវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាព ដែលត្រូវបានកំណត់នៅទីនេះថាជាបុគ្គលដែលបំពេញតាមស្តង់ដារគុណវុឌ្ឍិវិជ្ជាជីវៈរបស់ Secretary of Interior សម្រាប់បុរាណវិទ្យា និងមានបទពិសោធន៍ក្នុងការវិភាគ និងវាយតម្លៃប្រភេទសម្ភារៈដែលរំពឹងថានឹងជួបប្រទះ ដើម្បីអភិវឌ្ឍ ATP ដែលបញ្ជាក់លម្អិតអំពីនីតិវិធីសម្រាប់ដោះស្រាយការរកឃើញដោយចៃដន្យ។ California SHPO និងកុលសម្ព័ន្ធជនជាតិដើមអាមេរិកដែលពាក់ព័ន្ធ ត្រូវបានផ្តល់រយៈពេល 30 ថ្ងៃ ដើម្បីពិនិត្យ និងផ្តល់មតិយោបល់លើសេចក្តីព្រាង ATP ដោយស្របតាមកាលវិភាគសម្រាប់ការពិគ្រោះយោបល់ក្រោមផ្នែក 106 នៃ NHPA (36 CFR 800) ។ បន្ទាប់ពីមតិយោបល់ដែលពាក់ព័ន្ធត្រូវបានដោះស្រាយរួច ATP ដែលបានកែប្រែ ត្រូវដាក់ស្នើទៅ SHPO សម្រាប់ការពិនិត្យ និងការយល់ព្រមរយៈពេល 30 ថ្ងៃ។</p> <p>ATP ត្រូវរៀបចំឱ្យស្របតាមស្តង់ដារ និងគោលការណ៍ណែនាំរបស់ Secretary of Interior សម្រាប់ឯកសារ <i>បុរាណវិទ្យា និងរបាយការណ៍គ្រប់គ្រងធនធានបុរាណវិទ្យារបស់ California OHP៖ មាតិកា និងទម្រង់ដែលបានណែនាំ</i> (OHP 1990) ។</p> <p>ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលយ៉ាងហោចណាស់ជាតុដូចខាងក្រោម៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការចនាស្រាវជ្រាវ៖ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលការចនាស្រាវជ្រាវដែលមានភាពរឹងមាំ ដើម្បីប្រើប្រាស់ក្នុងការអនុវត្តលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសិទ្ធិ NRHP សម្រាប់វាយតម្លៃសារៈសំខាន់នៃលក្ខណៈ និងស្រទាប់បុរាណវិទ្យាដែលត្រូវបានរកឃើញដោយចៃដន្យ និងសម្រាប់ការទាញយកទិន្នន័យវិទ្យាសាស្ត្រពីលក្ខណៈ និងស្រទាប់ទាំងនោះ ដែលត្រូវបានកំណត់ថាមានសារៈសំខាន់។ ការចនាស្រាវជ្រាវត្រូវពិភាក្សាលទ្ធផលនៃការស្រាវជ្រាវបុរាណវិទ្យាពីមុននៅក្នុងតំបន់ Los Angeles Basin បង្ហាញសំណួរស្រាវជ្រាវដែលពាក់ព័ន្ធនឹងប្រភេទលក្ខណៈ និងស្រទាប់ដែលរំពឹងថានឹងជួបប្រទះ និងរៀបរាប់តម្រូវការទិន្នន័យដែលចាំបាច់ ដើម្បីឆ្លើយតបសំណួរស្រាវជ្រាវឱ្យបានជោគជ័យ។ ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យា និងជនជាតិដើមអាមេរិក៖ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលទីតាំង និងពិធីការដែលត្រូវប្រើសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យា និងជនជាតិដើមអាមេរិក ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយផ្អែកលើចនាចុងក្រោយ។ ATP ត្រូវអនុលោមតាមតម្រូវការរបស់ OSHA ពាក់ព័ន្ធនឹងសុវត្ថិភាពនៃទីតាំងត្រួតពិនិត្យ និងសក្តានុពលនៃការជួបប្រទះដីដែលមានការបំពុល ឬហានិភ័យផ្សេងៗ។ បទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយចៃដន្យនៃលក្ខណៈ៖ ឬស្រទាប់បុរាណវិទ្យា៖ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយចៃដន្យនៃលក្ខណៈ ឬស្រទាប់បុរាណវិទ្យា ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ បទប្បញ្ញត្តិទាំងនេះត្រូវរួមមានពិធីការបញ្ឈប់ការងារ នីតិវិធីជូនដំណឹង និងវិធីសាស្ត្រសម្រាប់វាយតម្លៃលក្ខណៈ និងសារៈសំខាន់នៃការរកឃើញ។ ប្រសិនបើលក្ខណៈ ឬស្រទាប់ត្រូវបានកំណត់ថាមានសារៈសំខាន់ នោះនីតិវិធីទាញយកទិន្នន័យ និងវិភាគ ដែលបានកំណត់សម្រាប់ធនធានដែលបានស្គាល់ ត្រូវអនុវត្ត។ បទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយចៃដន្យនៃសាកសពមនុស្ស វត្ថុបុរាណស្នាដៃដែលពាក់ព័ន្ធ និងមិនពាក់ព័ន្ធ វត្ថុបរិសុទ្ធ និងវត្ថុបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌៖ ATP ត្រូវមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការរកឃើញដោយចៃដន្យនៃសាកសពមនុស្ស វត្ថុបុរាណស្នាដៃដែលពាក់ព័ន្ធ និងមិនពាក់ព័ន្ធ វត្ថុបរិសុទ្ធ និងវត្ថុបេតិកភណ្ឌវប្បធម៌។ បទប្បញ្ញត្តិទាំងនេះត្រូវរួមមានពិធីការបញ្ឈប់ការងារ នីតិវិធីជូនដំណឹង និងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការព្យាបាល (រួមទាំងការបញ្ជូនសពឡើងវិញនៅទីតាំងសមស្រប) នៃសាកសពមនុស្ស និងវត្ថុដែលពាក់ព័ន្ធ ដោយគោរព និងអនុលោមតាមបទប្បញ្ញត្តិដែលអាចអនុវត្តបាន ដូចដែលបានកំណត់តាមរយៈការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយកុលសម្ព័ន្ធជនជាតិដើមអាមេរិកដែលពាក់ព័ន្ធ។ 	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
--	---	--	--

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់
		<ul style="list-style-type: none"> ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មវិធីការយល់ដឹងបរិស្ថានសម្រាប់បុគ្គលិកធនធានវប្បធម៌ (WEAP)។ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកធនធានវប្បធម៌ ដែលត្រូវផ្តល់ដោយអ្នកបុគ្គលិកវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាព ដល់បុគ្គលិកសាងសង់ទាំងអស់ដែលអនុវត្តសកម្មភាពខ្លះៗដល់ដី រួមទាំងការអប់រំអំពីផលវិបាកនៃការប្រមូលយកវត្ថុបុរាណដោយគ្មានការអនុញ្ញាត ការពិនិត្យឡើងវិញនៃពិធីការការរកឃើញ និងការពន្យល់អំពីតម្រូវការវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់ សម្រាប់ការងារនៅក្នុងតំបន់ដែលមានភាពអាសន្នផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ ស្តង់ដារសម្រាប់ការវាយតម្លៃការណ៍។ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលស្តង់ដារសម្រាប់ការវាយតម្លៃការណ៍លទ្ធផលនៃការធ្វើតេស្តបុរាណវិទ្យា ការវាយតម្លៃការទាញយកទិន្នន័យ និងសកម្មភាពត្រួតពិនិត្យ។ របាយការណ៍ទាំងអស់ត្រូវស្របតាមស្តង់ដារ និងគោលការណ៍ណែនាំរបស់ Secretary of Interior សម្រាប់ឯកសារបុរាណវិទ្យា និងរបាយការណ៍គ្រប់គ្រងធនធានបុរាណវិទ្យារបស់ California OHP៖ មាតិកា និងទម្រង់ដែលបានណែនាំ។ គោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការរក្សាទុក (Curation)។ ATP ត្រូវរួមបញ្ចូលគោលការណ៍ណែនាំស្តីពីសិទ្ធិកម្មសិទ្ធិ និងការរក្សាទុកទិន្នន័យ និងសំណុំប្រមូលបុរាណវិទ្យា ដោយអនុលោមតាម 36 CFR 79។ 	
<p>ប្រធានបទ 3.12-B៖ ធនធានបុរាណវិទ្យា</p>	<p>ប្រធានបទ 3.12-B៖ ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដឹកជញ្ជូនអាចមានសក្តានុពលប៉ះពាល់ដល់ស្រទាប់ដីដែលមានភាពអាសន្នផ្នែកបុរាណវិទ្យា នៃស្រទាប់អាលុយមីញ៉ូម Quaternary ចាស់ (ដើម្បីមិនបានរាយការណ៍នៅក្នុងផ្នែកកាត់ឆ្លង ប៉ុន្តែអាចជួបប្រទះនៅជម្រៅទាបប្រហែល 6 ហ្វីត ខាងក្រោមផ្ទៃដីធម្មជាតិ នៅតំបន់ជិត Malabar Yard) ។ <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលអាចកើតមានឡើងពីការកើនឡើងនៃការចូលដំណើរការរបស់បុគ្គលិកសាងសង់ ទៅកាន់សំណល់បុរាណវិទ្យា(ហ្វូស៊ីល) ដែលបានបញ្ចប់ក្រោមស្រទាប់ដី តាមរយៈសកម្មភាពសាងសង់ ដែលអាចនាំឲ្យកើតមានសកម្មភាពលូចយកធនធាន ឬការបំផ្លាញដោយចេតនា។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>MY PAL-1 វិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា (PMP)។ មានសក្តានុពលដែលស្រទាប់អាលុយមីញ៉ូម Quaternary ចាស់ ឬ Puente Formation ដែលជាឯកតាភូមិសាស្ត្រមានសក្តានុពលខ្ពស់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា និងត្រូវរងផលប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ប្រសិនបើសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនទៅដល់ជម្រៅទាបប្រហែល 6 ហ្វីត ខាងក្រោមផ្ទៃដីធម្មជាតិ។ Metro ត្រូវជ្រើសរើសអ្នកបុរាណវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាព ដើម្បីរៀបចំ PMP ដោយប្រើវិធានការដឹកជញ្ជូនក្រោយ ក្នុងគោលបំណងកំណត់ទីតាំងដែលឯកតាភូមិសាស្ត្រទាំងនេះនឹងរងផលប៉ះពាល់។ Metro ត្រូវអនុវត្ត PMP មុនពេលចាប់ផ្តើមសកម្មភាពសាងសង់ណាមួយដែលខ្លះៗនៃផលប៉ះពាល់ ប្រសិនបើត្រូវបានកំណត់ថាសកម្មភាពទាំងនោះនឹងជួបប្រទះស្រទាប់អាលុយមីញ៉ូម Quaternary ចាស់ ឬ Puente Formation។ PMP ត្រូវរួមបញ្ចូលអនុសាសន៍បន្សុបផលប៉ះពាល់ដាក់លាក់តាមទីតាំង និងនីតិវិធីដាក់លាក់សម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យក្នុងអំឡុងសាងសង់ និងការរកឃើញហ្វូស៊ីល។</p> <p>PMP ត្រូវរួមបញ្ចូលតម្រូវការសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យាពេញម៉ោង ប្រសិនបើការដឹកជញ្ជូនប្រព្រឹត្តទៅក្នុងស្រទាប់អាលុយមីញ៉ូម Quaternary ចាស់ និង/ឬ Puente Formation ដើមកំណើតធម្មជាតិ លើកលែងតែសកម្មភាពដោតគំនរ។ ខណៈដែលសកម្មភាពដោតគំនរសម្រាប់ការសាងសង់មូលដ្ឋានគ្រឹះ អាចប៉ះពាល់ដល់ស្រទាប់ដីដែលមានភាពអាសន្នផ្នែកបុរាណវិទ្យា ដោយសារតម្រូវឲ្យមូលដ្ឋានគ្រឹះស្ថិតនៅក្នុងស្រទាប់ដីរឹងសកម្មភាពនេះមិនសមស្របសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យបុរាណវិទ្យាទេ ព្រោះហ្វូស៊ីលនឹងត្រូវបំផ្លាញដោយដំណើរការសាងសង់។ ការត្រួតពិនិត្យមិនត្រូវបានណែនាំសម្រាប់ការដឹកដែលប៉ះពាល់តែសម្ភារៈបំពេញសិប្បនិម្មិត និងស្រទាប់អាលុយមីញ៉ូម Quaternary ក្នុង (Qa/Qal) ប៉ុណ្ណោះ។</p> <p>PMP ត្រូវបញ្ជាក់លម្អិតអំពីពិធីការការរកឃើញ ក្នុងករណីដែលបានជួបប្រទះធនធានបុរាណវិទ្យាដែលអាចមានសារៈសំខាន់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ ឧទាហរណ៍ អ្នកមេការត្រូវបញ្ឈប់សកម្មភាពនៅតំបន់ជិតខាងភ្លាមៗ (ក្នុងកំរិតប្រហែល 25 ហ្វីត ពីចំណុចរកឃើញ) ហើយអ្នកបុរាណវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាពរបស់ Metro ត្រូវធ្វើការវាយតម្លៃភ្លាមៗអំពីសារៈសំខាន់ និងការព្យាបាលសមស្របនៃធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានជួបប្រទះ ដោយអនុលោមតាម PMP។ ប្រសិនបើចាំបាច់ វិធានការទាញយក និងវិធានការបន្សុបផលប៉ះពាល់សមស្រប ត្រូវអភិវឌ្ឍឡើងតាមរយៈការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយអាជ្ញាធរដែលទទួលខុសត្រូវ និងដោយអនុលោមតាមគោលការណ៍ណែនាំ និងការអនុវត្តប្រតិបត្តិការនៅក្នុងសហព័ន្ធនិងរដ្ឋ។ សកម្មភាពសាងសង់អាចបន្តនៅតំបន់ផ្សេងទៀតនៃទីតាំងគម្រោង ខណៈពេលការវាយតម្លៃ និងការព្យាបាលធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានរកឃើញកំពុងប្រព្រឹត្តទៅ។ ការងារមិនអាចបន្តឡើងវិញនៅតំបន់ដែលបានរកឃើញទេ រហូតដល់បានទទួលការអនុញ្ញាតពីអ្នកបុរាណវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាពរបស់ Metro។</p> <p>MY PAL-2 ការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ អ្នកបុរាណវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាពរបស់ Metro ត្រូវរៀបចំការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ដែលផ្តោតលើធនធានបុរាណវិទ្យា ដើម្បីផ្តល់ដល់បុគ្គលិកសាងសង់ទាំងអស់ដែលអនុវត្តសកម្មភាពខ្លះៗដល់ដី</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
		<p>បុគ្គលិកសាងសង់ រួមទាំងការពិនិត្យឡើងវិញនូវពិធីការដែលត្រូវអនុវត្ត ក្នុងករណីមានការរកឃើញហួសពី ដូចដែលបានកំណត់នៅក្នុង PMP ។</p> <p>MY PAL-3 ការរក្សាទុក (Curation) 1 Metro ត្រូវរៀបចំឲ្យមានការរក្សាទុកជាបន្តបន្ទាប់ជាដៀងរហូត នូវហ្វូស៊ីលដែលមានសារៈសំខាន់ ដែលបានទាញយកក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ នៅកន្លែងផ្ទុកដែលមានការទទួលស្គាល់ជាផ្លូវការ ដូចជា សារមន្ទីរប្រវត្តិសាស្ត្រធម្មជាតិខោនធី Los Angeles ។ ហ្វូស៊ីលទាំងនេះត្រូវបានរៀបចំ កំណត់អត្តសញ្ញាណ និងចុះបញ្ជីសម្រាប់ការរក្សាទុក (ប៉ុន្តែមិនត្រូវរៀបចំដល់កម្រិតសម្រាប់ការតាំងពិពិធករណ៍) ដោយអ្នកបុរាណវិទ្យាដែលមានសមត្ថភាពរបស់ Metro ។ ការងារនេះរួមមានការដកចេញដី ឬស្រទាប់ដីដែលពុំទុំវិញភាគច្រើន ឬទាំងអស់ ដើម្បីកាត់បន្ថយបរិមាណសំណាក បង្កើនផ្ទៃសម្រាប់ការប្រើប្រាស់សារធាតុបង្ក្រួម ឬសារធាតុថែរក្សា ការជួសជុល និងការធ្វើឲ្យមានស្ថិរភាពនៃតំបន់ដែលងាយខូច ឬខូចខាតលើសំណាក និងអនុញ្ញាតឲ្យមានការកំណត់អត្តសញ្ញាណតាមវិទ្យាសាស្ត្ររបស់ហ្វូស៊ីល ។ កំណត់ត្រាការងារនៅទីតាំង រូបថត ផ្នែកស្រទាប់ភូមិសាស្ត្រ និងទិន្នន័យផ្សេងៗទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការទាញយកសំណាក ត្រូវដាក់បញ្ចូលជាមួយស្ថាប័នដែលទទួលសំណាកទាំងនោះ ។</p>	
ផ្នែក 3.13 ផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ			
<p>ប្រធានបទ 3.13-A៖ ការងារចំណូល និងចំណូលពន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការរួមបញ្ចូលណាមួយនៃជម្រើសរចនា សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងបង្កើតការងារ ចំណូលពីកម្លាំងពលកម្ម និងចំណូលពន្ធ ។ ជម្រើសរចនា 1 ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបង្កើតការងារបណ្តោះអាសន្នចំនួន 143 (តំណាងឲ្យចំណូលពីកម្លាំងពលកម្មប្រមាណ \$9.4 លានដុល្លារ) ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ។ ក៏ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបង្កើតទិន្នផលសេដ្ឋកិច្ចចំនួន \$25.6 លានដុល្លារ (រួមមានតម្លៃបន្ថែមចំនួន \$13.8 លានដុល្លារ) និងចំណូលពន្ធសរុបនៅថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ចំនួន \$3.3 លានដុល្លារ ។ ជម្រើសរចនា 2 ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបង្កើតការងារបណ្តោះអាសន្នចំនួន 151 (តំណាងឲ្យចំណូលពីកម្លាំងពលកម្មប្រមាណ \$9.7 លានដុល្លារ) ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ។ ក៏ត្រូវបានរំពឹងថានឹងបង្កើតទិន្នផលសេដ្ឋកិច្ចចំនួន \$27.1 លានដុល្លារ (រួមមានតម្លៃបន្ថែមចំនួន \$14.5 លានដុល្លារ) និងចំណូលពន្ធសរុបនៅថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ចំនួន \$3.5 លានដុល្លារ ។ 	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ ។</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
Section 3.14, Safety and Security			
<p>ប្រធានបទ 3.14-A៖ សេវាសុវត្ថិភាពសហគមន៍</p>	<p>ការសាងសង់មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបិទផ្លូវបណ្តោះអាសន្ន និងការប្តូរផ្លូវអាចបណ្តាលឲ្យមានការពន្យារពេលក្នុងពេលឆ្លើយតបរបស់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ ។ ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងធ្វើឲ្យលើសកម្រិតសមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 (ចំណុចប្រសព្វ លេខ 5៖ Vernon Avenue/Santa Fe Avenue និងចំណុចប្រសព្វ លេខ 6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard) ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ពេលឆ្លើយតប ឬគោលបំណងសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់ផងដែរ ។ <p>ការប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងធ្វើឲ្យលើសកម្រិតសមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 (ចំណុចប្រសព្វ លេខ 6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard និងចំណុចប្រសព្វ លេខ 4៖ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) និងផ្នែកផ្លូវមួយ (ផ្នែកផ្លូវ លេខ 4៖ Fruitland Avenue រវាង Santa Fe Avenue និង Pacific Boulevard) ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ពេលឆ្លើយតប ឬគោលបំណងសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការរបស់ក្រុមសង្គ្រោះបន្ទាន់ ក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ ។ 	<p>ការសាងសង់អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY TR-1 ដល់ MY TR-3 ។</p> <p>ការប្រតិបត្តិការអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY TR-3 ដល់ MY TR-6 ។</p>	<p>ការសាងសង់គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard			
ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ស្របផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> អាចមានហានិភ័យផ្លូវថ្នល់ពីការរង់ចាំផ្លូវថ្នល់ថ្មីតាមបណ្តោយផ្លូវ Seville Avenue ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ពេលវេលាឆ្លើយតបរបស់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		
ប្រធានបទ 3.14-B៖ លក្ខខណ្ឌសុវត្ថិភាព	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> មានសក្តានុពលនៃហានិភ័យសុវត្ថិភាពចំពោះអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ដោយសារការប្តូរផ្លូវបណ្តោះអាសន្ន និងការបិទគន្លងចរាចរណ៍ ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ផ្លូវមូលដ្ឋាន។ ការកែប្រែផ្លូវអាចប៉ះពាល់ដល់ភាពអាចចូលដំណើរការទៅកាន់ច្រកចូលផ្ទះឯកជន តំបន់ចតរថយន្ត កន្លែងផ្ទុកទំនិញ ផ្លូវថ្មើរជើង និងគន្លងកង់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> អាចមានហានិភ័យផ្លូវថ្នល់ពីការរង់ចាំផ្លូវថ្នល់ថ្មីតាមបណ្តោយផ្លូវ Seville Avenue ដែលអាចធ្វើឲ្យអ្នកថ្មើរជើង អ្នកជិះកង់ ឬយានយន្ត ប្រឈមនឹងគ្រោះថ្នាក់ ឬឧប្បត្តិហេតុ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY TR-1។</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY TR-6។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
ប្រធានបទ 3.14-C៖ លក្ខខណ្ឌសន្តិសុខ	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
ផ្នែក 3.15 សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់			
ប្រធានបទ 3.15-A៖ សេវាសាធារណៈសហគមន៍	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ការបិទផ្លូវបណ្តោះអាសន្ន និងការប្តូរផ្លូវអាចបណ្តាលឲ្យមានការពន្យារពេលសម្រាប់យានយន្តសង្គ្រោះបន្ទាន់ ក្នុងការចូលដំណើរការទៅកាន់មណ្ឌលពេទ្យ Stacy Medical Center។ បន្ថែមពីនេះ ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដៃក Malabar Yard នឹងធ្វើឲ្យលើសកម្រិតសមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 (ចំណុចប្រសព្វ លេខ 5៖ Vernon Avenue/Santa Fe Avenue និងចំណុចប្រសព្វ លេខ 6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard)។</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY TR-1 ដល់ MY TR-3។</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ អនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ MY TR-3 ដល់ MY TR-6</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់
	<ul style="list-style-type: none"> ការអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងធ្វើឱ្យលើសកម្រិតសមាមាត្រ V/C ដែលអាចអនុវត្តបាន នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 (ចំណុចប្រសព្វ លេខ 6៖ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard និងចំណុចប្រសព្វ លេខ 4៖ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue) និងផ្នែកផ្លូវមួយ (ផ្នែកផ្លូវ លេខ 4៖ Fruitland Avenue រវាង Santa Fe Avenue និង Pacific Boulevard) ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ការចូលដំណើរការទៅកាន់មណ្ឌលពេទ្យ Stacy Medical Facility ផងដែរ។ អាចមានហានិភ័យផ្លូវថ្នល់ពីការរង់ចាំរថយន្តតាមបណ្តោយផ្លូវ Seville Avenue ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ការចូលដំណើរការទៅកាន់មណ្ឌលពេទ្យ Stacy Medical Center ផងដែរ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		
<p>ប្រធានបទ 3.15-B៖ សេវាដឹកជញ្ជូន</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>
<p>ប្រធានបទ 3.15-C៖ ការផ្លាស់ទីអាជីវកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> គេរំពឹងថានឹងបង្កើតការងារបណ្តោះអាសន្នចំនួនរហូតដល់ 143 និង 151 កន្លែង ព្រមទាំងចំណូលពីកម្លាំងពលកម្មចន្លោះពី \$9.4 ដល់ \$9.7 លានដុល្លារ និងចំណូលពន្ធសរុបនៅថ្នាក់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ចន្លោះពី \$3.3 ដល់ \$3.5 លានដុល្លារ។ <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ប្រាក់ឈ្នួលដែលបានបង់ឱ្យកម្មករក្នុងវិស័យសាងសង់ ឬឧស្សាហកម្មគាំទ្រ នឹងត្រូវចំណាយលើទំនិញ និងសេវាកម្មផ្សេងៗ ហើយផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់សេដ្ឋកិច្ច ទាំងនៅមូលដ្ឋាន និងក្នុងកម្រិតតំបន់ (ក្នុងកម្រិតតិចជាង)។ ការប្រតិបត្តិការរបស់ 46th Street Connector នឹងជួយសម្រួលដល់ការកែលម្អការផ្លាស់ទីទំនិញ និងសេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញ ទៅកាន់អតិថិជនដែលមានស្រាប់ និងអាចមានថ្មី នៅក្នុងទីក្រុង Vernon។ 	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>
<p>ផ្នែក 3.16 ការវិភាគសហគមន៍</p>			
<p>បង្កើតផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលភាគច្រើនត្រូវទទួលដោយសហគមន៍ភាគតិច និង/ឬ</p>	<p>ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងមិនបង្កើតផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ គុណភាពទេសភាព និងសេវាគុណភាព គុណភាពខ្យល់ និងការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល សំឡេង និងរញ្ជ័រ ធនធានដីសាស្ត្រ និងធនធានដីសើម តំបន់លិចទឹក ធារាសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹក ភូមិសាស្ត្រ ដី និងសកម្មភាពពេញដី សំណល់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ សេវាសាធារណៈ និងថាមពល ធនធានវប្បធម៌ និងបុរាណដីវិទ្យា និងផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ វិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់ ការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងល្អបំផុត (BMP) និងការអនុលោមតាមច្បាប់សហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន</p>	<p>ការសាងសង់ MY TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard</p>	<p>ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននឹងមិនត្រូវទទួលបានភាគច្រើនដោយសហគមន៍ភាគតិច ឬសហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាបទេ។</p>

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់
<p>សហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប ឬបង្កើតផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវទទួលបានដោយសហគមន៍ភាគតិច និង/ឬសហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប ហើយមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានកម្រិតខ្ពស់ជាងយ៉ាងច្បាស់ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវទទួលបានដោយសហគមន៍មិនមែនជាភាគតិច និង/ឬសហគមន៍មិនមែនជាសហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប</p>	<p>តម្រូវការទាំងនេះនឹងជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានទាំងនេះ។ នឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើសហគមន៍ភាគតិច សហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជាភាគតិច នៅក្នុងតំបន់សិក្សាវិភាគសហគមន៍ឡើយ។ ផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ និងសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ អាចនៅតែមានលក្ខណៈអវិជ្ជមានក្រោម NEPA ទោះបីជាបានអនុវត្តវិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ដែលអាចអនុវត្តបានក៏ដោយ។ ទោះជាយ៉ាងណា សហគមន៍ភាគតិច សហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងសហគមន៍មិនមែនជាភាគតិច មិនស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Malabar Yard ដែលការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងត្រូវអនុវត្តឡើយ។ ដោយផ្អែកលើទីតាំងរបស់សហគមន៍ភាគតិច សហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប និងសហគមន៍មិនមែនជាភាគតិច ប្រៀបធៀបទៅនឹងតំបន់សិក្សា Malabar Yard ហានិភ័យផ្លូវថ្នល់ដែលអាចកើតមានពីការរង់ចាំជួររថយន្តតាមបណ្តោយផ្លូវ Seville Avenue និងផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូន សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ និងផលប៉ះពាល់លើសេវាសហគមន៍ នឹងត្រូវទទួលបានដោយសាធារណជនដែលធ្វើដំណើរ និងមនុស្សដែលធ្វើការនៅក្នុងទីក្រុង Vernon ដែលរួមមានទាំងប្រជាជនដែលជាភាគតិច និងមិនមែនជាភាគតិច និង/ឬ មាន និងមិនមានប្រាក់ចំណូលទាប។ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលអាចកើតមានពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូន សុវត្ថិភាព និងសេវាសហគមន៍ នឹងមិនត្រូវទទួលបានគ្រប់ដោយសហគមន៍ភាគតិច សហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជាភាគតិចឡើយ ហើយក៏មិនមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានកម្រិតខ្ពស់ជាងយ៉ាងច្បាស់ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើសហគមន៍មិនមែនជាភាគតិច ឬសហគមន៍ដែលមានប្រាក់ចំណូលទាបដែរ ឬផ្ទុយទៅវិញ។</p>	<p>MY TR-2 ការគូសខ្សែផ្លូវឡើងវិញជាបណ្តោះអាសន្ន និងការបន្ថែមដំណាក់កាលបត់ស្តាំស្របគ្នា ក្នុងទិសដៅខាងលិច នៃចំណុចប្រសព្វ Vernon Avenue/Santa Fe Avenue</p> <p>MY TR-3 ការគូសខ្សែផ្លូវឡើងវិញ នៃចំណុចប្រសព្វ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard</p> <p>MY AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីដែលរាលដាល</p> <p>MY AQ-2 ការអនុលោមតាមស្តង់ដារការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្សែង Tier 4 Final របស់ U.S. EPA និងការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈឌីសែលកកើតឡើងវិញ សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ</p> <p>MY BIO-1 ប្រភេទសត្វក្រោម MBTA</p> <p>MY BIO-2 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ</p> <p>MY HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard</p> <p>MY HWQ-2 អនុលោមតាមតម្រូវការកាត់បន្ថយទឹកក្រោមដីក្នុងតំបន់ សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard</p> <p>MY HWQ-3 អនុលោមតាមតម្រូវការកាត់បន្ថយទឹកក្រោមដីក្នុងតំបន់ សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល នៃការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard</p> <p>MY HWQ-4 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP ឧស្សាហកម្ម សម្រាប់ការផ្លាស់ទីការប្រើប្រាស់ឧស្សាហកម្មដែលត្រូវបានគ្រប់គ្រង សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard</p> <p>MY HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់សម្រាប់ការសាងសង់ (HMMP)</p> <p>MY HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA</p> <p>MY HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការសាងសង់ទូទៅ</p> <p>MY HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីជាក់លាក់តាមបរិវេណ និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>MY HAZ-5 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ ប្រសិនបើបានជួបប្រទះសម្ភារៈដែលអាចមានគ្រោះថ្នាក់</p> <p>MY HAZ-6 ការស៊ើបអង្កេតមុនពេលរុះរើ</p> <p>MY GEO-1 រៀបចំរបាយការណ៍ភូមិសាស្ត្របច្ចេកទេសចុងក្រោយ</p> <p>MY CUL-1 ផែនការព្យាបាលបុណ្យវិទ្យា (ATP)</p> <p>MY PAL-1 ផែនការបន្ស្របផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុណ្យវិទ្យា (PMP)</p> <p>MY PAL-2 ការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកបុណ្យវិទ្យា</p> <p>MY PAL-3 ការរក្សាទុក (Curation)</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ</p> <p>MY TR-3 ការគូសខ្សែផ្លូវឡើងវិញ នៃចំណុចប្រសព្វ Santa Fe Avenue/Pacific Boulevard</p> <p>MY TR-4 ការគូសខ្សែផ្លូវឡើងវិញ នៃចំណុចប្រសព្វ Pacific Boulevard/Fruitland Avenue (ឆ្នាំអនាគត 2040)</p> <p>MY TR-5 បន្ថែមគន្លងយានយន្តថ្មីមួយ លើផ្នែកផ្លូវ Fruitland Avenue រវាង Santa Fe Avenue និង Pacific Boulevard (ឆ្នាំអនាគត 2040)</p> <p>MY TR-6 ទទួលបានការអនុម័តដែលចាំបាច់ សម្រាប់ចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកនៅកម្រិតដី</p>	<p>សហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជាជនភាគតិច ក៏មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយ ដែលមានភាពធ្ងន់ធ្ងរជាងស្តង់ដារ ឬមានមាត្រដ្ឋានខ្ពស់ជាងនេះទៅលើសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានប្រាក់ចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជាជនភាគតិច</p>

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-2៖ សេចក្តីសង្ខេបនៃការវិភាគ NEPA សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

ប្រធានបទបរិស្ថានដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់
		MY HWQ-5 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (ទីក្រុង Vernon និង Railroad ROW) សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard MY GEO-1 រៀបចំរបាយការណ៍ភូមិសាស្ត្របច្ចេកទេសចុងក្រោយ	

ផ្នែក 3.17 ផ្នែក 4(f)

<p>ការប្រើប្រាស់ធនធានក្រោម Section 4(f) (ការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ននិងការប្រើប្រាស់ដោយប្រយោល)</p>	<p>កិច្ចការកំណត់ក្រោម Section 4(f) សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard គឺជា នឹងមិនមានការប្រើប្រាស់ធនធានក្រោម Section 4(f) ណាមួយ កើតមានឡើងចំពោះអគារ Solar Manufacturing Corporation Building ដែលមានសិទ្ធិចុះបញ្ជីក្នុង National Register of Historic Properties នៅទីក្រុង Vernon រដ្ឋ California 19។</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលណាមួយ ដែលអាចនាំឲ្យមានការរួមបញ្ចូលជាអចិន្ត្រៃយ៍ ការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន ឬការប្រើប្រាស់ដោយប្រយោល នៃអចលនទ្រព្យនេះ ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណឡើយ ហើយការកែលម្អទាំងនេះក៏មិនរារាំងដល់ការអភិរក្សអចលនទ្រព្យនោះដែរ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់ប្រើប្រាស់ធនធាននេះ ដើម្បីអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ទេ ហើយក៏មិនចាំបាច់មានការវិភាគបន្ថែមទៀតឡើយ។ នៅថ្ងៃទី 20 ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ 2023 មន្ត្រី State Historic Preservation Officer (SHPO) បានយល់ព្រមជាមួយលទ្ធផល និងសេចក្តីសន្និដ្ឋាន ដែលបានរៀបរាប់ក្នុង Link US Finding of Effect Report (ឧបសម្ព័ន្ធ M នៃ Link US EIS)។</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្សាបផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>មិនមានការប្រើប្រាស់</p>
--	---	---	----------------------------

កំណត់ចំណាំ៖

ACM = សម្ភារៈដែលមានអាស្យាសូស; ATP = ផែនការព្យាបាលបុរាណវិទ្យា; BMP = ការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងល្អបំផុត; CARB = គណៈកម្មាធិការធនធានខ្យល់រដ្ឋ California; CBC = ក្រមសំណង់រដ្ឋ California; CCR = ក្រមបទប្បញ្ញត្តិរដ្ឋ California; CDFW = នាយកដ្ឋានត្រី និងសត្វព្រៃរដ្ឋ California; CFR = ក្រមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធ; CGP = អាជ្ញាបណ្ណទៅសម្រាប់ការសាងសង់; CO2e = សមមូលកាបូនម៉ូណូកស៊ីត; DTSC = នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រងសារធាតុពុល; ESA = ការវាយតម្លៃទីតាំងបរិស្ថាន; GHG = ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់; HASP = ផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព; HMMP = ផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់; IGP = អាជ្ញាបណ្ណទៅសម្រាប់ស្បៀងស្រាវជ្រាវ; LBP = ថ្នាំលាបដែលមានសារធាតុសំណា; LID = ការអភិវឌ្ឍដែលមានផលប៉ះពាល់ទាប; MBTA = ច្បាប់អនុសញ្ញាសត្វស្លាបអន្តររដ្ឋសម្រាប់សត្វ; Metro = អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនសាធារណៈខោនធី Los Angeles; MS4 = ប្រព័ន្ធលូទឹកភ្លៀងដាច់ដោយឡែករបស់ក្រុង; MT = តោនម៉ែត្រ; NEPA = ច្បាប់គោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ; NAHP = ច្បាប់អភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រជាតិ; NOx = អុកស៊ីតអាសូត; NPDES = ប្រព័ន្ធជាតិគ្រប់គ្រងការបង្ហូរចំណុះ; NRHP = បញ្ជីជាតិនៃទីកន្លែងប្រវត្តិសាស្ត្រ; OHP = ការិយាល័យអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ; OSHA = អាជ្ញាធរសុវត្ថិភាព និងសុខភាពការងារ; PAHs = អ៊ីដ្រូកាបូនអារូម៉ាទីកហ្សូសូល; U.S. EPA = អាជ្ញាធរការពារបរិស្ថានសហរដ្ឋអាមេរិក; PM2.5 = ភាគល្អិតតូចជាង 2.5 មីក្រុង; PM10 = ភាគល្អិតតូចជាង 10 មីក្រុង; PMP = ផែនការបន្សាបផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា; REC = លក្ខខណ្ឌបរិស្ថានដែលត្រូវបានស្គាល់; RWQCB = ក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងគុណភាពទឹកតំបន់; SCAQMD = ស្រុកគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់កាតខាងត្បូងរដ្ឋ California; SHPO = មន្ត្រីអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្ររដ្ឋ; SWPPP = ផែនការការពារការបំពុលទឹកដក់; SWRCB = ក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងធនធានទឹករដ្ឋ; TMP = ផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍; TPH = អ៊ីដ្រូកាបូនប្រេងសរុប; VOC = សមាមាត្របរិមាណទៅសមត្ថភាព; WEAP = កម្មវិធីការយល់ដឹងបរិស្ថានសម្រាប់បុគ្គលិក

(ទំព័រនេះត្រូវបានទុកឲ្យទទេដោយចេតនា)

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់						
ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់		ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
		វិធានការបន្ថាបនផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបនផលប៉ះពាល់	

ផ្នែក 3.2 ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ

<p>ប្រធានបទ 3.2-A: ការផ្លាស់ប្តូរលំដាប់នៃ ការប្រើប្រាស់ដី</p>	<p>ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និង ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ថាបនផលប៉ះ ពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ថាបនផលប៉ះ ពាល់ណាមួយទេ។</p>	<p>ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុង បរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់ សាងសង់។ ដូចជាជម្រើសសាងសង់ដែរ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនផ្លាស់ ប្តូរលំដាប់នៃការប្រើប្រាស់ដីដែលមានស្រាប់ឡើយ ហើយនឹងមិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានកើតមានទេ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដីសំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅ ក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EISដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.2-B: ភាពសមស្របជាមួយការប្រើ ប្រាស់ដីដែលមានស្រាប់ ឬដែលបានគ្រោងទុក</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលអាចកើតមាននៅ ជិតសហគមន៍លំនៅឋាន និងអចលនទ្រព្យ ពាណិជ្ជកម្មអាចបង្កឱ្យមានភាពមិនសមស្រប នៃការប្រើប្រាស់ដីជាបណ្តោះអាសន្ន (ការប្តូរផ្លូវ ការកើនឡើងអាចកើតមាននៃពន្លឺ និងពន្លឺចាំង សំឡេង និងរំញ័រ និងការបញ្ចេញឧស្ម័ន បំពុលខ្យល់) ។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> លក្ខណៈរូបវន្តថ្មីៗនៅជាប់នឹងសហគមន៍ លំនៅឋានអាចនាំឱ្យកើតមានភាពមិនសមស្រប នៃការប្រើប្រាស់ដី (ជញ្ជាំងទប់/ជញ្ជាំងសំឡេង និងពន្លឺពីដំបូលគ្រប) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់</p> <p>TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់ AES-2 កាត់បន្ថយការងារពេលយប់ និងចាំងពន្លឺដែលបាញ់ផ្ទាល់ AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីដែលរលដាល AQ-2 អនុលោមតាមស្តង់ដារការបញ្ចេញ ឧស្ម័នផ្សែង Tier 4 របស់ U.S. EPA និង ការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈឌីសែលកកើតឡើង វិញ សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងសំឡេង NV-2 អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយសំឡេង និងរំញ័រ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍ សម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ AES-1 ការព្យាបាលផ្នែកសោភ័ណភាព</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលអាចកើតមាននៅ ជិតសហគមន៍លំនៅឋាន និងអចលនទ្រព្យ ពាណិជ្ជកម្មអាចបង្កឱ្យមានភាពមិនសមស្រប នៃការប្រើប្រាស់ដីជាបណ្តោះអាសន្ន (ការប្តូរផ្លូវ ការកើនឡើងអាចកើតមាននៃពន្លឺ និងពន្លឺចាំង សំឡេង និងរំញ័រ និងការបញ្ចេញឧស្ម័ន បំពុលខ្យល់) ។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> លក្ខណៈរូបវន្តថ្មីៗនៅជាប់នឹងសហគមន៍ លំនៅឋានអាចនាំឱ្យកើតមានភាពមិនសមស្រប នៃការប្រើប្រាស់ដី (ជញ្ជាំងទប់/ជញ្ជាំងសំឡេង និងពន្លឺពីដំបូលគ្រប) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់</p> <p>TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់ AES-2 កាត់បន្ថយការងារពេលយប់ និងចាំងពន្លឺដែលបាញ់ផ្ទាល់ AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីដែលរលដាល AQ-2 អនុលោមតាមស្តង់ដារការបញ្ចេញ ឧស្ម័នផ្សែង Tier 4 របស់ U.S. EPA និង ការប្រើប្រាស់ឥន្ធនៈឌីសែលកកើតឡើង វិញ សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងសំឡេង NV-2 អនុវត្តវិធានការកាត់បន្ថយសំឡេង និងរំញ័រ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍ សម្រាប់ការសាងសង់គម្រោង</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ AES-1 ការព្យាបាលផ្នែកសោភ័ណភាព</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>កាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុង បរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់ សាងសង់ ប៉ុន្តែវាបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងភាពសមស្របជាមួយការប្រើប្រាស់ដីដែលមានស្រាប់ ឬដែលបានគ្រោងទុក ដោយសារកត្តាដូចខាងក្រោម៖</p> <p>ខាងជើង LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មី នឹងបណ្តាល ឱ្យមានការថយចុះនៃកម្រិតផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងភាពមិនសមស្របនៃការ ប្រើប្រាស់ដីជាបណ្តោះអាសន្ន (ការប្តូរផ្លូវ ការកើនឡើងអាចកើតមាននៃពន្លឺ និងពន្លឺ ចាំង សំឡេង និងរំញ័រ និងការបញ្ចេញឧស្ម័នបំពុលខ្យល់) សម្រាប់ Care First Village និងការប្រើប្រាស់ដីលំនៅឋានជិតខាងផ្សេងៗ។ <p>LAUS និង Rail Yard</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងភាពមិនសមស្របនៃការប្រើប្រាស់ដី ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ នឹងត្រូវកាត់បន្ថយកម្រិត ដោយសារតែការលើកកម្ពស់វេទិកាទីតាំងថែទាំរថភ្លើង ត្រឹមតែ 4 វេទិកា ដែលមានកម្ពស់អតិបរមា 9 ដល់ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត ការលុប ចោល West Plaza និងការកាត់បន្ថយទទឹងនៃផ្លូវកាត់ដែលបានប្រើក៏។ ផលប៉ះពាល់ក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ ពីពន្លឺ និងពន្លឺចាំង នៅជិតអគារ Mozaic Apartments និងសហគមន៍លំនៅឋានផ្សេងៗ នឹងត្រូវកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ ស៊ីតេ ដោយសារការកាត់បន្ថយការគ្របដណ្តប់ដោយដំបូលគ្រប(ដំបូលគ្របបុគ្គល)។ <p>ខាងត្បូង LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ពីការពន្យារពេលចរាចរណ៍ ក្នុងអំឡុងពេល សាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូប ផលប៉ះពាល់
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូប ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	
		AES-3 បាំងពន្លឺ និងពន្លឺចាំងដែលបាញ់ផ្ទាល់			AES-3 បាំងពន្លឺ និងពន្លឺចាំងដែលបាញ់ផ្ទាល់		ការកាត់បន្ថយទទឹងនៃផ្លូវថ្នល់ឆ្លងកាត់ (run-through tracks) និងរចនាសម្ព័ន្ធនៃកាត់ (run-through structure) ¹ ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។
ប្រធានបទ 3.2-C: ការបែងចែកផ្នែករូបវន្តនៃសហគមន៍ដែលបានបង្កើតឡើង	ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។	ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	Construction, Operations, and Indirect No Adverse Effect	មិនចាំបាច់អនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់ណាមួយទេ។	ការសាងសង់ ការប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុងបរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ទោះបីជាជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់នឹងបណ្តាលឲ្យមានការថយចុះនៃវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃគម្រោងក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់នឹងនៅតែមានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នា ហើយនឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានកើតមានឡើយ។ ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មីឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។
ប្រធានបទ 3.2-D: ការប៉ះទង្គិចជាមួយផែនការប្រើប្រាស់ដី គោលនយោបាយ ឬការគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ដីមូលដ្ឋាន	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • មានការប៉ះទង្គិចជាមួយផែនការដែលលើកកម្ពស់និរន្តរភាពសហគមន៍ ភាពភ្ជាប់គ្នា និងការភ្ជាប់ដែលមិនប្រើឃានយន្ត ពី LAUS ទៅកាន់ទន្លេ Los Angeles ¹ • មានការប៉ះទង្គិចជាមួយគោលនយោបាយ និង កម្មវិធីមួយ នៃផែនការចល័តភាពទីក្រុង Los Angeles Mobility Plan 2035 និងគោលដៅចំនួន 3 និងគោលនយោបាយមួយ នៃ California Transportation Plan 2040 ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្លាស់ទីទំនិញ លំហូរនៃ	ការប្រតិបត្តិការ LU-1 បង្កើនភាពភ្ជាប់គ្នានៃសហគមន៍ TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដក Malabar Yard នៅក្នុងទីក្រុង Vernon (ផ្លូវ 46th Street និងផ្លូវ 49th Street)	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • មានការប៉ះទង្គិចជាមួយផែនការដែលលើកកម្ពស់និរន្តរភាពសហគមន៍ ភាពភ្ជាប់គ្នា និងការភ្ជាប់ដែលមិនប្រើឃានយន្ត ពី LAUS ទៅកាន់ទន្លេ Los Angeles ¹ • មានការប៉ះទង្គិចជាមួយគោលនយោបាយ និង កម្មវិធីមួយ នៃផែនការចល័តភាពទីក្រុង Los Angeles Mobility Plan 2035 និងគោលដៅចំនួន 3 និងគោលនយោបាយមួយ នៃ California Transportation Plan 2040 ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្លាស់ទីទំនិញ លំហូរនៃ	ការប្រតិបត្តិការ LU-1 បង្កើនភាពភ្ជាប់គ្នានៃសហគមន៍ TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដក Malabar Yard នៅក្នុងទីក្រុង Vernon (ផ្លូវ 46th Street និងផ្លូវ 49th Street)	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុងបរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ដូចជាជម្រើសសាងសង់ដែរ ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ នឹងមានការប៉ះទង្គិចជាមួយផែនការដែលលើកកម្ពស់ការភ្ជាប់ដែលមិនប្រើឃានយន្ត ពី LAUS ទៅកាន់ទន្លេ Los Angeles និងជាមួយគោលនយោបាយ និងកម្មវិធីមួយ នៃ City of Los Angeles Mobility Plan 2035 និងគោលដៅចំនួន 3 និងគោលនយោបាយមួយ នៃ California Transportation Plan 2040 ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្លាស់ទីទំនិញ លំហូរចរាចរណ៍ដឹកទំនិញ ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនល្អប្រៀបដែលមានប្រសិទ្ធភាព និងការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួលអាកាសធាតុ។ ទោះបីជាជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការថយចុះនៃវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃគម្រោងក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់នឹងនៅតែមានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នា ហើយនឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានកើតមានឡើយ បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់។ ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
	ចរាចរណ៍ដឹកទំនិញ ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុរូបដែល រួមបញ្ចូលគ្នា និងមានប្រសិទ្ធភាព និងការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួល អាកាសធាតុ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ចរាចរណ៍ដឹកទំនិញ ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនពហុរូបដែល រួមបញ្ចូលគ្នា និងមានប្រសិទ្ធភាព និងការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ពីការប្រែប្រួល អាកាសធាតុ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗ វាស្ថិតនៅក្នុងផ្នែកនៃជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។

ផ្នែក 3.3 ការដឹកជញ្ជូន និងចរាចរណ៍

ប្រធានបទ 3.3-A៖ ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ដែល កំណត់ប្រសិទ្ធភាពនៃប្រព័ន្ធចរាចរណ៍	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅ ក្នុងបរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើស សាងសង់ ប៉ុន្តែវានឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងការពន្យារពេលចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដែល កំណត់ប្រសិទ្ធភាពនៃប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់។ ការកាត់បន្ថយនេះបណ្តាលមកពីកត្តាដូចខាងក្រោម៖ ខាងជើង LAUS • ការកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃការពន្យារពេលចរាចរណ៍ ដោយសារ ការក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មី។ ទោះជាយ៉ាងណា ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ដែលមានសារៈសំខាន់នៅចំណុចប្រសព្វ ចំនួន 2 (ចំណុចប្រសព្វ លេខ 15៖ Vignes Street និង Main Street; ចំណុចប្រសព្វ លេខ 27៖ Mission Road និង Cesar Chavez Avenue) ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ នឹងនៅដដែល ដោយសារត្រូវបានសន្មត់យ៉ាងប្រុងប្រយ័ត្នថា ការធ្វើដំណើរដែលពាក់ ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ព្រឹក និងល្ងាច នឹងមិនមានការផ្លាស់ប្តូរ។ ចំនួនការធ្វើដំណើរប្រចាំថ្ងៃដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ។ LAUS និង Rail Yard • ការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃការពន្យារពេលចរាចរណ៍ និង ហានិភ័យ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយសារការលើកកម្ពស់វេទិកាទីផ្សារថែទាំ រថភ្លើងត្រឹមតែ 4 វេទិកា ដែលមានកម្ពស់អតិបរមា 9 ដល់ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត ការលុបចោល West Plaza និងការកាត់បន្ថយទទឹងនៃផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានប្រើក។
	<ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ នឹង បណ្តាលឲ្យមានការពន្យារពេលចរាចរណ៍ជា បណ្តោះអាសន្ន និងការបិទផ្លូវមូលដ្ឋាន ដែលអាច នាំឲ្យកើតមានហានិភ័យលើផ្លូវមូលដ្ឋាន និងលើ សុវត្ថិភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ពហុរូប។ ផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ការសាងសង់ នឹងកើតមានក្នុងម៉ោងកំពូល ចរាចរណ៍ ឬក្នុងអំឡុងពេលបិទផ្លូវដែលបាន គ្រោងទុក។ នៅចំណុចប្រសព្វ លេខ 15៖ Vignes Street និង Main Street និងចំណុច ប្រសព្វ លេខ 27៖ Mission Road និង Cesar Chavez Avenue ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ នឹងលើសលក្នុងវិស័យសារៈសំខាន់នៃការ ពន្យារពេល 2.5 វិនាទី តាមគោលការណ៍ណែនាំ របស់ LADOT។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេល ប្រតិបត្តិការ នឹងលើសតាមគោលការណ៍ណែនាំ របស់ LADOT នៅចំណុចប្រសព្វ លេខ 4៖ Center Street និង Commercial Street។ 	<p>ការប្រតិបត្តិការ LU-1 បង្កើនភាពភ្ជាប់គ្នានៃសហគមន៍</p>		<ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ នឹង បណ្តាលឲ្យមានការពន្យារពេលចរាចរណ៍ជា បណ្តោះអាសន្ន និងការបិទផ្លូវមូលដ្ឋាន ដែល អាចនាំឲ្យកើតមានហានិភ័យលើផ្លូវមូលដ្ឋាន និងលើសុវត្ថិភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន ពហុរូប។ ផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការ សាងសង់ នឹងកើតមានក្នុងម៉ោងកំពូល ចរាចរណ៍ ឬក្នុងអំឡុងពេលបិទផ្លូវដែលបាន គ្រោងទុក។ នៅចំណុចប្រសព្វ លេខ 27៖ Mission Road និង Cesar Chavez Avenue ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ នឹងលើសលក្នុង វិស័យសារៈសំខាន់នៃការពន្យារពេល 2.5 វិនាទី តាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ LADOT។ <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការពន្យារពេលចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេល ប្រតិបត្តិការ នឹងលើសតាមគោលការណ៍ណែនាំ របស់ LADOT នៅចំណុចប្រសព្វ លេខ 4៖ Center Street និង Commercial Street។ 			

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
	លេខ 4៖ Center Street និង Commercial Street ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ខាងត្បូង LAUS • ការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃការពន្យារពេលចរាចរណ៍ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយចំនួនផ្លូវថ្លើងឆ្លងកាត់ (run-through tracks) និងការកាត់បន្ថយទទឹងនៃរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្លើងឆ្លងកាត់ (run-through structure) ។ នៅពេលចូលដំណើរការប្រតិបត្តិការ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើត ផលប៉ះពាល់ស្រដៀងគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារការបង្កើតចរាចរណ៍ពីការ ប្រើប្រាស់ដីផ្នែកលក់រាយ និងការិយាល័យ និងមានលក្ខណៈដូចគ្នា។ ការពន្យារពេល ចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ នឹងនៅតែលើសតាមគោលការណ៍ណែនាំ របស់ LADOT នៅចំណុចប្រសព្វ លេខ 4៖ Center Street និង Commercial Street ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំពីតំបន់បរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅ ក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EISដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ ។
ប្រធានបទ 3.3-B៖ ការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមាន ស្រាប់ដែលបណ្តាលឲ្យកើន ឡើងនូវហានិភ័យ	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ អាច ត្រូវបានការពារដ្ឋានផ្លូវ និងការបិទគន្លងចរាចរណ៍ ជាបណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងជាច្រើន។ • ផ្លូវ US-101 ក៏នឹងត្រូវបិទជាបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងអំឡុងពេលយប់ (ពីម៉ោង 10:00 យប់ ដល់ ម៉ោង 6:00 ព្រឹក) ម្តងមួយទិស នៅពេលសាងសង់ រចនាសម្ព័ន្ធលើស្ពាន។ ផ្លូវឡើង និងចុះ (on-ramp និង off-ramp) នៅ Commercial Street ក៏នឹងត្រូវកាត់បន្ថយទទឹងគន្លងចរាចរ ចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្នផងដែរ។ លើសពីនេះ អាចមានខ្សែកោងកាំតូច និង/ឬចម្ងាយមើល ឃើញខ្លី ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់អាចត្រូវ រងការពង្រៀងផ្លូវ និងការបិទគន្លងចរាចរណ៍ជា បណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងជាច្រើន។ ផ្លូវ US-101 ក៏នឹងត្រូវបិទជាបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងអំឡុងពេល យប់ (ពីម៉ោង 10:00 យប់ ដល់ម៉ោង 6:00 ព្រឹក) ម្តងមួយទិស នៅពេលសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធ លើស្ពាន។ ផ្លូវឡើង និងចុះ (on-ramp និង off- ramp) នៅ Commercial Street ក៏នឹងត្រូវកាត់ បន្ថយទទឹងគន្លងចរាចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្ន ផងដែរ។ លើសពីនេះ អាចមានខ្សែកោងកាំតូច និង/ឬចម្ងាយមើលឃើញខ្លី ក្នុងអំឡុងពេល សាងសង់។ ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅ ក្នុងបរិវេណគម្រោងដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើស សាងសង់ ប៉ុន្តែវានឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការរចនាផ្លូវ និងចំណុចប្រសព្វដែលមានស្រាប់ ដែលបង្កើនហានិភ័យ ដោយសារការកាត់បន្ថយសមាសភាគគម្រោង រួមមាន៖ ខាងជើង LAUS • ការរក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មី នឹងកាត់ បន្ថយកម្រិតនៃហានិភ័យ ដោយសារការការពារដ្ឋានផ្លូវ និងការបិទគន្លងចរាចរណ៍ តិចជាងមុន ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ LAUS និង Rail Yard • ការពង្រៀងផ្លូវ និងការបិទគន្លងចរាចរណ៍តិចជាងមុន ដោយសារការសាងសង់ វេទិកាថែទាំថ្លើងក្រើមតែ 4 វេទិកា ជំនួស 6 វេទិកា ដែលមានកម្ពស់អតិបរមា 9 ដល់ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត។ ខាងត្បូង LAUS • ការសាងសង់ផ្លូវថ្លើងឆ្លងកាត់ (run-through tracks) ចំនួន 8 ខ្សែ លើវីយ៉ាដាក់ តែមួយ ជំនួស 10 ខ្សែ លើវីយ៉ាដាក់ច្រើនខ្សែ ដែលនាំឲ្យកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផល ប៉ះពាល់ពីការបិទផ្លូវ US-101 ជាបណ្តោះអាសន្ន ក្នុងអំឡុងពេលយប់។ ជម្រើស រចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះ វិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំពីតំបន់បរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុង

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ជូនដំណឹងដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។
ប្រធានបទ 3.3-C៖ ការចូលដំណើរការបន្ទាន់	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការពន្យារពេលចរាចរណ៍យ៉ាងសំខាន់ នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 ក្នុងអំឡុងពេលសាង សង់ និងប៉ះពាល់ដល់ចរាចរណ៍តាមផ្លូវ Commercial, Alameda និង Vignes Streets ¹ សកម្មភាពសាងសង់នៅជិតចំណុចប្រសព្វដែល រងផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ ជាពិសេសនៅតំបន់ US-101 និង Alameda Street អាចបណ្តាលឲ្យ មានផលប៉ះពាល់ដល់ការឆ្លើយតប និងការចូល ដំណើរការបន្ទាន់ ដោយសារមានការពន្យារ ពេលក្នុងពេលឆ្លើយតបរបស់យានយន្តបន្ទាន់ ដែលបណ្តាលមកពីការបិទផ្លូវជាបណ្តោះ អាសន្ន និងការរងផ្លូវដែលបានរំពឹងទុក។ ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការពន្យារពេលចរាចរណ៍យ៉ាងសំខាន់ នៅចំណុចប្រសព្វចំនួន 2 ក្នុងអំឡុងពេល សាងសង់ និងប៉ះពាល់ដល់ចរាចរណ៍តាមផ្លូវ Commercial និង Alameda ¹ សកម្មភាពសាង សង់នៅជិតចំណុចប្រសព្វដែលរងផលប៉ះពាល់ ទាំងនេះ ជាពិសេសនៅតំបន់ US-101 និង Alameda Street អាចបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះ ពាល់ដល់ការឆ្លើយតប និងការចូលដំណើរការ បន្ទាន់ ដោយសារមានការពន្យារពេលក្នុង ពេលឆ្លើយតបរបស់យានយន្តបន្ទាន់ដែល បណ្តាលមកពីការបិទផ្លូវជាបណ្តោះអាសន្ន និង ការរងផ្លូវដែលបានរំពឹងទុក។ ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំ TMP សម្រាប់ការសាងសង់	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	កាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុង បរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃតាមកម្រិត ដូចជាជម្រើសសាង សង់ ប៉ុន្តែវានឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃការ ពន្យារពេលពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ សម្រាប់ការចូលដំណើរការបន្ទាន់ បើប្រៀប ធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារកត្តាដូចខាងក្រោម៖ ខាងជើង LAUS • ការសាងសង់ស្ពានតែមួយ ជំនួសពីស្ពាន និងនាំឲ្យកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះ ពាល់ ពាក់ព័ន្ធនឹងការបិទផ្លូវ និងការរងផ្លូវ លើការឆ្លើយតប និងការចូលដំណើរ ការបន្ទាន់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយសារផ្លូវ Vignes Street នឹងនៅបើក ចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ LAUS និង Rail Yard • ការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងការបិទផ្លូវ និងការរងផ្លូវ និង ផលប៉ះពាល់លើការឆ្លើយតប និងការចូលដំណើរការបន្ទាន់ ក្នុងអំឡុងពេលសាង សង់ ដោយសារការសាងសង់វេទិកាថែទាំក្រើនត្រឹមតែ 4 វេទិកា មិនមែន 6 វេទិកា។ ខាងត្បូង LAUS • ការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃផលប៉ះពាល់លើការឆ្លើយតប និង ការចូលដំណើរការបន្ទាន់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយចំនួន ផ្លូវថ្លើងឆ្លងកាត់ (run-through tracks) និងទីតាំងនៃរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវថ្លើងឆ្លងកាត់ (run- through structure)។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជា ការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ ថ្មីឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជូនដំណឹងដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។
ប្រធានបទ 3.3-D៖ សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ កន្លែងសម្រាប់កង់ ឬហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការសាងសង់ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក និងការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងតំបន់ concourse អាចបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់	ការសាងសង់ TR-2 រៀបចំផែនការរៀបចំទីតាំងសាងសង់ បណ្តោះអាសន្ន សម្រាប់ប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង ដឹកអ្នកដំណើរ	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ)	ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការសាងសង់ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក និងការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងតំបន់ concourse អាចបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់	ការសាងសង់ TR-2 រៀបចំផែនការរៀបចំទីតាំងសាងសង់ បណ្តោះអាសន្ន សម្រាប់ប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង ដឹកអ្នកដំណើរ	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ)	កាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុងបរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃតាមកម្រិត ដូចជាជម្រើសសាង សង់ ប៉ុន្តែវានឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ និងការប្រតិបត្តិការ លើសេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់កង់ ឬសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង បើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារកត្តាដូចខាងក្រោម៖

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់
<p>ការពង្រឹងផ្លូវ និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្ន ដល់ភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលដំណើរការ ទៅកាន់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់កង់ និងអ្នកថ្មើរជើង។ ការធ្លាក់ចុះនៃប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ រថភ្លើងនៅ LAUS និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្នដល់លំនាំធ្វើដំណើររថភ្លើងបណ្តោះអាសន្នដល់លំនាំធ្វើដំណើរដែល ចូលប្រើ Gold Line, Red Line និង Purple Line ព្រមទាំងដេញដោលថែទាំរថភ្លើងតំបន់ និងអន្តរ តំបន់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់នៅ LAUS។</p> <p>• ការចូលដំណើរការរបស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នក ជិះកង់ ទៅ និងមកពី LAUS ក៏នឹងត្រូវបានប៉ះ ពាល់ជាបណ្តោះអាសន្នផងដែរហើយអ្នកជិះកង់ អាចប្រឈមនឹងស្ថានភាពមានហានិភ័យនៅជិត តំបន់ការងារ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ការកែ លម្អស្ពាន (ឧទាហរណ៍ Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street) និងការកែប្រែផ្លូវមូលដ្ឋាន (រួមទាំងការបិទផ្លូវ និងការលុបចោលផ្លូវជា បណ្តោះអាសន្ន)។</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <p>• ជម្រើសសាងសង់ នឹងគាំទ្រការអនុវត្តកម្មវិធី SCORE របស់ Metrolink និងមានភាពចាំបាច់ សម្រាប់ការអនុវត្តគោលដៅ និងវត្ថុបំណងនៃ ឯកសារធ្វើផែនការច្រើន ដែលណែនាំការលូត លាស់នាពេលអនាគតក្នុងប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង។</p>	<p>ការប្រតិបត្តិការ LU-1 បង្កើនភាពភ្ជាប់គ្នា នៃសហគមន៍</p>	<p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់អ្នក ជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង)</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>	<p>ការពង្រឹងផ្លូវ និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្ន ដល់ភាពងាយស្រួលក្នុងការចូលដំណើរការ ទៅកាន់សេវាដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់កង់ និងអ្នកថ្មើរជើង។ ការធ្លាក់ចុះនៃប្រសិទ្ធភាពសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ រថភ្លើងនៅ LAUS និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្នដល់លំនាំធ្វើដំណើររថភ្លើងបណ្តោះអាសន្នដល់លំនាំធ្វើដំណើរដែល ចូលប្រើ Gold Line, Red Line និង Purple Line ព្រមទាំងដេញដោលថែទាំរថភ្លើងតំបន់ និងអន្តរ តំបន់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់នៅ LAUS។</p> <p>• ការចូលដំណើរការរបស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នក ជិះកង់ ទៅ និងមកពី LAUS ក៏នឹងត្រូវបានប៉ះ ពាល់ជាបណ្តោះអាសន្នផងដែរហើយអ្នកជិះកង់ អាចប្រឈមនឹងស្ថានភាពមានហានិភ័យនៅជិត តំបន់ការងារ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ការកែ លម្អស្ពាន (ឧទាហរណ៍ Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street) និងការកែប្រែផ្លូវមូលដ្ឋាន (រួមទាំងការបិទផ្លូវ និងការលុបចោលផ្លូវជា បណ្តោះអាសន្ន)។</p> <p>ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <p>• ជម្រើសសាងសង់ នឹងគាំទ្រការអនុវត្តកម្មវិធី SCORE របស់ Metrolink និងមានភាពចាំបាច់ សម្រាប់ការអនុវត្តគោលដៅ និងវត្ថុបំណងនៃ ឯកសារធ្វើផែនការច្រើន ដែលណែនាំការលូត លាស់នាពេលអនាគតក្នុងប្រតិបត្តិការថ្មើរជើង។</p> <p>មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ទោះបីជា ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់</p>	<p>ការប្រតិបត្តិការ LU-1 បង្កើនភាពភ្ជាប់គ្នា នៃសហគមន៍</p>	<p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់ អ្នកជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង)</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>	<p>ខាងជើង LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ការជំនួសស្ពានតែមួយ ជំនួសពីស្ពាន និងបណ្តាលឲ្យមានការបិទផ្លូវ និងការពង្រឹងផ្លូវតិចជាងមុន ព្រមទាំងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្នដល់ហេដ្ឋារចនា សម្ព័ន្ធសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ការកែលម្អស្ពាន ត្រឹមតែតាម Cesar Chavez Avenue ប៉ុណ្ណោះ។ <p>LAUS និង Rail Yard</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ពីស្ថានភាពមានហានិភ័យ នៅជិតតំបន់ ការងារសាងសង់ ដោយសារការលើកកម្ពស់ដេញដោលថែទាំរថភ្លើងត្រឹមតែ 4 ដេញដោល ដែលមានកម្ពស់អតិបរមា 9 ដល់ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត។ ការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃការរំខានដល់ប្រតិបត្តិការរថភ្លើងនៅ LAUS និងការរំខានជាបណ្តោះអាសន្នដល់លំនាំធ្វើដំណើររថភ្លើងបណ្តោះអាសន្នដល់លំនាំធ្វើ ដំណើរ ដោយសារការកាត់បន្ថយការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹង concourse (ការលុបចោល West Plaza និងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវឆ្លងកាត់) ។ <p>ខាងត្បូង LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ នៃស្ថានភាពមានហានិភ័យដែលពាក់ ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយចំនួនផ្លូវរថភ្លើងឆ្លងកាត់ (run-through tracks) និងទទឹងនៃរចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវឆ្លងកាត់ (run-through structure)។ នៅពេលចូល ដំណើរការប្រតិបត្តិការ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់ វិជ្ជមានដោយប្រយោល ស្រដៀងគ្នាទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ ចំពោះសេវាដឹក ជញ្ជូនសាធារណៈ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសម្រាប់អ្នកជិះកង់ ឬអ្នកថ្មើរជើង។ <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំពីតិចមានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិត នៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្រប ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ស្របផលប៉ះពាល់	
	<p>មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ទោះបីជា ជម្រើសសាងសង់ មានការចូលរួមគាំទ្រការលូតលាស់នៃដីកសិកម្មសាធារណៈនៅតំបន់ Southern California និងភាពភ្ជាប់គ្នានៃប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកក៏ដោយ ក៏ជម្រើសសាងសង់ នឹងមានភាពមិនស្របគ្នាជាមួយ Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុង ដោយសារការថយចុះនៃភាពភ្ជាប់រវាង LAUS និងសហគមន៍ជុំវិញ LAUS ដែលជំរុញការជិះកង់ និងការដើរជើង។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងគាំទ្រការអនុវត្តកម្មវិធី SCORE របស់ Metrolink និងមានភាពចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តគោលដៅ និងវត្តមាននៃឯកសារធ្វើផែនការច្រើន ដែលណែនាំការលូតលាស់នាពេលអនាគតក្នុងប្រតិបត្តិការថតភ្លើង។ ជម្រើសសាងសង់ សម្របសម្រួលការកែលម្អផ្លូវនាពេលអនាគត រួមទាំងការកែលម្អដីកសិកម្មសកម្ម និងការកែលម្អភាពចល័តដែលបានកំណត់ក្នុង Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុង Los Angeles។ 			<p>មានការចូលរួមគាំទ្រការលូតលាស់នៃដីកសិកម្មសាធារណៈនៅតំបន់ Southern California និងភាពភ្ជាប់គ្នានៃប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុក ប៉ុន្តែ ជម្រើសសាងសង់នឹងមានភាពមិនស្របគ្នាជាមួយ Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុង ដោយសារការថយចុះនៃភាពភ្ជាប់រវាង LAUS និងសហគមន៍ជុំវិញ LAUS ដែលជំរុញការជិះកង់ និងការដើរជើង។</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងគាំទ្រការអនុវត្តកម្មវិធី SCORE របស់ Metrolink និងមានភាពចាំបាច់សម្រាប់ការអនុវត្តគោលដៅ និងវត្តមាននៃឯកសារធ្វើផែនការច្រើន ដែលណែនាំការលូតលាស់នាពេលអនាគតក្នុងប្រតិបត្តិការថតភ្លើង។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ សម្របសម្រួលការកែលម្អផ្លូវនាពេលអនាគត រួមទាំងការកែលម្អដីកសិកម្ម និងការកែលម្អភាពចល័តដែលបានកំណត់ក្នុង Mobility Plan 2035 របស់ទីក្រុង Los Angeles។ 			
ប្រធានបទ 3.3-E# ការដីកសិកម្មទំនិញ	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដកចេញប្រហែល 5,500 ហ្វីតនៃសមត្ថភាពដុតផ្លូវថតភ្លើងដីកសិកម្ម នៅ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថតភ្លើង Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon (46th</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ</p>	<p>ការសាងសង់ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដកចេញប្រហែល 5,500 ហ្វីតនៃសមត្ថភាពដុតផ្លូវថតភ្លើងដីកសិកម្ម នៅ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថតភ្លើង Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon (46th</p>	<p>ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងនៅក្នុងបរិវេណគម្រោងដដែល ដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួមគ្នាហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងរួមបញ្ចូលផ្លូវថតភ្លើងឆ្លងកាត់ (run-through tracks) ចំនួន 8 ខ្សែក៏ដោយ វានឹងមិនបណ្តាលឲ្យបាត់បង់សមត្ថភាពដុតផ្លូវថតភ្លើងដីកសិកម្មនិយមណាមួយនៅ</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះ ពាល់	
	នៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard នឹងបណ្តាលឲ្យមានអប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការនៅពេល BNSF ប្រតិបត្តិការថ្មីឡើងវិញវិញវិញវិញវិញ។ ការប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការបាត់បង់ជាអចិន្ត្រៃយ៍ប្រហែល 5,500 ហ្វីតនៃសមត្ថភាពផ្ទុកផ្លូវថ្នល់ដីកម្រិតទំនិញ នៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard នឹងបណ្តាលឲ្យមានអប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការនៅពេល BNSF ប្រតិបត្តិការថ្មីឡើងវិញវិញវិញវិញ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការបាត់បង់សមត្ថភាពផ្ទុកផ្លូវថ្នល់ប្រវែង 5,500 ហ្វីត នៅ BNSF West Bank Yard ពីការសាងសង់ និងការប្រតិបត្តិការ នឹងប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់ប្រតិបត្តិការនៅស្ថានីយដីកម្រិតទំនិញផ្សេងទៀត ដោយកាត់បន្ថយប្រវែងផ្លូវផ្ទុកអតិបរមាដែលអាចប្រើបានសម្រាប់ចលនាថ្មីឡើងវិញវិញវិញវិញ រវាង BNSF West Bank Yard និង BNSF Hobart/Commerce Intermodal Yards។	Street និង 49th Street) ការប្រតិបត្តិការ TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon (46th Street និង 49th Street)	គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	នៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard នឹងបណ្តាលឲ្យមានអប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការនៅពេល BNSF ប្រតិបត្តិការថ្មីឡើងវិញវិញវិញវិញ។ ការប្រតិបត្តិការមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការបាត់បង់ជាអចិន្ត្រៃយ៍ប្រហែល 5,500 ហ្វីតនៃសមត្ថភាពផ្ទុកផ្លូវថ្នល់ដីកម្រិតទំនិញ នៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard នឹងបណ្តាលឲ្យមានអប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការនៅពេល BNSF ប្រតិបត្តិការថ្មីឡើងវិញវិញវិញវិញ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ការបាត់បង់សមត្ថភាពផ្ទុកផ្លូវថ្នល់ប្រវែង 5,500 ហ្វីត នៅ BNSF West Bank Yard ពីការសាងសង់ និងការប្រតិបត្តិការ នឹងប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់ប្រតិបត្តិការនៅស្ថានីយដីកម្រិតទំនិញផ្សេងទៀត ដោយកាត់បន្ថយប្រវែងផ្លូវផ្ទុកអតិបរមាដែលអាចប្រើបានសម្រាប់ចលនាថ្មីឡើងវិញវិញវិញវិញ រវាង BNSF West Bank Yard និង BNSF Hobart/Commerce Intermodal Yards។	Street និង 49th Street) ការប្រតិបត្តិការ TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malaba Yard នៅទីក្រុង Vernon (46th Street និង 49th Street)	គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលគ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	នៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard (5,500 ហ្វីត) បើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់។ ផលប៉ះពាល់នឹងដូចគ្នា ហើយនឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬការណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់រៀបចំ Supplemental EIS ទេ។

ផ្នែក 3.4 គុណភាពទិដ្ឋភាព និងសោភ័ណភាព

ប្រធានបទ 3.4-A៖ លក្ខណៈ ឬគុណភាពទិដ្ឋភាព	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការប្រតិបត្តិការ AES-1 ការកែលម្អសោភ័ណភាព	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6)	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការប្រតិបត្តិការ AES-1 ការកែលម្អសោភ័ណភាព	ការសាងសង់ គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ការប្រតិបត្តិការ មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6)	កាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅក្នុងបរិវេណគម្រោងដែលបានធ្វើការវាយតម្លៃរួចមកហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់ ប៉ុន្តែវានឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយទាំងសរុបនៃកម្រិតផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងលក្ខណៈ ឬគុណភាពទិដ្ឋភាព បើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារកត្តាដូចខាងក្រោម៖ ខាងជើង LAUS • ការលុបចោលការជំនួសស្ពាន Vignes Street (ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 2) នឹងបណ្តាលឲ្យមិនមាន
	• ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6៖ ក្រុមអ្នកមើល ត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានការឆ្លើយតបវិជ្ជមាន			• ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6៖ ក្រុមអ្នកមើល ត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានការឆ្លើយតបវិជ្ជមាន			

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការ បន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់
<p>ការឆ្លើយតបចំពោះការផ្លាស់ប្តូរធនធាននិងមានលក្ខណៈវិជ្ជមាន ដោយសារអ្នកមើលជាអ្នកប្រើប្រាស់ទីតាំងនេះហើយនឹងទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីបរិយាកាសដែលមានលំហូរលាយ និងបរិក្ខារទំនើបជាងមុនដែលនឹងបង្កើនគុណភាពទិដ្ឋភាព និងសោភ័ណភាពនៅ LAUS។ ការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹង concourse ក៏នឹងផ្តល់ឱកាសសម្រាប់គំនូរពេញលេញ ដើម្បីបង្ហាញពីសារៈសំខាន់ និងប្រវត្តិសាស្ត្រនៃតំបន់/LAUS ផងដែរ។</p> <p>មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 1៖ ការសាងសង់ជញ្ជាំងសំឡេងនៅលើជញ្ជាំងទប់ដី នៅ William Mead Homes និងតាមបណ្តោយ Care First Village នឹងបណ្តាលឲ្យមានកម្រិតខ្ពស់មធ្យមនៃការផ្លាស់ប្តូរធនធាននិងកម្រិតខ្ពស់នៃការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល។វានឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់ទិដ្ឋភាពកម្រិតខ្ពស់។ ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 3៖ ការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល នឹងមានកម្រិតខ្ពស់មធ្យម សម្រាប់អ្នករស់នៅអគារ Mozaic Apartments ដោយសារការប៉ះពាល់ទៅនឹងស្ថានភាពជាងមុនលើ Cesar Chavez Avenue ទីធ្លារថ្មីលើកកម្ពស់ និងជញ្ជាំងទប់ដីថ្មីៗ ដែលនឹងកាត់បន្ថយទិដ្ឋភាពបច្ចុប្បន្នសម្រាប់បន្ទប់ខ្លះៗ និងធ្វើឲ្យលក្ខណៈទិដ្ឋភាពដែលមានស្រាប់ធ្លាក់ចុះ។ កម្រិតមធ្យមនៃការផ្លាស់ប្តូរធនធាន បន្ថែមជាមួយកម្រិតខ្ពស់មធ្យមនៃការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល នឹង 		<p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 1 ដល់ លេខ 5)</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការឆ្លើយតបចំពោះការផ្លាស់ប្តូរធនធាននិងមានលក្ខណៈវិជ្ជមាន ដោយសារអ្នកមើលជាអ្នកប្រើប្រាស់ទីតាំងនេះហើយនឹងទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ពីបរិយាកាសដែលមានលំហូរលាយ និងបរិក្ខារទំនើបជាងមុនដែលនឹងបង្កើនគុណភាពទិដ្ឋភាព និងសោភ័ណភាពនៅ LAUS។ ការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹង concourse ក៏នឹងផ្តល់ឱកាសសម្រាប់គំនូរពេញលេញ ដើម្បីបង្ហាញពីសារៈសំខាន់ និងប្រវត្តិសាស្ត្រនៃតំបន់/LAUS ផងដែរ។</p> <p>មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 1៖ ការសាងសង់ជញ្ជាំងសំឡេងនៅលើជញ្ជាំងទប់ដី នៅ William Mead Homes និងតាមបណ្តោយ Care First Village នឹងបណ្តាលឲ្យមានកម្រិតខ្ពស់មធ្យមនៃការផ្លាស់ប្តូរធនធាននិងកម្រិតខ្ពស់នៃការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល។វានឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់ទិដ្ឋភាពកម្រិតខ្ពស់។ ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 3៖ ការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល នឹងមានកម្រិតខ្ពស់មធ្យម សម្រាប់អ្នករស់នៅអគារ Mozaic Apartments ដោយសារការប៉ះពាល់ទៅនឹងស្ថានភាពជាងមុនលើ Cesar Chavez Avenue ទីធ្លារថ្មីលើកកម្ពស់ និងជញ្ជាំងទប់ដីថ្មីៗ ដែលនឹងកាត់បន្ថយទិដ្ឋភាពបច្ចុប្បន្នសម្រាប់បន្ទប់ខ្លះៗ និងធ្វើឲ្យលក្ខណៈទិដ្ឋភាពដែលមានស្រាប់ធ្លាក់ចុះ។ កម្រិតមធ្យមនៃការផ្លាស់ប្តូរធនធាន បន្ថែមជាមួយកម្រិតខ្ពស់មធ្យមនៃការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល នឹង 		<p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន (ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 1 ដល់ លេខ 5)</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការផ្លាស់ប្តូរពីស្ថានភាពដែលមានស្រាប់ ទាក់ទងនឹងលក្ខណៈ និងគុណភាពទិដ្ឋភាព។ ការឆ្លើយតបរបស់អ្នកធ្វើដំណើរ នឹងមានកម្រិតទាប ជំនួសកម្រិតមធ្យម ខណៈកម្រិតទាបនៃការផ្លាស់ប្តូរធនធាន និងនៅដែល ហើយការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើលនឹងមានកម្រិតទាប ជំនួសកម្រិតមធ្យម បើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់។ ជាទូទៅ ផលប៉ះពាល់ទិដ្ឋភាពពីឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 2 នឹងមានកម្រិតទាប ជំនួសកម្រិតមធ្យម ហើយការកំណត់ថា គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន នឹងនៅដដែលបើប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់។</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ជញ្ជាំងសំឡេងតាមបណ្តោយ Care First Village នឹងនៅតែបណ្តាលឲ្យមានកម្រិតខ្ពស់មធ្យមនៃការផ្លាស់ប្តូរធនធាន និងការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល ប៉ុន្តែកម្រិតផលប៉ះពាល់នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារការលុបចោលជញ្ជាំងទប់ដីនៅទីតាំងនេះ។ ទោះបីជាការកែលម្អស្ថានភាព ត្រូវការត្រឹមតែស្ថានភាពមួយ ជំនួសពីស្ថានភាពដោយ អ្នករស់នៅអគារ Mozaic Apartments (ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 3) នឹងនៅតែប្រឈមនឹងកម្រិតខ្ពស់មធ្យមនៃការឆ្លើយតបរបស់អ្នកមើល ពីការប៉ះពាល់ទៅនឹងស្ថានភាពជាងមុនលើ Cesar Chavez Avenue។ <p>LAUS និង Rail Yard</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារការលុបចោលជម្រើសរចនាជំហូលគ្របដំបូលថ្មី លេខ 2 (Grand Canopy លើ Rail Yard) ជំហូលគ្របដំបូលថ្មី នឹងត្រូវដកចេញពី Key Views លេខ 4a និង 4b ក្រោមជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ ដែលនាំឲ្យទិដ្ឋភាពនៅចំណុចសំខាន់ទាំងនេះ ស្មើនឹងស្ថានភាពដែលមានស្រាប់។ ការកំណត់ថា គ្មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៅឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 4 នឹងនៅដដែល។ ការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់ នឹងកើតមានសម្រាប់ឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6 ដោយសារការលើកកម្ពស់វេទិកាថែទាំមេត្រីក្រឹមតែ 4 វេទិកា ដែលមានកម្ពស់អតិបរមា 9 ដល់ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត ដែលនាំឲ្យមានរយៈពេលសាងសង់ខ្លីជាងមុន។ ទិដ្ឋភាព A នឹងត្រូវបានលុបចោលពីឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6 ដោយសារការលុបចោល West Plaza និងជម្រើសរចនាជំហូលគ្របដំបូល។ ទិដ្ឋភាព B ដល់ F នៅក្នុងឯកតាវាយតម្លៃទិដ្ឋភាព លេខ 6 នឹងបង្ហាញពីការកាត់បន្ថយនៃការកែលម្អទិដ្ឋភាព ដោយសារការកាត់បន្ថយការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹង concourse ដែលនាំឲ្យមានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមានតិចជាងមុនបន្តិច។ ទោះយ៉ាងណាការកំណត់ផលប៉ះពាល់សរុបថា មានផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន នឹងនៅដដែល។

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់លើទេសភាព ក្នុងកម្រិតមធ្យមខ្ពស់។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយ			នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់លើទេសភាព ក្នុងកម្រិតមធ្យមខ្ពស់។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយ			ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS • ការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់លើគុណភាពទេសភាព ដោយសារការកាត់បន្ថយទទឹងនៃសំណង់ផ្លូវឆ្លងកាត់។ ទស្សនភាពសំខាន់ៗ លេខ 5a ដល់ 5e នឹងបង្ហាញពីការកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើននៃទទឹងផ្នែកស្ពានលើក ដែលឆ្លងកាត់លើ US-101 (ទទឹង 205 ហ្វីត ក្រោម ជម្រើសសាងសង់ប្រៀបធៀបនឹង 75 ហ្វីត ក្រោម ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់) ។ ការកំណត់អំពីផលប៉ះពាល់លើទេសភាព នឹងនៅតែដដែល ក្រោម ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីប្រាប់ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.4-B៖ ពន្លឺ ឬ ពន្លឺចាំង	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើលំនៅដ្ឋាននៅ ក្បែរដែលស្ថិតនៅជិតតំបន់ការងារសាងសង់ នឹងត្រូវប្រឈមនឹងកម្រិតពន្លឺខ្ពស់ជាងមុន ក្នុង អំឡុងពេលពេលយប់។ ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ប្រសិនបើមិនបានរចនា និងដំឡើងយ៉ាងត្រឹម ត្រូវ ការបញ្ចេញពន្លឺ និងពន្លឺចាំងដែលអាចកើត មានពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើ អាច បណ្តាលឱ្យមានការប៉ះពាល់ដោយមិនចង់បាន ឬខ្លះនៃអង្គការលំនៅដ្ឋាននៅ Mozaic Apartments។ សំយាបវេទិកាថ្មី ក៏អាចមានសក្តានុ ពលបណ្តាលឱ្យមានពន្លឺចាំងបន្ថែមនៅពេល ថ្ងៃផងដែរ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយ	សាងសង់ AES-2 កាត់បន្ថយការងារពេលយប់ និងបាំងការបញ្ចេញពន្លឺដោយផ្ទាល់ ប្រតិបត្តិការ AES-3 បាំងការបញ្ចេញពន្លឺដោយផ្ទាល់ និងពន្លឺចាំង	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើលំនៅដ្ឋាននៅ ក្បែរដែលស្ថិតនៅជិតតំបន់ការងារសាងសង់ នឹងត្រូវប្រឈមនឹងកម្រិតពន្លឺខ្ពស់ជាងមុន ក្នុង អំឡុងពេលពេលយប់។ ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ប្រសិនបើមិនបានរចនា និងដំឡើងយ៉ាងត្រឹម ត្រូវ ការបញ្ចេញពន្លឺ និងពន្លឺចាំងដែលអាចកើត មានពីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានស្នើ អាច បណ្តាលឱ្យមានការប៉ះពាល់ដោយមិនចង់បាន ឬខ្លះនៃអង្គការលំនៅដ្ឋាននៅ Mozaic Apartments។ សំយាបវេទិកាថ្មី ក៏អាចមានសក្តានុ ពលបណ្តាលឱ្យមានពន្លឺចាំងបន្ថែមនៅពេល ថ្ងៃផងដែរ។	សាងសង់ AES-2 កាត់បន្ថយការងារពេលយប់ និងបាំងការបញ្ចេញពន្លឺដោយផ្ទាល់ ប្រតិបត្តិការ AES-3 បាំងការបញ្ចេញពន្លឺដោយផ្ទាល់ និងពន្លឺចាំង	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់ ប៉ុន្តែនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃ ផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងពន្លឺ និងពន្លឺចាំង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖ ភាគខាងជើងនៃ LAUS • ការកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ពន្លឺ និងពន្លឺចាំង ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ពេលយប់ ចំពោះអ្នករស់នៅក្នុង Care First Village។ LAUS និងទីធ្លារថេតឺង • ខណៈដែលការកែលម្អស្ពាន នឹងត្រូវការនៅតែស្ពាន 1 ប្រៀបធៀបនឹង 2 ស្ពាន ក៏ដោយ អ្នករស់នៅក្នុង Mozaic Apartments នឹងនៅតែជួបប្រទះកម្រិតប្រតិបត្តិកម្ម ពីអ្នកមើលក្នុងកម្រិតមធ្យមខ្ពស់ ពីផលប៉ះពាល់ដោយពន្លឺ និងពន្លឺចាំងពាក់ព័ន្ធនឹង សកម្មភាពសាងសង់ ដែលកើតឡើងពីការជំនួសផ្នែកខ្លះនៃស្ពាន Cesar Chavez Avenue។ • ក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ កម្រិតផលប៉ះពាល់ពន្លឺ និងពន្លឺចាំង នឹងត្រូវបានកាត់ បន្ថយ ដោយសារការលុបចោល West Plaza canopy និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ Grand Canopy។ • ការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់ពន្លឺចាំងពេលយប់ នឹងកើតមានឡើង ដោយសារការលើកកម្ពស់វេទិកាទីធ្លារថេតឺង 4 កន្លែង ឡើងដល់អតិបរមា 9-12 ហ្វីត ជំនួសឱ្យ 15 ហ្វីត។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	
				ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីព្រាង របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើន ឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់ បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។

ផ្នែក 3.5 គុណភាពខ្យល់ និង ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល

ប្រធានបទ 3.5-A៖ កម្រិត de minimis សម្រាប់ការកំណត់អនុលោម ភាពទូទៅ ក្នុងតំបន់អាងខ្យល់ South Coast	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	សាងសង់ AQ-1 (សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់) និង វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard AQ-1 (ដូចគ្នានឹង វិធានការកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់ AQ-1 ប៉ុន្តែអនុវត្តចំពោះការកែ លម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon)។	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដែលកើតឡើងនៅលើទីតាំងការងារ។ • បរិមាណការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលសរុប ប្រចាំឆ្នាំក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងជម្រើសសាងសង់ និងការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នឹងលើសកម្រិត de minimis សម្រាប់ NOx។	សាងសង់ AQ-1 (សម្រាប់ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើស សាងសង់) និង វិធានការកាត់បន្ថយផល ប៉ះពាល់ Malabar Yard AQ-1 (ដូចគ្នានឹង វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ AQ-1 ប៉ុន្តែ អនុវត្តចំពោះការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon)។	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅ ក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ អត្ថប្រយោជន៍តំបន់រយៈពេលវែង ក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបន្ត បណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយសរុបនៃការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលខ្យល់ ខណៈដែល ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅជុំវិញការកែលម្អផ្លូវដែកក្នុងតំបន់អាងខ្យល់អាងខ្យល់ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់អាងខ្យល់។
	<p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ការបញ្ចេញ NOx នឹងលើសកម្រិត de minimis ក្នុងឆ្នាំ 2026 និង 2031។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <p>• បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាច លើកទឹកចិត្តឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់ការធ្វើដំ ណើរ ទៅកាន់ការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនសា ធារណៈ និងឆ្ពោះចេញពីការប្រើប្រាស់យាន យន្ត ដែលមានអ្នកដំណើរតែម្នាក់ នៅពេល ដែលសមត្ថភាពចល័តក្នុងតំបន់មានភាពប្រសើរ ឡើង។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ អាចនាំឱ្យមានការកាត់ បន្ថយការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលពីវិស័យដឹក ជញ្ជូនដោយប្រយោល ដោយសារការដឹក ជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ជាវិធីធ្វើដំណើរដែលមាន ប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាង។</p>	<p>AQ-2 (សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់) និង វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ Malabar Yard AQ-2 (ដូចគ្នានឹង វិធានការកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់ AQ-2 ប៉ុន្តែអនុវត្តចំពោះការ កែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon)។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ AQ-3 ផែនការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ គុណភាពខ្យល់បែបអនុវត្តសម្របខ្លួន</p>	<p>ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ការបញ្ចេញ NOx នឹងលើសកម្រិត de minimis ក្នុងឆ្នាំ 2026 និង 2031។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <p>• បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាច លើកទឹកចិត្តឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់ការធ្វើដំ ណើរ ទៅកាន់ការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនសា ធារណៈ និងឆ្ពោះចេញពីការប្រើប្រាស់យាន យន្ត ដែលមានអ្នកដំណើរតែម្នាក់ នៅពេល ដែលសមត្ថភាពចល័តក្នុងតំបន់មានភាពប្រសើរ ឡើង។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ អាចនាំឱ្យមានការកាត់ បន្ថយការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលពីវិស័យដឹក ជញ្ជូនដោយប្រយោល ដោយសារការដឹក ជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ជាវិធីធ្វើដំណើរដែលមាន ប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាង។</p>	<p>ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ការបញ្ចេញ NOx នឹងលើសកម្រិត de minimis ក្នុងឆ្នាំ 2026 និង 2031។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p> <p>• បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាច លើកទឹកចិត្តឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់ការធ្វើដំ ណើរ ទៅកាន់ការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនសា ធារណៈ និងឆ្ពោះចេញពីការប្រើប្រាស់យាន យន្ត ដែលមានអ្នកដំណើរតែម្នាក់ នៅពេល ដែលសមត្ថភាពចល័តក្នុងតំបន់មានភាពប្រសើរ ឡើង។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ អាចនាំឱ្យមានការកាត់ បន្ថយការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលពីវិស័យដឹក ជញ្ជូនដោយប្រយោល ដោយសារការដឹក ជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ជាវិធីធ្វើដំណើរដែលមាន ប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាង។</p>	<p>AQ-2 (សម្រាប់ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើស សាងសង់) និង វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះ ពាល់ Malabar Yard AQ-2 (ដូចគ្នានឹង វិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ AQ-2 ប៉ុន្តែអនុវត្តចំពោះការកែលម្អផ្លូវដែក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon)។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ AQ-3 ផែនការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់គុណ ភាពខ្យល់បែបអនុវត្តសម្របខ្លួន</p>	<p>ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន</p>	<p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍សាង សង់តិចជាងប្រហែល 15 ភាគរយ ដោយសារការលុបចោលខ្សែផ្លូវដែកក្នុងកាត់ 2 ខ្សែ ការកែលម្អផ្លូវ Vignes Street និងការសាងសង់វេទិកាទីផ្លារថ្មីក្រើមតែ 4 កន្លែង មិនមែន 6 កន្លែង។ ការដឹកកាយក៏នឹងត្រូវការតិចជាងមុនផងដែរ ដោយសារ ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក នឹងត្រូវកាត់បន្ថយពីទទឹង 140 ហ្វីត ទៅ 100 ហ្វីត (សូមមើល តារាង 9-6)។ ការកាត់បន្ថយសកម្មភាពសាងសង់ទាំងនេះ នឹងកាត់បន្ថយ កម្រិតនៃការបញ្ចេញសារធាតុបំពុលខ្យល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរនៅក្នុង ប្រតិបត្តិការផ្លូវដែកនៅ LAUS ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ឡើយ។ ដូចនេះ លក្ខណៈប្រតិបត្តិការដូចជា ប្រេកង់ថេរឆ្លើង ទិសដៅដំណើរការ និងប្រភេទឧបករណ៍ នឹងនៅតែដដែល ហើយមិនមានការផ្លាស់ប្តូរនៅក្នុងចំនួនដំណើរប្រចាំថ្ងៃដែលកើត មាននៅ LAUS ត្រូវបានរំពឹងទុកឡើយ។ ដោយសារសកម្មភាពប្រតិបត្តិការមិនមាន ភាពខុសគ្នា ការបញ្ចេញសារធាតុដែលពាក់ព័ន្ធ រួមទាំងការបញ្ចេញ NOx ដែលអាច កើតមាន និងការលើសកម្រិតស្តង់ដារគុណភាពខ្យល់ដែលអនុវត្តបាន នឹងដូចគ្នានឹងអ្វី ដែលបានវាយតម្លៃសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីព្រាង របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើង នៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះ ពាល់	
	នឹងមានការកកស្ទះយានយន្ត និងការពន្យារពេលលើផ្លូវថ្នល់ តិចជាងមុន។			នឹងមានការកកស្ទះយានយន្ត និងការពន្យារពេលលើផ្លូវថ្នល់តិច ជាងមុន។			
ប្រធានបទ 3.5-B៖ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ ប្រចាំឆ្នាំ លើស 25,000 MT នៃ CO2e	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន • បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាចលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់ការ ធ្វើដំណើរ ទៅកាន់ការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូន សាធារណៈ និងឆ្ពោះចេញពីការប្រើប្រាស់យាន យន្តដែលមានអ្នកដំណើរតែម្នាក់ នៅពេលដែល សមត្ថភាពចល័តក្នុងតំបន់មានភាពប្រសើរឡើង ។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ អាចនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយ ការបញ្ចេញសារធាតុពីវិស័យដឹកជញ្ជូនដោយប្រ យោល ដោយសារការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ជាវិធីធ្វើដំណើរដែលមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាង ហើយនឹងមានការកកស្ទះយានយន្ត និងការ ពន្យារពេលលើផ្លូវថ្នល់ តិចជាងមុន។ ផលប៉ះ ពាល់វិជ្ជមានទាំងនេះនឹងស្របតាមគោលបំ ណង RTP/SCS ឆ្នាំ 2020 ក្នុងការកាត់បន្ថយ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីវិស័យដឹកជញ្ជូន។	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន • បន្ទាប់ពីសាងសង់រួច ជម្រើសសាងសង់ អាចលើកទឹកចិត្តឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទម្រង់ការ ធ្វើដំណើរ ទៅកាន់ការប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូន សាធារណៈ និងឆ្ពោះចេញពីការប្រើប្រាស់យាន យន្តដែលមានអ្នកដំណើរតែម្នាក់ នៅពេលដែល សមត្ថភាពចល័តក្នុងតំបន់មានភាពប្រសើរឡើង ។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ អាចនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយ ការបញ្ចេញសារធាតុពីវិស័យដឹកជញ្ជូនដោយប្រ យោល ដោយសារការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក ជាវិធីធ្វើដំណើរដែលមានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាង ហើយនឹងមានការកកស្ទះយានយន្ត និងការ ពន្យារពេលលើផ្លូវថ្នល់ តិចជាងមុន។ ផលប៉ះ ពាល់វិជ្ជមានទាំងនេះនឹងស្របតាមគោលបំ ណង RTP/SCS ឆ្នាំ 2020 ក្នុងការកាត់បន្ថយ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពីវិស័យដឹកជញ្ជូន។	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	សាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល ផលប៉ះពាល់វិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និង នៅក្នុងក្រុងប្រទេសគម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ការកាត់បន្ថយសកម្មភាពសាងសង់ និងបណ្តាលឱ្យមានការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ តិចជាងប្រហែល 15 ភាគរយ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធ ជម្រើសសាងសង់ មិនរួមបញ្ចូលការកែប្រែណាមួយដែលនឹងផ្លាស់ប្តូរចំនួនដំណើរ ប្រចាំថ្ងៃនៅ LAUS ពីអ្វីដែលបានពិចារណាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ឡើយ។ ការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រតិបត្តិការ ក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើស សាងសង់ នឹងស្រដៀងនឹងអ្វីដែលបានវាយតម្លៃក្រោមជម្រើសសាងសង់។ អត្ថប្រយោជន៍តំបន់រយៈពេលវែង ក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ និងបន្ត បណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយសរុបនៃការបញ្ចេញឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ ខណៈដែល ប្រជាពលរដ្ឋផ្លាស់ប្តូរពីការបើកបរយានយន្តទៅប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីព្រាង របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើន ឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់ បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។

ផ្នែក 3.6 សំឡេងរំខាន និង ការរំញ័រ

ប្រធានបទ 3.6-A៖ កម្រិតសំឡេងរំខាន លើសស្តង់ដារដែលបានកំណត់ ក្នុងផែនការទូទៅ បទបញ្ជា សំឡេងរំខាន ឬស្តង់ដារ របស់អាជ្ញាធរ	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផលប៉ះពាល់សំឡេងរំខានពីសកម្មភាព សាងសង់ នៅ William Mead Homes និង Care First Village ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង	សាងសង់ NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងបាំងសំឡេង NV-2 ប្រើប្រាស់វិធានការកាត់បន្ថយសំឡេង រំខាន និងការរំញ័រ	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផលប៉ះពាល់សំឡេងរំខានពីសកម្មភាព សាងសង់ នៅ William Mead Homes ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង	សាងសង់ NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងបាំងសំឡេង NV-2 ប្រើប្រាស់វិធានការកាត់បន្ថយ សំឡេងរំខាន និងការរំញ័រ	សាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និង នៅក្នុងក្រុងប្រទេសគម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់ ហើយនឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ស្រដៀងគ្នាពាក់ព័ន្ធនឹងសំឡេងរំខានបរិយាកាស ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ប៉ុន្តែកម្រិតផលប៉ះពាល់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ។ ភាគខាងជើងនៃ LAUS
---	---	---	---	--	---	---	---

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្រួលជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្រួលជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស្រាប ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ស្រាបផលប៉ះពាល់	
<p>ប្រធានបទ 3.6-C: កម្រិតសំឡេងបរិយាកាស</p>	<p>ការសាងសង់ជញ្ជាំងបាំងសំឡេង។</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់សំឡេងខ្លាំងនៃការកាត់ដីសកម្មភាពសាងសង់ នឹងកើតមានលើការប្រើប្រាស់ដីប្រភេទ Category 2 (ឧទាហរណ៍ លំនៅដ្ឋាន) ពីព្រោះកម្រិតកំណត់ដែលអនុវត្តបានរបស់FTA នឹងត្រូវបានលើស ក្នុងអំឡុងពេលពេលថ្ងៃ (80 dBA Leq) និងពេលយប់ (70 dBA Leq) ក្នុងចម្ងាយ 250 ហ្វីត និង 300 ហ្វីត តាមលំដាប់។ ការប្រើប្រាស់ដីប្រភេទ Category 2 និង 3 ខាងក្រោម នឹងត្រូវប្រឈមនឹងសំឡេងខ្លាំងពីសកម្មភាពសាងសង់ ដែលលើសកម្រិត 75 dBA របស់ទីក្រុង៖ <ul style="list-style-type: none"> William Mead Homes - អង្គការលំនៅដ្ឋាន 41 និងការប្រើប្រាស់សម្រាប់កម្សាន្ត 1 កន្លែង; Care First Village - អង្គការលំនៅដ្ឋាន ប្រហែល 36 និងទីលានលេង/សួនកម្សាន្ត; Mozaic Apartments - អង្គការលំនៅដ្ឋាន 82; និង, មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍កុមារ Metro Gateway ប្រតិបត្តិការផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ក្នុងស្ថានភាពឆ្នាំ 2031 ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើអង្គការលំនៅដ្ឋានច្រើនគ្រួសារ 34 (អង្គការលំនៅដ្ឋាន 24 នៅ William Mead Homes និងអង្គការលំនៅដ្ឋាន 10 នៅ Care First Facility) និង 1 	<p>វិធានការក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់</p> <p>NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍សម្រាប់សកម្មភាពសាងសង់គម្រោងប្រតិបត្តិការ</p> <p>NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងបាំងសំឡេង</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ជញ្ជាំងបាំងសំឡេង។</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់សំឡេងខ្លាំងនៃការកាត់ដីសកម្មភាពសាងសង់ នឹងកើតមានលើការប្រើប្រាស់ដីប្រភេទ Category 2 (ឧទាហរណ៍ លំនៅដ្ឋាន) ពីព្រោះកម្រិតកំណត់ដែលអនុវត្តបានរបស់ FTA នឹងត្រូវបានលើស ក្នុងអំឡុងពេលពេលថ្ងៃ (80 dBA Leq) និងពេលយប់ (70 dBA Leq) ក្នុងចម្ងាយ 250 ហ្វីត និង 300 ហ្វីត តាមលំដាប់។ ការប្រើប្រាស់ដីប្រភេទ Category 2 និង 3 ខាងក្រោម នឹងត្រូវប្រឈមនឹងសំឡេងខ្លាំងពីសកម្មភាពសាងសង់ ដែលលើសកម្រិត 75 dBA របស់ទីក្រុង៖ <ul style="list-style-type: none"> William Mead Homes - អង្គការលំនៅដ្ឋាន 17 និងការប្រើប្រាស់សម្រាប់កម្សាន្ត 1 កន្លែង; Care First Village - អង្គការលំនៅដ្ឋាន ប្រហែល 25 និងទីលានលេង/សួនកម្សាន្ត; Mozaic Apartments - អង្គការលំនៅដ្ឋាន 23; និង, មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍កុមារ Metro Gateway។ ប្រតិបត្តិការផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ក្នុងស្ថានភាពឆ្នាំ 2031 ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ លើអង្គការលំនៅដ្ឋានច្រើនគ្រួសារ 34 (អង្គការលំនៅដ្ឋាន 24 នៅ William Mead Homes និងអង្គការលំនៅដ្ឋាន 10 នៅ Care First Facility) និង 1 	<p>វិធានការក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់</p> <p>NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍សម្រាប់សកម្មភាពសាងសង់គម្រោងប្រតិបត្តិការ</p> <p>NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងបាំងសំឡេង</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>• ដោយសារស្ថាន Vignes Street នឹងមិនត្រូវបានជំនួសក្រោម ជម្រើសរចនាសម្រួលជម្រើសសាងសង់ ទេ អង្គការលំនៅដ្ឋានប្រហែល 23 នៅ Care First Village នឹងត្រូវបានប៉ះពាល់ ប្រៀបធៀបនឹង 36 អង្គការលំនៅដ្ឋាន ក្រោម ជម្រើសសាងសង់។ នេះបង្ហាញពីការកាត់បន្ថយកម្រិតអង្គការដែលនឹងជួបប្រទះផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានពីសំឡេងខ្លាំងនៃសាងសង់ ដែលលើសកម្រិត 75 dBA របស់ទីក្រុង។</p> <p>• ក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការ កម្រិតផលប៉ះពាល់ពីសំឡេងខ្លាំងនៃស្រដៀងគ្នា នឹងកើតមាននៅ William Mead Homes និង Care First Village ពីព្រោះចំនួនដំណើរថត្រឡប់ថ្ងៃ នឹងមិនមានការផ្លាស់ប្តូរឡើយ។</p> <p>LAUS និងទីក្រុងថត្រឡប់ថ្ងៃ</p> <p>• ខណៈដែលការកែលម្អស្ថាន នឹងត្រូវការត្រឹមតែ នៅ Cesar Chavez Avenue ប៉ុណ្ណោះ អ្នករស់នៅក្នុង Mozaic Apartments នឹងនៅតែជួបប្រទះផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានស្រដៀងគ្នាពីសំឡេងខ្លាំងនៃសាងសង់ ដែលលើសកម្រិត 75 dBA របស់ទីក្រុង។ ទោះយ៉ាងណាកម្រិតអង្គការដែលត្រូវបានប៉ះពាល់ នៅ Mozaic Apartments នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារតែវេទិកាតិចជាងមុន ត្រូវបានលើកកម្ពស់ក្នុងទីក្រុងថត្រឡប់ថ្ងៃដែលលើកកម្ពស់ផ្នែកខ្លះ និងការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អផ្លូវដើរខាងក្នុង។ នេះនឹងបណ្តាលឱ្យមានអង្គការ 23 ដែលត្រូវបានប៉ះពាល់ក្រោម ជម្រើសរចនាសម្រួលជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង 82 អង្គការក្រោម ជម្រើសសាងសង់។</p> <p>• ដោយសារការបែងចែកវេទិកា ក្រោម ជម្រើសរចនាសម្រួលជម្រើសសាងសង់ រថភ្លើង HSR នឹងដំណើរការពី វេទិកា 3 និង 4 ជំនួសឱ្យ វេទិកា 2 និង 3។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ នឹងបណ្តាលឱ្យថត្រឡប់ថ្ងៃ/អន្តរក្រុង ដែលប្រើថាមពលម៉ាស៊ូត ដំណើរការនៅជិត Mozaic Apartments ជាងមុន បណ្តាលឱ្យមានកម្រិតសំឡេងខាងក្រៅខ្ពស់បន្តិច។ ដូចដែលបានពិភាក្សានៅក្នុង របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានចុងក្រោយ ផលប៉ះពាល់ នឹងមិនត្រូវបានចាត់ទុកថាអវិជ្ជមានឡើយ ពីព្រោះកម្រិតសំឡេងខាងក្នុងនៅ Mozaic Apartments ត្រូវបានសន្មតថា 45 dBA Ldn ឬទាបជាងនេះ ដោយសារតម្រូវការក្នុងដំណាងរបស់ទីក្រុង។ បន្ថែមពីនេះ ច្រើនជាង 80 ភាគរយនៃចលនារថភ្លើង នឹងកើតមានក្នុងអំឡុងពេលថ្ងៃ ក្នុងរយៈពេលមហាញ្ជី ជំនួសឱ្យពេលយប់នៅពេលដែលសកម្មភាពផ្លូវដែក អាចបណ្តាលឱ្យមានការខ្លាំងដល់ការគេងខ្លាំងជាង។</p> <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <p>• ការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់ពីសំឡេងខ្លាំងនៃសាងសង់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ពី 8 ប្រៀបធៀបនឹង 10</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	<p>សូនកម្មកម្ម/ទីលានកីឡា នៅជិត William Mead Homes 1</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងស្ថានភាពឆ្នាំ 2040 ជម្រើសសាងសង់នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើអង្គការពលរដ្ឋនៅជម្រកស្រី 34 (អង្គការពលរដ្ឋនៅជម្រក 24 នៅ William Mead Homes និងអង្គការពលរដ្ឋនៅជម្រក 10 នៅ Care First Facility) និងសូនកម្មកម្ម/ទីលានកីឡា 1 កន្លែង នៅជិត William Mead Homes 1 <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>			<p>សូនកម្មកម្ម/ទីលានកីឡា នៅជិត William Mead Homes 1</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងស្ថានភាពឆ្នាំ 2040 ជម្រើសសាងសង់នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរលើអង្គការពលរដ្ឋនៅជម្រកស្រី 34 (អង្គការពលរដ្ឋនៅជម្រក 24 នៅ William Mead Homes និងអង្គការពលរដ្ឋនៅជម្រក 10 នៅ Care First Facility) និងសូនកម្មកម្ម/ទីលានកីឡា 1 កន្លែង នៅជិត William Mead Homes 1 <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>			<p>ខ្សែផ្លូវដែកក្នុងកាត់ និងការកាត់បន្ថយទទឹងនៃសំណង់ផ្លូវដែកក្នុងកាត់។</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់សំឡេងខ្លាំងស្រដៀងគ្នា នឹងកើតមានក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការពីព្រោះ ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងរួមបញ្ចូលខ្សែផ្លូវដែកក្នុងកាត់ 8 ខ្សែក៏ដោយ ចំនួនដំណើរថត្រូវប្រើប្រាស់ មិនមានការផ្លាស់ប្តូរ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់ឡើយ។ <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីព្រាងរបាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.6-B៖ កម្រិតការរំញ័ររងរាងកាយ និងសំឡេងខ្លាំងធ្វើតាមដី</p>	<p>សាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ នឹងកើតមានក្នុងចម្ងាយ 300 ហ្វីត ពីការប្រើប្រាស់ដីដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់សម្រាប់ឧបករណ៍ដាក់សសរដោយការបុក (impact pile driver) និងក្នុងចម្ងាយ 140 ហ្វីត សម្រាប់ម៉ាស៊ីនរំញ័របង្រួមដី (vibratory roller)។ ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរអាចកើតមាននៅ William Mead Homes, Care First Village និង Mozaic Apartments ពីទស្សនៈនៃការរំខាន។ <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>សាងសង់ NV-2 ប្រើប្រាស់វិធានការកាត់បន្ថយសំឡេងខ្លាំង និងការរំញ័រ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍សម្រាប់សកម្មភាពសាងសង់គម្រោង</p>	<p>សាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>សាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ នឹងកើតមានក្នុងចម្ងាយ 300 ហ្វីត ពីការប្រើប្រាស់ដីដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់សម្រាប់ឧបករណ៍ដាក់សសរដោយការបុក (impact pile driver) និងក្នុងចម្ងាយ 140 ហ្វីត សម្រាប់ម៉ាស៊ីនរំញ័របង្រួមដី (vibratory roller)។ ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរអាចកើតមាននៅ William Mead Homes, Care First Village និង Mozaic Apartments ពីទស្សនៈនៃការរំខាន។ <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>សាងសង់ NV-2 ប្រើប្រាស់វិធានការកាត់បន្ថយសំឡេងខ្លាំង និងការរំញ័រ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ NV-3 រៀបចំផែនការជូនដំណឹងសហគមន៍សម្រាប់សកម្មភាពសាងសង់គម្រោង</p>	<p>សាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់ហើយនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់ពីការរំញ័ររងរាងកាយ និងសំឡេងខ្លាំងធ្វើតាមដី ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់។ នេះកើតឡើងដោយសារតែ៖</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់សំឡេងខ្លាំង និងការរំញ័រ ដោយសារស្ពាន Vignes Street នឹងមិនត្រូវបានជំនួស ហើយខ្សែផ្លូវដែកតំបន់ច្រក (throat tracks) នឹងមិនត្រូវបានលើកកម្ពស់នៅជិត Care First Village 1 LAUS និងទីធ្លារថត្រើង ការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់លើអ្នករស់នៅក្នុង Mozaic Apartments ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង ការសាងសង់វេទិកាទីធ្លារថត្រើងត្រឹមតែ 4 កន្លែង មិនមែន 6 កន្លែង និងការកាត់បន្ថយទទឹងនៃផ្លូវដើរអ្នកថត្រើងដើរ។ <p>ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយពាក់ព័ន្ធនឹងការរំញ័ររងរាងកាយ និងកម្រិតសំឡេងខ្លាំងធ្វើតាមដី នឹងកើតមានក្នុងអំឡុងពេលប្រតិបត្តិការក្រោម ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីព្រាងរបាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់ ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់ ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	
ផ្នែក 3.7 ធនធានជីវិត និងតំបន់សើម							
ប្រធានបទ 3.7-A៖ ប្រភេទរុក្ខជាតិ ឬសត្វ ដែលបានចុះបញ្ជី ឬជាបេតិកភណ្ឌក្រោមច្បាប់ សហព័ន្ធ និងរដ្ឋ	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • សកម្មភាពសាងសង់ អាចរួមបញ្ចូលការកាប់ ដើមឈើដែលកើតមានដោយធម្មជាតិ ឬដើម ឈើដាំកុបតែង ការងារលើខ្សែផ្លូវដែក និងការ កែប្រែស្ថាននៅ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue ដែលអាចរំខានដល់សត្វ ប្រៀបធៀប western mastiff bat និង western yellow bat ដែលអាចប្រើប្រាស់តំបន់ទាំងនេះ សម្រាប់ស្នាក់នៅ។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ BIO-1 សត្វប្រៀបធៀប	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • សកម្មភាពសាងសង់ អាចរួមបញ្ចូលការកាប់ ដើមឈើដែលកើតមានដោយធម្មជាតិ ឬដើម ឈើដាំកុបតែង ការងារលើខ្សែផ្លូវដែក និងការ កែប្រែស្ថាននៅ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue ដែលអាចរំខានដល់សត្វ ប្រៀបធៀប western mastiff bat និង western yellow bat ដែលអាចប្រើប្រាស់តំបន់ទាំងនេះ សម្រាប់ស្នាក់នៅ។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ BIO-1 សត្វប្រៀបធៀប	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ប្រៀបធៀប – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅ ក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់ ហើយនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់លើប្រភេទរុក្ខជាតិ ឬសត្វ ដែលបានចុះបញ្ជី ឬជាបេតិកភណ្ឌក្រោមច្បាប់សហព័ន្ធ និងរដ្ឋ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖ ភាគខាងជើងនៃ LAUS • ស្ថាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវរក្សាទុកជំនួសឱ្យការជំនួសថ្មី ហើយ កម្រិតផលប៉ះពាល់សក្តានុពលលើតំបន់ស្នាក់នៅរបស់សត្វប្រៀបធៀប western mastiff bat និង western yellow bat នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង សេចក្តីព្រាង របាយ ការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃ ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.7-B៖ បក្សីកំពុងកាច់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារ ដោយ MBTA	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើសំបុកដែល កំពុងប្រើប្រាស់ រួមទាំងការកាប់ដើមឈើ ពេញវ័យ និងការកែលម្អស្ថាន អាចបណ្តាលឱ្យ មានការកាត់បន្ថយក្នុងកម្រិតមធ្យមនៃទំហំប្រជា ជនបក្សីកំពុងកាច់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារ ដោយ MBTA។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល BIO-2 ប្រភេទសត្វក្រោមច្បាប់ MBTA	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់លើសំបុកដែល កំពុងប្រើប្រាស់ រួមទាំងការកាប់ដើមឈើ ពេញវ័យ និងការកែលម្អស្ថាន អាចបណ្តាលឱ្យ មានការកាត់បន្ថយក្នុងកម្រិតមធ្យមនៃទំហំប្រជា ជនបក្សីកំពុងកាច់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារ ដោយ MBTA។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល BIO-2 ប្រភេទសត្វក្រោមច្បាប់ MBTA	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់ថ្មីនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើ បក្សីកំពុងកាច់សំបុក ដោយសារការកាត់បន្ថយកម្រិតសំឡេងរំខាន ការញ័រ ធ្វើលើ ពន្លឺពេលយប់ និងការរំលោភចូលរបស់មនុស្ស ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ប្រៀបធៀប នឹងជម្រើសសាងសង់។ បន្ថែមពីនេះ ការសាងសង់ខ្សែផ្លូវដែក និងការកែលម្អស្ថាន នឹងកើតមានត្រឹមតែ នៅ Cesar Chavez Avenue ប៉ុណ្ណោះ។ ស្ថាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវ រក្សាទុកជំនួសឱ្យការជំនួសថ្មី បណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់ ដោយផ្ទាល់លើបក្សីកំពុងកាច់សំបុក ដែលត្រូវបានការពារក្រោមច្បាប់ MBTA ដែលមានវត្តមាននៅក្នុង BSA ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
	<ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើសំបុកដែលកំពុងប្រើប្រាស់អាចមានការកើនឡើងហានិភ័យពីសំឡេងខ្លាំងសាងសង់ ការរំញ័រ ធ្នូលី ពន្លឺពេលយប់ និងការរំលោភចូលរបស់មនុស្សដែលអាចបណ្តាលឱ្យកាត់បន្ថយភាពជោគជ័យក្នុងការកាត់សំបុក។ 			<ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើសំបុកដែលកំពុងប្រើប្រាស់អាចមានការកើនឡើងហានិភ័យពីសំឡេងខ្លាំងសាងសង់ ការរំញ័រ ធ្នូលី ពន្លឺពេលយប់ និងការរំលោភចូលរបស់មនុស្ស ដែលអាចបណ្តាលឱ្យកាត់បន្ថយភាពជោគជ័យក្នុងការកាត់សំបុក។ 			ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំរបាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.7-C៖ ការផ្លាស់ទីរបស់សត្វព្រៃ	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់លើការផ្លាស់ទីរបស់សត្វព្រៃ នឹងនៅតែដដែល ហើយមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយកើតមានឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
ប្រធានបទ 3.7-D៖ ការមិនអនុលោមនឹងបទបញ្ជាសត្វព្រៃដើមឈើ	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ក្រោមជម្រើសសាងសង់ អាចបណ្តាលឱ្យមានការកាប់យក ឬខ្លាំងដល់ប្រភេទដើមឈើដើមកំណើត ដែលត្រូវបានការពារក្រោមបទបញ្ជា លេខ 186873 និងគោលនយោបាយដើមឈើរបស់ LA Metro។ <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដឹករុក ការរៀបចំកម្រិតដី ការបង្រួមដី និងការ 	<p>ការសាងសង់ BIO-3 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល BIO-3 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ក្រោមជម្រើសសាងសង់ អាចបណ្តាលឱ្យមានការកាប់យក ឬខ្លាំងដល់ប្រភេទដើមឈើដើមកំណើត ដែលត្រូវបានការពារក្រោមបទបញ្ជា លេខ 186873 និងគោលនយោបាយដើមឈើរបស់ LA Metro។ <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដឹករុក ការរៀបចំកម្រិតដី ការបង្រួមដី និងការ 	<p>ការសាងសង់ BIO-3 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល BIO-3 ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ អាចត្រូវការកាប់យក ឬខ្លាំងដល់ប្រភេទដើមឈើដើមកំណើត 1 ឬច្រើនជាងនេះ។ ទីតាំង និងទំហំរបស់ដើមឈើដែលត្រូវបានការពារទាំងអស់ នឹងត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ មុនពេលការសាងសង់ ដើម្បីកំណត់ថាតើដើមឈើណាអាចត្រូវបានកាប់យក ឬជំនួស ស្របតាមបទបញ្ជា លេខ 186873 ហើយនឹងមិនត្រូវបានកាប់យកដោយគ្មានការអនុម័តពីទីក្រុង Los Angeles ឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	
	ការដាក់សម្ភារៈបំពេញដី ឬផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នៅក្នុងតំបន់បន្ទាត់បញ្ចប់នៃស្រមោលមែកឈើ នៃដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ អាចនាំឱ្យមាន ការខូចខាតបូស ដែលអាចបណ្តាលឱ្យដើមឈើ ងាប់នៅទីបំផុត។			ការដាក់សម្ភារៈបំពេញដី ឬផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នៅក្នុងតំបន់បន្ទាត់បញ្ចប់នៃស្រមោលមែកឈើ នៃដើមឈើដែលត្រូវបានការពារ អាចនាំឱ្យមាន ការខូចខាតបូស ដែលអាចបណ្តាលឱ្យដើមឈើ ងាប់នៅទីបំផុត។			

ផ្នែក 3.8 តំបន់ទឹកជំនន់ ពាកសាស្ត្រ និង គុណភាពទឹក

ប្រធានបទ 3.8-A៖ លំនាំហូរទឹក ការច្រេះដី និងការបង្ហូរល្បាប់	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP ប្រតិបត្តិការ	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP ប្រតិបត្តិការ	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និង នៅក្នុងប្រទេសគម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ផលប៉ះពាល់លើលំនាំហូរទឹក ការច្រេះដី និងការបង្ហូរល្បាប់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖
	<ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ អាចនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរលំនាំហូរទឹក ដោយសារការបង្ហូរល្បាប់នៅតំបន់ខាងក្រោម បណ្តាលឱ្យមានការហូរទឹកខ្លាំង និងការច្រេះដីយ៉ាងសំខាន់លើអចលនទ្រព្យជាប់ខាង។ 	<p>HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ អាចនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរលំនាំហូរទឹក ដោយសារការបង្ហូរល្បាប់នៅតំបន់ខាងក្រោម បណ្តាលឱ្យមានការហូរទឹកខ្លាំង និងការច្រេះដីយ៉ាងសំខាន់លើអចលនទ្រព្យជាប់ខាង។ 	<p>HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW)</p>	<p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	ភាគខាងជើងនៃ LAUS
	<p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW)</p>		<p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW)</p>	<p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>LAUS និងទីធ្លាថេតឡើង</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយការផ្លាស់ប្តូរលំនាំហូរទឹក និងការបង្ហូរល្បាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង និងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរអ្នកថ្មើរជើង។
	<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក អាចបណ្តាលឱ្យមានការច្រេះដីនៅតំបន់ខាងក្រោម និងការកើនឡើងនៃភាគល្អិតដែលផ្អាក និងល្បាប់ដែលនឹងបង្កើនកម្រិតភាពស្រអាប់ (turbidity) នៃទឹកដែលទទួលបានដោយផ្ទាល់។ 	<p>HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (City of Los Angeles)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក អាចបណ្តាលឱ្យមានការច្រេះដីនៅតំបន់ខាងក្រោម និងការកើនឡើងនៃភាគល្អិតដែលផ្អាក និងល្បាប់ដែលនឹងបង្កើនកម្រិតភាពស្រអាប់ (turbidity) នៃទឹកដែលទទួលបានដោយផ្ទាល់។ 	<p>HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (City of Los Angeles)</p>	<p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយការផ្លាស់ប្តូរលំនាំហូរទឹក និងការបង្ហូរល្បាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយកម្ពស់ទីធ្លាថេតឡើងដែលលើកកម្ពស់ និងចំនួនវេទិកាទីធ្លាថេតឡើងដែលត្រូវបានលើកកម្ពស់តិចជាងមុន។
	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>			<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>			<p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយការផ្លាស់ប្តូរលំនាំហូរទឹក និងការបង្ហូរល្បាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយខ្សែផ្លូវដែកឆ្លងកាត់ និងទទឹងនៃសំណង់ផ្លូវដែកឆ្លងកាត់។
							<p>នៅពេលដំណើរការ នឹងមានការកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់លើភាពស្រអាប់នៃទឹកដែលទទួលបាន ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារការកាត់បន្ថយវិសាលភាពគម្រោង និងការកាត់បន្ថយផ្ទៃមិនជ្រាបទឹកដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការមានស្ពានត្រូវបានសាងសង់ឡើងវិញតិចជាងមុន 1 ស្ពាន គ្មាន West Plaza canopy សំយាបបុគ្គល និងសំណង់ខ្សែផ្លូវដែកឆ្លងកាត់ដែលមានទទឹងតូចជាងមុន។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	
							The Build Alternative Design Option does not constitute a substantial change to the project scope or introduce new significant environmental information. It falls within the range of alternatives analyzed in the Draft EIS, with no new or increased environmental impacts. Therefore, a Supplemental EIS is not required.
ប្រធានបទ 3.8-B៖ ទឹកដក់	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ល្បាប់ សារធាតុគីមី ផលិតផលរាវ ផលិតផលប្រេង (ឧទាហរណ៍ ថ្នាំលាប សារធាតុរំលាយ និងប្រេងឥន្ធនៈ) និងកាក សំណល់ពាក់ព័ន្ធនឹងបេតុង អាចត្រូវបានហូរ ច្រាល ឬជ្រាបចេញ និងមានសក្តានុពលត្រូវ បានដឹកជញ្ជូនតាមទឹកដក់ ចូលទៅក្នុងទន្លេ Los Angeles។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នឹងបង្កើន បរិមាណលំហូរ ហើយអាចលើសសមត្ថភាពនៃ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅទីតាំងខ្លះ ប្រសិនបើមិនត្រូវ បានគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ HWQ-1 HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈ គ្រោះថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ (HMMMP)</p> <p>ប្រតិបត្តិការ HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA សម្រាប់ គម្រោងទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់)</p> <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ល្បាប់ សារធាតុគីមី ផលិតផលរាវ ផលិតផលប្រេង (ឧទាហរណ៍ ថ្នាំលាប សារធាតុរំលាយ និងប្រេងឥន្ធនៈ) និងកាក សំណល់ពាក់ព័ន្ធនឹងបេតុង អាចត្រូវបានហូរ ច្រាល ឬជ្រាបចេញ និងមានសក្តានុពលត្រូវ បានដឹកជញ្ជូនតាមទឹកដក់ ចូលទៅក្នុងទន្លេ Los Angeles។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នឹងបង្កើន បរិមាណលំហូរ ហើយអាចលើសសមត្ថភាពនៃ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅទីតាំងខ្លះ ប្រសិនបើមិនត្រូវ បានគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ HWQ-1 HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈ គ្រោះថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ (HMMMP)</p> <p>ប្រតិបត្តិការ HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA សម្រាប់ គម្រោងទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់)</p> <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និង នៅក្នុងប្រទេសគម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃ ជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវការការដឹកកាយ និងការរំខានទីតាំង ដែលអាចបង្ហាញ ដីខ្លះ រួមទាំងដីដែលមានការបំពុល ឱ្យរងការច្រេះបណ្តោះអាសន្នពីការហូរទឹកលើផ្ទៃ ដោយប៉ះពាល់ដល់គុណភាពទឹក។ ទោះយ៉ាងណា បរិមាណការរៀបចំកម្រិតដី ការដឹកកាយ និងផ្ទៃដែលត្រូវបានរំខាន នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារការកែ លម្អរចនាបន្ថែមមានការកាត់បន្ថយផ្ទៃដែលត្រូវបានរំខាន។ នេះនឹងបណ្តាលឱ្យ មានការកាត់បន្ថយសរុបនៃកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់លើគុណភាពទឹក ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។</p> <p>ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ សកម្មភាពសាងសង់ នឹងត្រូវអនុលោមតាមបទបញ្ជា Los Angeles RWQCB លេខ R4-2021-0105, NPDES លេខ CAS004004។ ការអនុលោម នឹងកាត់បន្ថយសក្តានុពលនៃការបញ្ចេញណាមួយ ដែលអាចលើស តម្រូវការការដោះស្រាយទឹកសំណល់ដែលមានស្រាប់។</p> <p>នៅពេលដំណើរការ នឹងមានការកាត់បន្ថយសរុបនៃទឹកដក់ហូរចេញ ដែលត្រូវបាន រំពឹងថានឹងកើតឡើង ដោយសារការកាត់បន្ថយផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក ដែលនឹងកាត់បន្ថយ បរិមាណលំហូរ និងសមត្ថភាពប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅទីតាំង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើស សាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)	
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់		
ប្រធានបទ 3.8-C៖ ទឹកជំនន់	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅ ក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃ គម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ហើយនឹងមិននាំមកនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ថ្មីណាមួយ នៅក្នុងតំបន់គ្រោះថ្នាក់ទឹកជំនន់ ឬបង្កើនការប៉ះពាល់របស់ប្រជាពលរដ្ឋ ចំពោះទឹកជំនន់ឡើយ។ ផលប៉ះពាល់សរុបពាក់ព័ន្ធនឹងទឹកជំនន់ នឹងនៅតែដដែល ហើយមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយកើតមានឡើយ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ថ្មីណា មួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន បន្ថែម មិនត្រូវបានទាមទារ។	
ប្រធានបទ 3.8-D៖ ស្តង់ដារគុណភាពទឹក និងតម្រូវការបញ្ចេញកាក សំណល់	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • សកម្មភាពសាងសង់ អាចបណ្តាលឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើគុណភាពទឹក និង លើសតម្រូវការបញ្ចេញទឹកដក់ និងទឹកមិនមែន ជាទឹកដក់ ប្រសិនបើការហូរទឹកមិនត្រូវបានគ្រប់ គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។ ការគ្រប់គ្រងមិនត្រឹមត្រូវ នៃល្បាយបេតុង អាចត្រូវបានដឹកយកដោយ ការហូរទឹក និងបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាត គុណភាពទឹកលើផ្ទៃដងដែរ។ • ការហូរទឹកលើផ្ទៃដែលប៉ះពាល់ដល់ដីដែល មានសារធាតុបំពុលទាំងនេះ អាចបន្ថយគុណភាពទឹកនៃទន្លេ Los Angeles នៅ Reach 2។ ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • បរិមាណតិចតួចនៃលោហៈពីធុលីហ្វ្រាំង ប្រេង និង	ការសាងសង់ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP HWQ-5 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹកក្នុង តំបន់ HWQ-6 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹកក្នុង តំបន់ សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល ប្រតិបត្តិការ HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW) HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW) HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាព ទឹកចុងក្រោយ (City of Los Angeles)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • សកម្មភាពសាងសង់ អាចបណ្តាលឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើគុណភាពទឹក និង លើសតម្រូវការបញ្ចេញទឹកដក់ និងទឹកមិនមែន ជាទឹកដក់ ប្រសិនបើការហូរទឹកមិនត្រូវបានគ្រប់ គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ។ ការគ្រប់គ្រងមិនត្រឹមត្រូវ នៃល្បាយបេតុង អាចត្រូវបានដឹកយកដោយ ការហូរទឹក និងបណ្តាលឱ្យមានការខូចខាត គុណភាពទឹកលើផ្ទៃដងដែរ។ • ការហូរទឹកលើផ្ទៃដែលប៉ះពាល់ដល់ដីដែល មានសារធាតុបំពុលទាំងនេះ អាចបន្ថយគុណ ភាពទឹកនៃទន្លេ Los Angeles នៅ Reach 2។ ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន • បរិមាណតិចតួចនៃលោហៈពីធុលីហ្វ្រាំង ប្រេង និង	ការសាងសង់ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP HWQ-5 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹកក្នុង តំបន់ HWQ-6 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹកក្នុង តំបន់ សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល ប្រតិបត្តិការ HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW) HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW) HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាព ទឹកចុងក្រោយ (City of Los Angeles)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវការ ការដឹកកកាយ និងការរំខានទីតាំងក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដែលអាចបង្ហាញ ដីឱ្យរងការច្របល់ណោះអាសន្នពីការហូរទឹកលើផ្ទៃ ដោយប៉ះពាល់គុណភាពទឹក។ ទោះយ៉ាងណា បរិមាណការរៀបចំគម្រោងដី ការដឹកកកាយ និងផ្ទៃដែលត្រូវបានរំខាន នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ បង្ហាញពីការ កាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំគម្រោង។ នេះនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយ សរុបនៃគម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងគុណភាពទឹក។ ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ ការសាងសង់ក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាង សង់ នឹងត្រូវអនុលោមតាមបទបញ្ជា Los Angeles RWQCB លេខ R4-2021-0105, NPDES លេខ CAS004004។ ការអនុលោមតាមអាជ្ញាប័ណ្ណទាំងនេះ នឹងកាត់បន្ថយ សក្តានុពលនៃការបញ្ចេញណាមួយ ដែលអាចលើសតម្រូវការការដោះស្រាយទឹក សំណល់ដែលមានស្រាប់។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ថ្មីណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EISដោយគ្មានផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	
	<p>ខ្លាញ់ និងមានប្រភពពីថ្មភ្លើង ដែលអាច បញ្ចេញសារធាតុនេះ និងសារធាតុគីមីបំពុល ផ្សេងទៀត ចូលទៅក្នុងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកដែលមាន ស្រាប់។</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃបរិមាណ និងអត្រាហូរទឹកដក់ អាចបណ្តាលឱ្យ ឬរួមចំណែកដល់ការច្រេះដី និងការដឹកជញ្ជូនសារធាតុបំពុលចេញក្រៅ ទីតាំង ប្រសិនបើមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងយ៉ាង ត្រឹមត្រូវ។ ការទិញយកបន្ទះដីដែលមាន IGP ស្រាប់ រួមមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការដោះស្រាយការ បញ្ចេញទឹកដក់ដែលមានសារធាតុបំពុល។ ប្រសិនបើដំណើរការទាំងនេះមិនត្រូវបានបន្ត អាចធ្វើឱ្យទឹកដក់ឧស្សាហកម្មមិនត្រូវបានដោះ ស្រាយ និងអាចប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ប្រព័ន្ធ លូបង្ហូរទឹក។ 	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW) HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW) HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹក ចុងក្រោយ (City of Los Angeles) HWQ-5 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹក ក្នុងតំបន់ HWQ-6 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹក ក្នុងតំបន់ សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល HWQ-7 រៀបចំ និងអនុវត្ត Industrial SWPPP សម្រាប់ការផ្លាស់ទីសកម្មភាពឧស្សាហកម្មដែល ត្រូវបានគ្រប់គ្រង</p>		<p>ខ្លាញ់ និងមានប្រភពពីថ្មភ្លើង ដែលអាច បញ្ចេញសារធាតុនេះ និងសារធាតុគីមីបំពុល ផ្សេងទៀត ចូលទៅក្នុងប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកដែលមាន ស្រាប់។</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងនៃបរិមាណ និងអត្រាហូរទឹកដក់ អាចបណ្តាលឱ្យ ឬរួមចំណែកដល់ការច្រេះដី និងការដឹកជញ្ជូនសារធាតុបំពុលចេញក្រៅ ទីតាំង ប្រសិនបើមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងយ៉ាង ត្រឹមត្រូវ។ ការទិញយកបន្ទះដីដែលមាន IGP ស្រាប់ រួមមានបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ការដោះស្រាយការ បញ្ចេញទឹកដក់ដែលមានសារធាតុបំពុល។ ប្រសិនបើដំណើរការទាំងនេះមិនត្រូវបានបន្ត អាចធ្វើឱ្យទឹកដក់ឧស្សាហកម្មមិនត្រូវបានដោះ ស្រាយ និងអាចប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ប្រព័ន្ធ លូបង្ហូរទឹក។ 	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW) HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW) HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹក ចុងក្រោយ (City of Los Angeles) HWQ-5 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹក ក្នុងតំបន់ HWQ-6 អនុលោមតាមតម្រូវការបង្ហូរទឹក ក្នុងតំបន់ សម្រាប់តំបន់ដែលមានការបំពុល HWQ-7 រៀបចំ និងអនុវត្ត Industrial SWPPP សម្រាប់ការផ្លាស់ទីសកម្មភាពឧស្សាហកម្មដែល ត្រូវបានគ្រប់គ្រង</p>		<p>ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>

ផ្នែក 3.9 ធរណីវិទ្យា ដី និងសកម្មភាពរញ្ជួយដី

ប្រធានបទ 3.9-A៖ ការរញ្ជួយដីលើផ្ទៃដី ឬការបរាជ័យដីពាក់ព័ន្ធនឹងស កម្មភាពរញ្ជួយដី រួមទាំងការរាវការកម្មដី	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅ ក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។
	មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន		មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន		មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	<p>ទោះបីជា ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ និងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំ សរុបនៃគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់លើការ រញ្ជួយដីលើផ្ទៃដី ឬការបរាជ័យដីពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពរញ្ជួយដី និងនៅតែដដែល ហើយមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយកើតមានឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	
							ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.9-B៖ ការច្រេះដី	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបាត់បង់ស្រទាប់ការពារ នឹងបង្កើនសក្តានុពលនៃការហូរទឹកលើផ្ទៃ និងបង្ហាញដីដែលមិនមានការការពារ ឱ្យរងការច្រេះដោយទឹក ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។ ផ្ទៃការងារបណ្តោះអាសន្នដែលមិនប្រាប់ទឹក ដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកើនឡើងនៃការហូរទឹកលើផ្ទៃ ផងដែរ ដោយបង្ហាញដីដែលមិនមានការការពារ ឱ្យរងការច្រេះដោយទឹក។ <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ប្រសិនបើដីដែលត្រូវបានបង្ហាញ មិនត្រូវបានការពារពីការច្រេះដោយខ្យល់ ឬទឹក ដូចជា នៅពេលបំបាត់រុក្ខជាតិសម្រាប់តំបន់ការងារ និងទីតាំងស្តុកសម្ភារៈ ទាំងតំបន់ការងារដែលត្រូវបានបង្ហាញ និងស្តុកសម្ភារៈ អាចត្រូវបានច្រេះ និងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើគុណភាពខ្យល់ និងគុណភាពទឹក។ 	<p>ការសាងសង់ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីហោះ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA សម្រាប់គម្រោងទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់)</p>	<p>ការសាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការបាត់បង់ស្រទាប់ការពារ នឹងបង្កើនសក្តានុពលនៃការហូរទឹកលើផ្ទៃ និងបង្ហាញដីដែលមិនមានការការពារ ឱ្យរងការច្រេះដោយទឹក ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។ ផ្ទៃការងារបណ្តោះអាសន្នដែលមិនប្រាប់ទឹក ដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ក៏នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកើនឡើងនៃការហូរទឹកលើផ្ទៃ ផងដែរ ដោយបង្ហាញដីដែលមិនមានការការពារ ឱ្យរងការច្រេះដោយទឹក។ <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ប្រសិនបើដីដែលត្រូវបានបង្ហាញ មិនត្រូវបានការពារពីការច្រេះដោយខ្យល់ ឬទឹក ដូចជា នៅពេលបំបាត់រុក្ខជាតិសម្រាប់តំបន់ការងារ និងទីតាំងស្តុកសម្ភារៈ ទាំងតំបន់ការងារដែលត្រូវបានបង្ហាញ និងស្តុកសម្ភារៈ អាចត្រូវបានច្រេះ និងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើគុណភាពខ្យល់ និងគុណភាពទឹក។ 	<p>ការសាងសង់ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>AQ-1 ការគ្រប់គ្រងធូលីហោះ HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA សម្រាប់គម្រោងទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់)</p>	<p>ការសាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ ជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវការការដឹកកាយ និងការរំខានទីតាំង ដែលអាចបង្ហាញដីដែលមិនមានការការពារ ឱ្យរងការច្រេះ។ ទោះយ៉ាងណា បរិមាណការរៀបចំកម្រិតដី ការដឹកកាយ និងផ្ទៃដែលត្រូវបានរំខាន នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់ បង្ហាញពីការកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំគម្រោង។ នេះនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយសរុបនៃកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ពីការច្រេះដី។</p> <p>ជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
ប្រធានបទ 3.9-C៖ ការធ្លាក់ចុះដី ការរីករាលដាលផ្នែកខាង និងដីដែលមានលក្ខណៈបង្ក ការច្រេះ ឬមិនមានស្ថេរភាព	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារការមានស្រទាប់ដីដែលអាចបង្រួមបាន នៅក្នុងជម្រៅ 30 ហ្វីតខាងលើនៃដី 	<p>GEO-1 រៀបចំរបាយការណ៍ធរណីវិទ្យាចុងក្រោយ</p>	<p>ការសាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារការមានស្រទាប់ដីដែលអាចបង្រួមបាន នៅក្នុងជម្រៅ 30 ហ្វីតខាងលើនៃដី 	<p>GEO-1 រៀបចំរបាយការណ៍ធរណីវិទ្យាចុងក្រោយ</p>	<p>ការសាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផ្សេងៗនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ជាសរុប ផលប៉ះពាល់ពីការធ្លាក់ចុះដី ការរីករាលដាលផ្នែកខាង និងដីដែលមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ ឬមិនមានស្ថេរភាព នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	<ul style="list-style-type: none"> នៅកន្លែងដែលមានការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ត្រូវបានស្នើនៅក្នុង Segment 2 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង ការធ្លាក់ចុះដី ទាំងរយៈពេលវែង និងភ្លាមៗ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើតមាន។ ដោយសារសក្តានុពលការច្រេះក្នុងកម្រិតមធ្យមទៅធ្ងន់ធ្ងរ នៃដីក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោងមានហានិភ័យកើនឡើងដែលដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះនឹងត្រូវបានបង្ហាញក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការច្រេះអាចធ្វើឱ្យសំណង់ដែលសាងសង់លើដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ ខ្សោយ និងអាចបណ្តាលឱ្យខូចខាតដល់គ្រឹះ និងបំពង់ដែលបញ្ចប់ក្រោមដី នៅពេលដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ ប្រតិបត្តិការជាមួយសម្ភារៈបន្តិចម្តងៗ ក្នុងរយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៍។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងអាយុកាលគម្រោង មានសក្តានុពលដែលដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ អាចបណ្តាលឱ្យខូចខាតដល់គ្រឹះ និងបំពង់ដែលបញ្ចប់ក្រោមដី។ 		<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<ul style="list-style-type: none"> នៅកន្លែងដែលមានការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ត្រូវបានស្នើនៅក្នុង Segment 2 នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង ការធ្លាក់ចុះដី ទាំងរយៈពេលវែង និងភ្លាមៗ ត្រូវបានរំពឹងថានឹងកើតមាន។ ដោយសារសក្តានុពលការច្រេះក្នុងកម្រិតមធ្យមទៅធ្ងន់ធ្ងរ នៃដីក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោងមានហានិភ័យកើនឡើងដែលដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះនឹងត្រូវបានបង្ហាញក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការច្រេះអាចធ្វើឱ្យសំណង់ដែលសាងសង់លើដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ ខ្សោយ និងអាចបណ្តាលឱ្យខូចខាតដល់គ្រឹះ និងបំពង់ដែលបញ្ចប់ក្រោមដី នៅពេលដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ ប្រតិបត្តិការជាមួយសម្ភារៈបន្តិចម្តងៗ ក្នុងរយៈពេលជាច្រើនទសវត្សរ៍។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងអាយុកាលគម្រោង មានសក្តានុពលដែលដីមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ អាចបណ្តាលឱ្យខូចខាតដល់គ្រឹះ និងបំពង់ដែលបញ្ចប់ក្រោមដី។ 		<p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសឱ្យការជំនួសថ្មីនឹងបណ្តាលឱ្យមានការរំខានដីតិចជាងមុន និងកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការបង្ហាញដីដែលមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ។ <p>LAUS និងទីធ្លារថ្មី</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង រួមទាំងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរអ្នកថ្មើរជើង និងការដកចេញ West Plaza នឹងបណ្តាលឱ្យមានការរំខានដីតិចជាងមុន និងកាត់បន្ថយហានិភ័យនៃការបង្ហាញដីដែលមានលក្ខណៈបង្កការច្រេះ។ <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងតិចតួចនៃកម្រិតផលប៉ះពាល់ពីការខូចខាតគ្រឹះស្ថាន ដោយសារត្រូវការសសរគាំទ្របន្ថែមដែលមានគ្រឹះជ្រៅ ដើម្បីគាំទ្រសំណង់ viaduct លើអាកាស ពី LAUS ទៅផ្ទះខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles។ <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
ប្រធានបទ 3.9-D៖ ដីពង្រីក	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ដីនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោង ត្រូវបានចាត់ទុកថាមានសក្តានុពលពង្រីកទាប។ ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងដីពង្រីក នឹងនៅតែដដែល ហើយមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយកើតមានឡើយ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះ ពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	
							<p>លទ្ធភាពនៃការជួបប្រទះដីជ្រក នឹងនៅតែមានកម្រិតទាប ហើយមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយកើតមានឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EISដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>

ផ្នែក 3.10 សំណល់គ្រោះថ្នាក់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់

<p>ប្រធានបទ 3.10-A: ការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការចោលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ហានិភ័យសក្តានុពល អាចកើតមានពីការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ និងការចោលដីដែលមានការបំពុល និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ក្នុងអំឡុង ពេលសាងសង់។ ការប្រើប្រាស់សម្ភារៈ និងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ នឹងត្រូវការក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ប្រសិន បើមានការហូរច្រាលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ការបញ្ចេញដោយអចេតនា អាចបង្កហានិភ័យ ដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ (HMMP)</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ហានិភ័យសក្តានុពល អាចកើតមានពីការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ និងការចោលដីដែលមានការបំពុល និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ក្នុងអំឡុង ពេលសាងសង់។ ការប្រើប្រាស់សម្ភារៈ និងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ នឹងត្រូវការក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ប្រសិន បើមានការហូរច្រាលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ការបញ្ចេញដោយអចេតនា អាចបង្កហានិភ័យ ដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ (HMMP)</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។</p> <p>ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំ សរុបនៃគម្រោង ក៏ដោយ ការប្រើប្រាស់សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ នឹងនៅតែត្រូវការដែល។ ហានិភ័យនៃការបញ្ចេញសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ដោយអចេតនា ពីការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការចោលតាមបែបធម្មតា ប្រសិន បើមិនត្រូវបានគ្រប់គ្រងយ៉ាងត្រឹមត្រូវ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EISដោយគ្មានផល ប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p> <p>ការវាស់វែងបរិមាណនៃការកាត់បន្ថយការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការចោល សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ នឹងអាស្រ័យលើការប៉ាន់ប្រមាណបរិមាណទាំងនោះ ដែលជាទូទៅ មិនមានស្រាប់រហូតដល់ដំណាក់កាលរចនា 100 ភាគរយ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.10-B: ហានិភ័យនៃការបញ្ចេញ សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ចូលទៅក្នុង បរិស្ថាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> តំបន់សរុបចំនួន 13 កន្លែង (8 RECs, 2 Historic RECs និង 3 Controlled RECs) ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ។ 	<p>ការសាងសង់ HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> តំបន់សរុបចំនួន 13 កន្លែង (8 RECs, 2 Historic RECs និង 3 Controlled RECs) ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ។ 	<p>ការសាងសង់ HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជ មាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។ ជាសរុប កម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការចោលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះ ពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះ ពាល់	
ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅក្នុង និងដាច់ ព្រំប្រទល់គម្រោង។ ភាពជិតស្និទ្ធរវាងព្រំប្រទល់ គម្រោង និង RECs ដែលមានស្រាប់ទាំងនេះ អាចបណ្តាលឱ្យមានការប៉ះពាល់សក្តានុពល ទៅលើដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមាន ការបំពុល ឬការផ្លាស់ទីសារធាតុបំពុល ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។	ផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ក្នុងអំឡុង ពេលការសាងសង់ (HMMP) HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESAសម្រាប់គម្រោង ទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបាន បញ្ចប់) HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការ សាងសង់ទូទៅ HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP) HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC HAZ-6 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ប្រសិនបើជួប ប្រទះសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់សក្តានុពល ឬអណ្តូង ប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់ HAZ-7 អនុលោមតាមបទបញ្ជាមេតាន នៃក្រុងសំណង់ទីក្រុង Los Angeles HAZ-8 ការស៊ើបអង្កេតមុនពេលរុះរើ	ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅក្នុង និងដាច់ ព្រំប្រទល់គម្រោង។ ភាពជិតស្និទ្ធរវាងព្រំប្រទល់ គម្រោង និង RECs ដែលមានស្រាប់ទាំងនេះ អាចបណ្តាលឱ្យមានការប៉ះពាល់សក្តានុពល ទៅលើដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមាន ការបំពុល ឬការផ្លាស់ទីសារធាតុបំពុល ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។	ផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ក្នុងអំឡុង ពេលការសាងសង់ (HMMP) HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESAសម្រាប់គម្រោង ទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបាន បញ្ចប់) HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការ សាងសង់ទូទៅ HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP) HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC HAZ-6 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ប្រសិនបើជួប ប្រទះសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់សក្តានុពល ឬអណ្តូង ប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់ HAZ-7 អនុលោមតាមបទបញ្ជាមេតាន នៃក្រុងសំណង់ទីក្រុង Los Angeles HAZ-8 ការស៊ើបអង្កេតមុនពេលរុះរើ	ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយបន្តិច ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖ ភាគខាងជើងនៃ LAUS • ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អខ្សែផ្លូវដែកតំបន់ច្រក ដែលចាប់ផ្តើមពី ភាគខាងត្បូងនៃស្ពាន Vignes Street នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយ បរិមាណការដឹកកាយ ឬការរំខានដីដែលអាចមានការបំពុល។ LAUS និងទីផ្សារថ្មី • ការកាត់បន្ថយបរិមាណការដឹកកាយ ឬការរំខានដីដែលអាចមានការបំពុល សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដើរខាងក្នុង និងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរអ្នកថ្មើរជើង • ការកាត់បន្ថយសកម្មភាពរុះរើ ដោយសារវេទិកា 2 កន្លែង ត្រូវបានលើកកម្ពស់ តិចជាងមុនការវាស់វែងបរិមាណនៃការកាត់បន្ថយខាងលើ នឹងអាស្រ័យលើការ ប៉ាន់ប្រមាណបរិមាណទាំងនោះ ដែលជាទូទៅ មិនមានស្រាប់រហូតដល់ដំណាក់ កាលរចនា 100 ភាគរយ។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗថ្មីណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះ ពាល់ បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។ ហានិភ័យនៃការបញ្ចេញសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ចូលទៅក្នុងបរិស្ថាន មិនអាចវាស់វែងបរិមាណបាន នៅពេលរៀបចំការសិក្សា បច្ចេកទេស។ ទោះយ៉ាងណា វិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-1 ដល់ HAZ-8 នៅតែត្រូវ បានចាត់ទុកថាគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យឱ្យនៅកម្រិត មិនមានផល ប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។	
ប្រធានបទ 3.10-C៖ ការបញ្ចេញសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ឬការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ ឬសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ក្នុងចម្ងាយ 0.25 ម៉ាយ	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល HAZ-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ (HMMP)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល នឹងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។ ជាសរុប កម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ពីការបញ្ចេញសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ឬការគ្រប់គ្រងកាកសំណល់ ឬសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ក្នុងចម្ងាយ 0.25 ម៉ាយ ពីសាលា ដែលមានស្រាប់ ឬដែលបានស្នើ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើស សាងសង់។	

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់							
ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
<p>ពិសាលភាពដែលមានស្រាប់ ឬដែលបានស្នើ</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដឹកជញ្ជូន និងការចោលដី ឬមធ្យមផ្សេង ទៀត ដែលមានការបំពុលដោយសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោលដល់សាលាដែលនៅជិត ក្នុងករណី មានការបញ្ចេញដោយអចេតនា។ 	<p>HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESAសម្រាប់គម្រោង ទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបាន បញ្ចប់)</p> <p>HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការ សាងសង់ទូទៅ</p> <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC</p> <p>HAZ-6 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ ប្រសិនបើ ជួបប្រទះសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់សក្តានុពល ឬ អណ្តូងប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់</p> <p>HAZ-7 អនុលោមតាមបទបញ្ជាមេតាន នៃក្រុមសំណង់ទីក្រុង Los Angeles</p> <p>HAZ-8 ការស៊ើបអង្កេតមុនពេលរុះរើ</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការដឹកជញ្ជូន និងការចោលដី ឬមធ្យមផ្សេង ទៀត ដែលមានការបំពុលដោយសម្ភារៈគ្រោះ ថ្នាក់ អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោលដល់សាលាដែលនៅជិត ក្នុងករណី មានការបញ្ចេញដោយអចេតនា។ 	<p>HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESAសម្រាប់គម្រោង ទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបាន បញ្ចប់)</p> <p>HAZ-3 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីសម្រាប់ការ សាងសង់ទូទៅ</p> <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC</p> <p>HAZ-6 បញ្ឈប់ការងារសាងសង់ ប្រសិនបើ ជួបប្រទះសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់សក្តានុពល ឬ អណ្តូងប្រេងដែលត្រូវបានបោះបង់</p> <p>HAZ-7 អនុលោមតាមបទបញ្ជាមេតាន នៃក្រុមសំណង់ទីក្រុង Los Angeles</p> <p>HAZ-8 ការស៊ើបអង្កេតមុនពេលរុះរើ</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយក្រោមជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់ដោយសារការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការសាងសង់ខ្សែផ្លូវដែក តំបន់ប្រក ទីធ្លារថ្មីដែលលើកកម្ពស់តែផ្នែកខ្លះ ការរុះរើទីកាតិចជាងមុន និង ការជំនួសស្ថានភាពជាងមុន 1 ស្ថាន។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p> <p>ហានិភ័យនៃការបញ្ចេញសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ កាកសំណល់ ឬសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនក្នុងចម្ងាយ 0.25 ម៉ាយ ពីសាលា មិនអាចសម្រេចបាន បរិមាណបាន នៅពេលរៀបចំការសិក្សាបច្ចេកទេស។ ទោះយ៉ាងណា វិធានការ កាត់បន្ថយ HAZ-1 ដល់ HAZ-8 នៅត្រូវបានចាត់ទុកថាគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីកាត់ បន្ថយហានិភ័យឱ្យនៅកម្រិត មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.10-D៖ ទីតាំងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការប៉ះពាល់សក្តានុពលទៅលើដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ពីទីតាំង REC ដែលមានកម្រិតហានិភ័យមធ្យម ឬខ្ពស់អាចបង្ក ហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ តំបន់ 7 កន្លែង នៅជិតប្រទល់គម្រោង មាន កម្រិតកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីដែលពាក់ព័ន្ធ។ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA សម្រាប់ គម្រោង ទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់)</p> <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC</p>	<p>ការសាងសង់</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ការប៉ះពាល់សក្តានុពលទៅលើដី និង/ឬ ទឹកក្រោមដីដែលមានការបំពុល ពីទីតាំង REC ដែលមានកម្រិតហានិភ័យមធ្យម ឬខ្ពស់អាចបង្ក ហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់ សាធារណជន និងបរិស្ថាន។ តំបន់ 7 កន្លែង នៅជិតប្រទល់គម្រោង មាន កម្រិតកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីដែលពាក់ព័ន្ធ។ 	<p>ការសាងសង់</p> <p>HAZ-2 រៀបចំ Phase II ESA សម្រាប់ គម្រោង ទាំងមូល (ផ្នែកលើ Phase I ESA ដែលបានបញ្ចប់)</p> <p>HAZ-4 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងដីតាមបន្ទះដី និងផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព (HASP)</p> <p>HAZ-5 តំបន់ LUC និងការសម្របសម្រួល ជាមួយ DTSC</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។ ជាសរុប កម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃការដឹកជញ្ជូន ការប្រើប្រាស់ ឬការចោលសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ ក្រោមជម្រើសរចនាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវ បានកាត់បន្ថយ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អខ្សែផ្លូវដែកតំបន់ប្រក ដែលចាប់ផ្តើមពី ភាគខាងត្បូងនៃស្ថាន Vignes Street នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយបរិមាណ ការដឹកកកាយ ឬការរំខានដីដែលអាចមានការបំពុល

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូប ផលប៉ះពាល់
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ូប ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ូបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ស៊ូបផលប៉ះ ពាល់	
	<p>ជាមួយពួកវា។ ទីតាំងទាំងនេះ មានការកំណត់តាមលិខិតកម្មសិទ្ធិ ដែលរួមមានតម្រូវការគ្រប់គ្រងដី។ ផ្នែកលើភាពមិនប្រាកដប្រាកដទាក់ទងនឹងកម្រិតនៃការសម្អាត ឬការស្តារឡើងវិញ នៅលើទីតាំងដែលមានការកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីមានសក្តានុពលក្នុងការជួបប្រទះប្រភពការបំពុលដែលមិនបានកត់ត្រាដែលអាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់សាធារណជន និងបរិស្ថាន។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>			<p>ជាមួយពួកវា។ ទីតាំងទាំងនេះ មានការកំណត់តាមលិខិតកម្មសិទ្ធិ ដែលរួមមានតម្រូវការគ្រប់គ្រងដី។ ផ្នែកលើភាពមិនប្រាកដប្រាកដទាក់ទងនឹងកម្រិតនៃការសម្អាត ឬការស្តារឡើងវិញ នៅលើទីតាំងដែលមានការកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីមានសក្តានុពលក្នុងការជួបប្រទះប្រភពការបំពុលដែលមិនបានកត់ត្រាដែលអាចបង្កហានិភ័យសុខភាពដល់បុគ្គលិកសាងសង់សាធារណជន និងបរិស្ថាន។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>			<p>LAUS និងទីផ្លូវថ្នល់</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយបរិមាណការជីកកាយ ឬការរំខានដីដែលអាចមានការបំពុលសម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវដើរខាងក្នុង និងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរអ្នកថ្មើរជើង។ <p>ការវាស់វែងបរិមាណនៃការកាត់បន្ថយខាងលើ នឹងអាស្រ័យលើការប៉ាន់ប្រមាណបរិមាណទាំងនោះ ដែលជាទូទៅ មិនមានស្រាប់រហូតដល់ដំណាក់កាលរចនា 100 ភាគរយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p> <p>ហានិភ័យប្រៀបធៀប ដែលទីតាំងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ បង្កឡើងដល់គម្រោង មិនអាចវាស់វែងបរិមាណបាន នៅពេលរៀបចំការសិក្សាបច្ចេកទេស។ ទោះយ៉ាងណា វិធានការកាត់បន្ថយ HAZ-2, HAZ-4 និង HAZ-5 នៅតែត្រូវបានចាត់ទុកថាគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យឱ្យនៅកម្រិត មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។</p>

ផ្នែក 3.11 សេវាសាធារណៈ និងថាមពល

<p>ប្រធានបទ 3.11-A: ការផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។</p> <p>ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំ សរុបនៃគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់លើការ ផ្គត់ផ្គង់ទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នឹងនៅតែដដែល ហើយមិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានណាមួយកើតមានឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-B: សមត្ថភាពបង្ហូរទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។ ផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងសមត្ថភាពបង្ហូរទឹក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	<ul style="list-style-type: none"> ការផ្លាស់ប្តូររលំនាំហូរទឹកពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ រួមទាំងការកើនឡើងនៃបរិមាណ និងអត្រាហូរទឹកពីតំបន់សិក្សាគម្រោង អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកភ្លៀងដែលមានស្រាប់។ ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង អាចបណ្តាលឱ្យមានការថយចុះនៃការស្រូបទឹកចូលដី និងបង្កើនបរិមាណ និងល្បឿនហូរទឹក ក្នុងអំឡុងពេលព្រឹត្តិការណ៍ភ្លៀងដែលអាចលើសសមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធលូបង្ហូរទឹក។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW)</p> <p>HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (City of Los Angeles)</p>	<p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<ul style="list-style-type: none"> ការផ្លាស់ប្តូររលំនាំហូរទឹកពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ រួមទាំងការកើនឡើងនៃបរិមាណ និងអត្រាហូរទឹកពីតំបន់សិក្សាគម្រោង អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកភ្លៀងដែលមានស្រាប់។ ការកើនឡើងនៃផ្ទៃមិនជ្រាបទឹក នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង អាចបណ្តាលឱ្យមានការថយចុះនៃការស្រូបទឹកចូលដី និងបង្កើនបរិមាណ និងល្បឿនហូរទឹក ក្នុងអំឡុងពេលព្រឹត្តិការណ៍ភ្លៀងដែលអាចលើសសមត្ថភាពហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធលូបង្ហូរទឹក។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>HWQ-1 រៀបចំ និងអនុវត្ត SWPPP</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>HWQ-2 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Caltrans ROW)</p> <p>HWQ-3 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (Railroad ROW)</p> <p>HWQ-4 ការជ្រើសរើស BMP គុណភាពទឹកចុងក្រោយ (City of Los Angeles)</p>	<p>ប្រតិបត្តិការ</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយទាំងកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការថយចុះនៃកម្រិតការផ្លាស់ប្តូររលំនាំហូរទឹកពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ពីការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អផ្លូវដែកតំបន់ច្រក និងការរក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មី។ <p>LAUS និងទីធ្លារថ្មី</p> <ul style="list-style-type: none"> ការថយចុះនៃការផ្លាស់ប្តូររលំនាំហូរទឹក និងផ្ទៃមិនជ្រាបទឹកពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ពីការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អផ្លូវដែកខាងក្នុង រួមទាំងការលុបចោល West Plaza ការកាត់បន្ថយផ្ទៃគម្របដំបូល និងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដែកថ្មីរដ្ឋថ្មី។ <ul style="list-style-type: none"> ការថយចុះនៃការផ្លាស់ប្តូររលំនាំហូរទឹក និងផ្ទៃមិនជ្រាបទឹកពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ពីការលើកកម្ពស់ទីកាទីធ្លារថ្មីឆ្នាំ 4 ទីកា ជាមួយកម្ពស់អតិបរមា 9 ទៅ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត។ <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការថយចុះនៃការផ្លាស់ប្តូររលំនាំហូរទឹក និងផ្ទៃមិនជ្រាបទឹកពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ពីការកាត់បន្ថយទទឹងរចនាសម្ព័ន្ធ run-through។ <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.11-C៖ សមត្ថភាព និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធការដោះស្រាយទឹកសំណល់</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងប្រទេសគម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ទោះបីជា ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់លើសមត្ថភាព និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធការដោះស្រាយទឹកសំណល់ នឹងនៅតែដដែល។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុង</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	
							ស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.11-D: ការប្រមូលសំណល់រឹង និងសមត្ថភាពកន្លែងចាក់ សំរាម	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រ យោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំសរុបនៃ សមាសធាតុគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដែលនឹងបណ្តាលឱ្យមាន ការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃសំណល់ដែលបង្កើតឡើងក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់។ ផលប៉ះពាល់លើការប្រមូលសំណល់រឹង និងសមត្ថភាពកន្លែងចាក់សំរាម ក្នុងអំឡុង ប្រតិបត្តិការ នឹងនៅតែដដែល។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.11-E: ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ទូរគមនាគមន៍	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រ យោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅ ក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ទោះបីជា ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំ សមាសធាតុគម្រោង ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ក៏ដោយ ផលប៉ះពាល់លើ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទូរគមនាគមន៍ នឹងនៅតែដដែល។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។
ប្រធានបទ 3.11-F: តម្រូវការថាមពល ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងការអនុលោមតាមគំនិត ផ្តួចផ្តើមសម្រាប់	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល ដូចជា ជម្រើសសាងសង់។ ស្រដៀងនឹងជម្រើសសាងសង់ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ សាងសង់ នឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ពាក់ព័ន្ធនឹងតម្រូវការថាមពលហេដ្ឋារចនា សម្ព័ន្ធ និងការអនុលោមតាមគំនិតផ្តួចផ្តើមសម្រាប់ថាមពល ឬប្រសិទ្ធភាពថាមពល ដោយសារវានឹងបង្កើតការប្រើប្រាស់ផ្លូវដែក/ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈ។

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	
ថាមពលកកើតឡើងវិញ ឬប្រសិទ្ធភាពថាមពល	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍		ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍	ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍		ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល	សម្រាប់តំបន់ ដែលនឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍ដោយប្រយោល លើធនធានថាមពល។
	<ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងអាចបម្រើតម្រូវការកើនឡើងបច្ចុប្បន្ន និងដែលរំពឹងទុកនាពេលអនាគតសម្រាប់ផ្លូវដែក/ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងតំបន់ដែលនឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍ដោយប្រយោលលើធនធានថាមពល។ 			<ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងអាចបម្រើតម្រូវការកើនឡើងបច្ចុប្បន្ន និងដែលរំពឹងទុកនាពេលអនាគតសម្រាប់ផ្លូវដែក/ការដឹកជញ្ជូនសាធារណៈក្នុងតំបន់ដែលនឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍ដោយប្រយោលលើធនធានថាមពល។ 		ផលប៉ះពាល់អគ្គប្រយោជន៍	ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។

ផ្នែក 3.12 ធនធានវប្បធម៌ និងបុរាណវិទ្យា

ប្រធានបទ 3.12-A# ធនធានវប្បធម៌	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់	ការសាងសង់	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផ្លូវជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែលដូចជាជម្រើសសាងសង់ និងនឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់ស្រដៀងគ្នាលើបរិស្ថានសំណង់ និងទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យាដែលមាន និងមិនទាន់ស្គាល់ ប៉ុន្តែគ្រប់គ្រង និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារតែ៖
<ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន អាចកើតមានលើទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យាដែលមានតម្លៃប្រវត្តិសាស្ត្រ 1 កន្លែង (CA-LAN-1575/H) និងទ្រព្យសម្បត្តិបរិស្ថានសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ 3 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing និង North Main Street Bridge)។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យាដែលមានតម្លៃប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងអំឡុងការសាងសង់ អាចបណ្តាលមកពីសកម្មភាពលូតលាស់ ឬបំផ្លាញដោយបុគ្គលិកសាងសង់ដោយសារការកើនឡើងនៃភាពងាយស្រួលចូលដំណើរការទៅកាន់ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានបញ្ចប់ក្រោមដី។ 	<ul style="list-style-type: none"> CUL-1 ផែនការដោះស្រាយបុរាណវិទ្យា (ATP) CUL-2 ផែនការដោះស្រាយបរិស្ថានសំណង់ (BETP) 	<ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន 	<ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន អាចកើតមានលើទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យាដែលមានតម្លៃប្រវត្តិសាស្ត្រ 1 កន្លែង (CA-LAN-1575/H) និងទ្រព្យសម្បត្តិបរិស្ថានសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ 3 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing និង North Main Street Bridge)។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលលើទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យាដែលមានតម្លៃប្រវត្តិសាស្ត្រក្នុងអំឡុងការសាងសង់ អាចបណ្តាលមកពីសកម្មភាពលូតលាស់ ឬបំផ្លាញដោយបុគ្គលិកសាងសង់ដោយសារការកើនឡើងនៃភាពងាយស្រួលចូលដំណើរការទៅកាន់ធនធានបុរាណវិទ្យាដែលបានបញ្ចប់ក្រោមដី។ 	<ul style="list-style-type: none"> CUL-1 ផែនការដោះស្រាយបុរាណវិទ្យា (ATP) CUL-2 ផែនការដោះស្រាយបរិស្ថានសំណង់ (BETP) 	<ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន 	<ul style="list-style-type: none"> ភាគខាងជើងនៃ LAUS ការរក្សាទុកស្ថាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មីនឹងកាត់បន្ថយកម្រិតផលប៉ះពាល់លើទ្រព្យសម្បត្តិប្រវត្តិសាស្ត្រ និងតម្រូវឱ្យមានការរំខានដ៏តិចជាងមុនដែលនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យា។ LAUS និងទីធ្លារថ្មី ការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរអ្នកថ្មើរជើងដែលបានជ្រើក ពី 140 ហ្វីត ទៅ 100 ហ្វីត និងការលុបចោល West Plaza នឹងបណ្តាលឱ្យមានការរំខានដ៏តិចជាងមុន និងកាត់បន្ថយសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់លើទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យា។ ការកាត់បន្ថយកម្ពស់ទីធ្លារថ្មីដែលបានលើកកម្ពស់ ដោយមានវេទិកាតិចជាងមុន និងការកែលម្អស្ថាន Cesar Chavez តែផ្នែកខ្លះ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកវប្បធម៌លើលក្ខណៈសម្គាល់អត្តសញ្ញាណនៃ Los Angeles Union Passenger Terminal។ ការកាត់បន្ថយផ្ទៃកម្របដំបូល និងការផ្លាស់ប្តូរប្រភេទ ដែលកំណត់តែកម្របដំបូលឯកត្តាជាលក្ខណៈបុគ្គលលើវេទិកាទីធ្លារថ្មីនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកវប្បធម៌លើ Los Angeles Union Passenger Terminal។ 	

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ុបផលប៉ះពាល់
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ុបផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ស៊ុបផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ស៊ុបផលប៉ះពាល់	
							<p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ស្ថានអាកាសតែមួយ ពី LAUS ទៅ BNSF West Bank Yard ជំនួសការរួមបញ្ចូលស្ថាន និងទំនប់ដី នឹងបណ្តាលឱ្យមានការរំខានដីកើនឡើងពីសសរគ្រឹះស្ថាន និងបង្កើនសក្តានុពលនៃផលប៉ះពាល់លើទ្រព្យសម្បត្តិបុរាណវិទ្យា។ <p>ជាសរុប ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការថយចុះនៃកម្រិតផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងធនធានវប្បធម៌។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.12-B៖ ធនធានបុរាណវិទ្យា</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលរំខានដី ដោយមានការដឹកកាយដីម្រៅសម្រាប់រចនាសម្ព័ន្ធស្ថានដែលបានស្នើអាចមានសក្តានុពលប៉ះពាល់ដល់ស្រទាប់ដីអាល់លុយប្រូមសម័យ Quaternary ចាស់ និងស្រទាប់ Puente Formation ខាងក្រោមដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលអាចកើតមានពីការកើនឡើងនៃភាពងាយស្រួលចូលដំណើរការដោយបុគ្គលិកសាងសង់ទៅកាន់ហ្វូស៊ីលដែលបានបញ្ចប់ក្រោមស្រទាប់ដី តាមរយៈសកម្មភាពសាងសង់។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>PAL-1 ផែនការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បុរាណវិទ្យា (PMP)</p> <p>PAL-2 ការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកបុរាណវិទ្យា</p> <p>PAL-3 ការរក្សាទុក និងថែរក្សា (Curation)</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលរំខានដី ដោយមានការដឹកកាយដីម្រៅសម្រាប់រចនាសម្ព័ន្ធស្ថានដែលបានស្នើអាចមានសក្តានុពលប៉ះពាល់ដល់ស្រទាប់ដីអាល់លុយប្រូមសម័យ Quaternary ចាស់ និងស្រទាប់ Puente Formation ខាងក្រោមដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <ul style="list-style-type: none"> ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលអាចកើតមានពីការកើនឡើងនៃភាពងាយស្រួលចូលដំណើរការដោយបុគ្គលិកសាងសង់ទៅកាន់ហ្វូស៊ីលដែលបានបញ្ចប់ក្រោមស្រទាប់ដី តាមរយៈសកម្មភាពសាងសង់។ 	<p>ការសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>PAL-1 ផែនការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់បុរាណវិទ្យា (PMP)</p> <p>PAL-2 ការបណ្តុះបណ្តាល WEAP ផ្នែកបុរាណវិទ្យា</p> <p>PAL-3 ការរក្សាទុក និងថែរក្សា (Curation)</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែលដូចជាការសាងសង់ និងនឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់ស្រដៀងគ្នាលើធនធានបុរាណវិទ្យា ប៉ុន្តែកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះពាល់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរក្សាទុកស្ថាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មី នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយសក្តានុពលនៃការរំខានដីនៅក្នុងស្រទាប់ដីដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ LAUS និងទីធ្លារថ្មភ្លើង ការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរអ្នកថ្មើរជើងដែលបានពង្រីក ពី 140 ហ្វីត ទៅ 100 ហ្វីត និងការលុបចោល West Plaza នឹងបណ្តាលឱ្យមានសក្តានុពលតិចជាងមុនសម្រាប់ការរំខានដីនៅក្នុងស្រទាប់ដីដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យា។ <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់រចនាសម្ព័ន្ធ viaduct តែមួយ ជំនួសការរួមបញ្ចូល viaduct អាកាស និងទំនប់ដី នឹងបណ្តាលឱ្យមានសក្តានុពលកើនឡើងនៃការរំខានដី នៅក្នុងស្រទាប់ដីដែលមានភាពងាយរងផលប៉ះពាល់ផ្នែកបុរាណវិទ្យាពីការដឹកកាយដីម្រៅសម្រាប់សសរគ្រឹះស្ថាន។ <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។</p>

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះ ពាល់	
	សកម្មភាពដែលនាំឱ្យមានសក្តានុពលនៃការលូតយកធនធាន ឬសកម្មភាពបំផ្លាញធនធាន។			សកម្មភាពដែលនាំឱ្យមានសក្តានុពលនៃការលូតយកធនធាន ឬសកម្មភាពបំផ្លាញធនធាន។			ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។

ផ្នែក 3.13 ផលប៉ះពាល់សេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

ប្រធានបទ 3.13-A# ការងារ ប្រាក់ចំណូល និងចំណូលពន្ធ	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផល ប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផល ប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ និងស្ថិតនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោង ដែលបានវាយតម្លៃពីមុន និងនឹងបង្កើតផលប៉ះពាល់ស្រដៀងគ្នា ប្រៀបធៀប នឹងជម្រើសសាងសង់។ ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតការងារ ចំនួន 27,440 job years ដែលនឹងបង្កើនទៅជាតម្លៃផលិតផលសរុបចំនួន \$4.28 ពាន់លាន និងចំណូលពន្ធសរុបច្រើនសហព័ន្ធ រដ្ឋ និងមូលដ្ឋាន ចំនួន \$0.61ពាន់លាន (គិតជាប្រាក់ឆ្នាំ 2019) ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដែលនឹងបង្កើតការងារ 33,536 job years ផលិតផលសរុប \$5.2 ពាន់លាន និងចំណូលពន្ធសរុប \$0.7 ពាន់លាន។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ក៏នឹងតម្រូវឱ្យមានការទិញយកដីពេញលេញ ឬផ្នែកខ្លះ ពីបន្ទះដីមួយចំនួន ដែលរំពឹងថានឹងបណ្តាលឱ្យបាត់បង់ការងារចំនួន 13 ដល់ 20 (អាស្រ័យលើចំនួនដែលផ្លាស់ទីនៅក្នុង Los Angeles County) និងការថយ ចុះចំណូលពន្ធអចលនទ្រព្យប្រចាំឆ្នាំរហូតដល់ \$335,221 (គិតជាប្រាក់ឆ្នាំ 2019)។ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យបាត់បង់ការងាររហូតដល់ 20 ដល់ 60 និងការថយ ចុះចំណូលពន្ធអចលនទ្រព្យប្រចាំឆ្នាំរហូតដល់ \$202,683។ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើស សាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការបាត់បង់ការងារ តិចជាង 7 ដល់ 40 កន្លែង និងចំណូលពន្ធកើនឡើងចំនួន \$66,274។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នោះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។

ផ្នែក 3.14 សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខ

ប្រធានបទ 3.14-A# សេវាសុវត្ថិភាពសហគមន៍	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍ ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការ កាត់បន្ថយគ្រឿង និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃការពន្យារពេលចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹង ការសាងសង់ និងការរំខានដល់ការចូលដំណើរការ ដែលអាចនាំឱ្យមានការពន្យារ ពេលសេវាសុវត្ថិភាពសហគមន៍ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ
	ការកើនឡើងនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែល បណ្តាលមកពីយានយន្តសាងសង់ និងការរំខាន ដល់ការចូលដំណើរការ (ដូចជា ការបិទផ្លូវ ឬ ពង្រីកផ្លូវ)។			ការកើនឡើងនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដែល បណ្តាលមកពីយានយន្តសាងសង់ និងការរំខាន ដល់ការចូលដំណើរការ (ដូចជា ការបិទផ្លូវ ឬ ពង្រីកផ្លូវ)។			

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់				
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះ ពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	<p>ការសាងសង់ក្នុងដងផ្លូវ អាចបង្កើនពេលវេលា ឆ្លើយតបបន្ទាន់។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងប្រតិបត្តិការ ជម្រើសសាងសង់ នឹង បន្ថយបន្ថយកម្រិតកកស្ទះសមត្ថភាពនៅ LAUS និងនឹងពង្រឹងការចូលដំណើរការអ្នកថ្មើរជើងទៅ កាន់អ៊ែកាវ៉ាល់ ពង្រឹងសុវត្ថិភាព លំហូរ និង សមត្ថភាពអ្នកដំណើរនិងបង្កើនភាពងាយស្រួល សម្រាប់អ្នកដំណើរ តាមរយៈស្ថាបនាថ្មីដែល អនុលោមតាមតម្រូវការ CBC និង ADA បច្ចុប្បន្ន។ ការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង នឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការចូលដំណើរការ បន្ទាន់សម្រាប់ក្រុមឆ្លើយតបដំបូង និងធ្វើឱ្យ ប្រសើរឡើងនូវការចេញចូលផ្លូវដើរអ្នកដំណើរ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		<p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ក្នុងដងផ្លូវ អាចបង្កើនពេលវេលា ឆ្លើយតបបន្ទាន់។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងប្រតិបត្តិការ ជម្រើសសាងសង់ នឹង បន្ថយបន្ថយកម្រិតកកស្ទះសមត្ថភាពនៅ LAUS និងនឹងពង្រឹងការចូលដំណើរការអ្នកថ្មើរជើងទៅ កាន់អ៊ែកាវ៉ាល់ ពង្រឹងសុវត្ថិភាព លំហូរ និង សមត្ថភាពអ្នកដំណើរនិងបង្កើនភាពងាយស្រួល សម្រាប់អ្នកដំណើរ តាមរយៈស្ថាបនាថ្មីដែល អនុលោមតាមតម្រូវការ CBC និង ADA បច្ចុប្បន្ន។ ការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង នឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការចូលដំណើរការ បន្ទាន់សម្រាប់ក្រុមឆ្លើយតបដំបូង និងធ្វើឱ្យ ប្រសើរឡើងនូវការចេញចូលផ្លូវដើរអ្នកដំណើរ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>		<p>មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការរក្សាទុកស្ពាន Vignes Street ដែលមានស្រាប់ ជំនួសការជំនួសថ្មីនឹងកាត់បន្ថយ កម្រិតការពន្យារពេលចរាចរណ៍ ការបិទផ្លូវ និងការរំខានដល់ការចូលដំណើរការ ពីការបិទផ្លូវ Cesar Chavez Avenue ប៉ុណ្ណោះ។ <p>LAUS និងទីធ្លារថ្មី</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយកម្រិតចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ដែលអាចរួមចំណែកបង្កើន ការកកស្ទះចរាចរណ៍ ពីការលើកកម្ពស់វេទិកាទីធ្លារថ្មីក្នុងតែ 4 វេទិកា ជាមួយកម្ពស់ អតិបរមា 9 ទៅ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត ការលុបចោល West Plaza និងការកាត់ បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរដែលបានពង្រីក។ <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ខ្សែផ្លូវដែក run-through ចំនួន 8 ខ្សែ លើរចនាសម្ព័ន្ធ viaduct តែមួយ ជំនួសខ្សែផ្លូវដែក run-through ចំនួន 10 ខ្សែ លើរចនាសម្ព័ន្ធ viaduct ច្រើន និង បណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិតការបិទបណ្តោះអាសន្ននៃ US-101 ក្នុងពេលយប់។ <p>បន្ទាប់ពីចូលប្រតិបត្តិការ ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរ ខាងក្នុង ដែលបានពិពណ៌នាខាងលើ នឹងមិនបន្ថយផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍លើ សុវត្ថិភាព លំហូរ សមត្ថភាព និងភាពងាយស្រួលរបស់អ្នកដំណើរ ទេ ព្រោះការកែ លម្អដែលបានស្នើ នៅតែអាចសម្រេចគោលបំណងទាំងនេះបាន។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោងឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗថ្មីណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
ប្រធានបទ 3.14-B៖ លក្ខខណ្ឌសុវត្ថិភាព	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ជម្រើសសាងសង់ អាចបង្កហានិភ័យសុវត្ថិភាព សក្តានុពល ដែលអាចរួមមាន ប៉ុន្តែមិនកំណត់ ត្រឹមតែ វត្តមាន ការអិល និងការធ្លាក់ និងការ ប៉ះទង្គិចបុគ្គលិកដោយឧបករណ៍សាងសង់ ឬ 	<p>ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP) AQ-1 ការគ្រប់គ្រងទ្វេដំណើរហោះ AQ-2 អនុលោមតាមស្តង់ដារបញ្ជាផ្សំផ្សេង Tier 4 Final របស់ U.S. EPA និងការប្រើ ប្រាស់ថាមពលកកើតឡើងវិញ</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ជម្រើសសាងសង់ អាចបង្កហានិភ័យសុវត្ថិភាព សក្តានុពល ដែលអាចរួមមាន ប៉ុន្តែមិនកំណត់ ត្រឹមតែ វត្តមាន ការអិល និងការធ្លាក់ និងការ ប៉ះទង្គិចបុគ្គលិកដោយឧបករណ៍សាងសង់ ឬ 	<p>ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP) AQ-1 ការគ្រប់គ្រងទ្វេដំណើរហោះ AQ-2 អនុលោមតាមស្តង់ដារបញ្ជាផ្សំផ្សេង Tier 4 Final របស់ U.S. EPA និងការប្រើ ប្រាស់ថាមពលកកើតឡើងវិញ</p>	<p>ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើស សាងសង់។ ការផ្លាស់ប្តូរដែលបានស្នើ ជាផ្នែកមួយនៃជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើស សាងសង់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិត និងអាំងតង់ស៊ីតេនៃផលប៉ះ ពាល់លើលក្ខខណ្ឌសុវត្ថិភាព ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> សកម្មភាពសាងសង់គឺជាមុន ពីការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អ ខ្សែផ្លូវដែកតំបន់ប្រក និងការលុបចោលការជំនួសស្ពាន Vignes Street ដែលនឹងលុបបំបាត់

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់		ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះ ពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់			
	<p>យានយន្ត សម្រាប់សាធារណជនទូទៅ អ្នកប្រើប្រាស់ និងបុគ្គលិកនៅ LAUS និង កម្មករសាងសង់ នៅក្នុង និងជិតតំបន់ សាងសង់។</p> <ul style="list-style-type: none"> ការចូលដំណើរការរបស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នក ជិះកង់ ទៅ និងពី LAUS អាចត្រូវបានប៉ះពាល់ ជាបណ្តោះអាសន្នហើយអ្នកជិះកង់អាចប្រឈម នឹងលក្ខខណ្ឌគ្រោះថ្នាក់នៅជិតតំបន់ការងារក្នុង អំឡុងពេលសាងសង់ការកែលម្អស្ពាន (ឧទាហរណ៍ Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street) និងការកែប្រែផ្លូវក្នុងតំបន់ (រួមទាំងការបិទផ្លូវ ឬការលុបចោល ស្ពានភាពផ្លូវ)។ សកម្មភាពសាងសង់ អាចបង្កើតផលប៉ះពាល់ លើគុណភាពខ្យល់ តាមរយៈការប្រើប្រាស់ ឧបករណ៍សាងសង់ និងសកម្មភាពការងារដី ដែលបង្កើតការបញ្ចេញត្រួតលើហើរហោះ។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <ul style="list-style-type: none"> ការជំនួសស្ពាន Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue នឹងអនុលោមតាមស្តង់ដារ រចនាសម្ព័ន្ធនិងបញ្ជាដីបច្ចុប្បន្ន និងគាំទ្រការកែលម្អ ទំនប់បន្ថែមសម្រាប់ថ្នល់/អន្តរក្រុង ថ្នល់ HSR និងថ្នល់បើកដោយចំហាយ។ ការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង ដែលបានស្នើ នឹង 	<p>ប្រេងឥន្ធនៈម៉ាស៊ូត សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ (Off-Road Equipment)</p>		<p>យានយន្ត សម្រាប់សាធារណជនទូទៅ អ្នកប្រើប្រាស់ និងបុគ្គលិកនៅ LAUS និង កម្មករសាងសង់ នៅក្នុង និងជិតតំបន់ សាងសង់។</p> <ul style="list-style-type: none"> ការចូលដំណើរការរបស់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ ទៅ និងពី LAUS អាចត្រូវ បានប៉ះពាល់ជាបណ្តោះអាសន្ន ហើយអ្នកជិះ កង់អាចប្រឈមនឹងលក្ខខណ្ឌគ្រោះថ្នាក់នៅជិត តំបន់ការងារ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ការ កែលម្អស្ពាននៅ Cesar Chavez Avenue និងការកែប្រែផ្លូវក្នុងតំបន់ (រួមទាំងការបិទផ្លូវ ឬការលុបចោលស្ពានភាពផ្លូវ)។ សកម្មភាពសាងសង់ អាចបង្កើតផលប៉ះពាល់ លើគុណភាពខ្យល់ តាមរយៈការប្រើប្រាស់ ឧបករណ៍សាងសង់ និងសកម្មភាពការងារដី ដែលបង្កើតការបញ្ចេញត្រួតលើហើរហោះ។ <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <ul style="list-style-type: none"> ការជំនួសផ្នែកខ្លះនៃស្ពាន Cesar Chavez Avenue នឹងអនុលោមតាមស្តង់ដាររចនាសម្ព័ន្ធនិង បញ្ជាដីបច្ចុប្បន្ន និងគាំទ្រការកែលម្អទំនប់បន្ថែម សម្រាប់ថ្នល់/អន្តរក្រុង ថ្នល់ HSR និងថ្នល់បើកដោយចំហាយ។ ការកែលម្អដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង ដែលបានស្នើ នឹងបង្កើនសមត្ថភាពអ្នកដំណើរ និងពង្រឹងសុវត្ថិភាព។ 	<p>ប្រេងឥន្ធនៈម៉ាស៊ូត សម្រាប់ឧបករណ៍ក្រៅផ្លូវ (Off-Road Equipment)</p>		<p>លក្ខខណ្ឌដែលអាចមានហានិភ័យនៅទីតាំងនោះ។ មិនត្រូវការលក្ខខណ្ឌគ្រោះថ្នាក់ នៅជិតតំបន់ការងារនៅ Vignes Street ទេ។</p> <p>LAUS និងទីធ្លារថ្មើរជើង</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃទីធ្លារថ្មើរជើងដែលលើកកម្ពស់តែផ្នែកខ្លះ និងការកែ លម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយទំហំតំបន់ សាងសង់ និងកាត់បន្ថយរយៈពេលសាងសង់ ដែលនឹងនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយ ហានិភ័យសុវត្ថិភាពពីការសាងសង់។ ការកាត់បន្ថយហានិភ័យសុវត្ថិភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ សម្រាប់អ្នកដំណើរ ប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនចម្រុះ ដែលធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ LAUS ដោយសារការ កាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹងផ្លូវដើរខាងក្នុង។ <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ខ្សែផ្លូវដែក run-through ចំនួន 8 ខ្សែ លើរចនាសម្ព័ន្ធ viaduct តែមួយ ជំនួសខ្សែផ្លូវដែក run-through ចំនួន 10 ខ្សែ លើរចនាសម្ព័ន្ធ viaduct ច្រើន នឹងតម្រូវ ឱ្យមានរយៈពេលសាងសង់ខ្លីជាងមុន ដែលនឹងកាត់បន្ថយកម្រិតហានិភ័យសុវត្ថិភាព ពីការសាងសង់។ <p>បន្ទាប់ពីចូលប្រតិបត្តិការ លើកលែងតែការជំនួសស្ពាន Vignes Street និងផ្នែកមួយ នៃស្ពាន Cesar Chavez ដែលនឹងនៅសល់ ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍របស់ជម្រើស រចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្រដៀងគ្នា ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាង សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយ ឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះពាល់	
	បង្កើនសមត្ថភាពអ្នកដំណើរ ពង្រឹងសុវត្ថិភាព និងភាពងាយស្រួលអនុលោមតាម ADA និងអនុញ្ញាតឱ្យមានចលនាចេញចូលរបស់អ្នកដំណើរ មានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាងមុន ទៅ និងពីរបៀបដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗនៅ LAUS។ • ការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីនៅ North Main Street ដែលមានស្រាប់ នឹងពង្រឹងសុវត្ថិភាពសម្រាប់ទាំងអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់។ ការកែលម្អនៅលើ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue ក៏នឹងពង្រឹងសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងនិងអ្នកជិះកង់ផងដែរ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			និងភាពងាយស្រួលអនុលោមតាម ADA និងអនុញ្ញាតឱ្យមានចលនាចេញចូលរបស់អ្នកដំណើរ មានប្រសិទ្ធភាពខ្ពស់ជាងមុន ទៅ និងពីរបៀបដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗនៅ LAUS។ • ការកែលម្អចំណុចឆ្លងកាត់ផ្លូវដែកកម្រិតដីនៅ North Main Street ដែលមានស្រាប់ នឹងពង្រឹងសុវត្ថិភាពសម្រាប់ទាំងអ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់។ ការកែលម្អនៅ Cesar Chavez Avenue ក៏នឹងពង្រឹងសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់ផងដែរ។ ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			
ប្រធានបទ 3.14-C៖ សក្តានុពលសន្តិសុខ	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ណាមួយឡើយ។	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់ដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ទោះបីជា ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំគម្រោង ក៏ដោយ ហានិភ័យសន្តិសុខពីការគំរាមកំហែងដែលបង្កឡើងដោយមនុស្ស និងដោយធម្មជាតិ នឹងនៅតែដូចគ្នា ដូចដែលបានពិចារណាសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗថ្មីណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EISដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះ ការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។
ផ្នែក 3.15 សង្គមសេដ្ឋកិច្ច និងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់							
ប្រធានបទ 3.15-A៖ ស្ថាប័នសហគមន៍	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP)	ការសាងសង់ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងនៅក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃពីមុន ដូចជាជម្រើសសាងសង់ ប៉ុន្តែនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
	<p>• ផ្នែកលើការពន្យារពេលចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ដែលបានរំពឹងទុកការចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយសហគមន៍ និងត្រូវបានប៉ះពាល់ជាបណ្តោះអាសន្នដោយសារការកាត់បន្ថយទទឹងខ្សែផ្លូវ ការបិទផ្លូវ និងពង្រឹងផ្លូវដែលស្ថិតនៅទូទាំងតំបន់សាងសង់ ដោយហេតុនេះ ត្រូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវជំនួស ដើម្បីចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយនីមួយៗ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោល ពីសំឡេង និងការរំញ័រ នឹងកើតមាននៅទីលានកីឡា William Mead Homes និងទីលានលេង/ឧទ្យាន Care First Village។</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេង</p>	<p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន មិនមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>• ផ្នែកលើការពន្យារពេលចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ ដែលបានរំពឹងទុកការចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយសហគមន៍ និងត្រូវបានប៉ះពាល់ជាបណ្តោះអាសន្នដោយសារការកាត់បន្ថយទទឹងខ្សែផ្លូវ ការបិទផ្លូវ និងពង្រឹងផ្លូវដែលស្ថិតនៅទូទាំងតំបន់សាងសង់ ដោយហេតុនេះ ត្រូវការប្រើប្រាស់ផ្លូវជំនួស ដើម្បីចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយនីមួយៗ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <p>• ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយប្រយោល ពីសំឡេង និងការរំញ័រ នឹងកើតមាននៅទីលានកីឡា William Mead Homes និងទីលានលេង/ឧទ្យាន Care First Village។</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល NV-1 សាងសង់ជញ្ជាំងទប់សំឡេង</p>	<p>ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ពាក់ព័ន្ធនឹងការចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយសហគមន៍ និងត្រូវបានកាត់បន្ថយ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ ដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ស្ថានីយ ជំនួសស្ថាន 2 ស្ថាន នឹងកាត់បន្ថយការពន្យារពេលចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ នៅលើ Vignes Street និងការចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយសហគមន៍។ <p>LAUS និងទីធ្លារថ្មី</p> <ul style="list-style-type: none"> ការលើកកម្ពស់វេទិកាទីធ្លារថ្មីឆ្នើងតែ 4 វេទិកា ជាមួយកម្ពស់អតិបរមា 9 ទៅ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត ការលុបចោល West Plaza និងការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវដើរដែលបានពង្រីក នឹងកាត់បន្ថយការពន្យារពេលចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ និងការចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយសហគមន៍។ <p>ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយទទឹងរចនាសម្ព័ន្ធ run-through នឹងកាត់បន្ថយការពន្យារពេលចរាចរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ និងការចូលដំណើរការទៅកាន់ស្ថានីយសហគមន៍។ <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរនៃជម្រើសដែលបានវិភាគនៅក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬការកើនឡើងនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានឡើយ។ ដូច្នេះការរៀបចំ Supplemental EIS មិនត្រូវបានទាមទារ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.15-B៖ សេវាដឹកជញ្ជូន</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ ការកើនឡើងនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការរំខានដល់ការចូលដំណើរការ អាចប៉ះពាល់ដល់ពេលវេលាឆ្លើយតបបន្ទាន់ សម្រាប់ប៊ូលីស អគ្គិភ័យ និងអ្នកផ្តល់សេវាបន្ទាន់។ Cesar Chavez Avenue និង Alameda Street ត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវសម្រាប់ស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ ហើយ US-101 ត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវល្បឿនលឿនសម្រាប់ស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ។ សកម្មភាពសាងសង់នៅក្នុងតំបន់ជិតផ្លូវទាំងនេះ អាចបង្កឱ្យមានការរំខានដល់ការឆ្លើយតបបន្ទាន់។ 	<p>ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP)</p>	<p>ការសាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ការកើនឡើងនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍និងការរំខានដល់ការចូលដំណើរការអាចប៉ះពាល់ដល់ពេលវេលាឆ្លើយតបបន្ទាន់សម្រាប់ប៊ូលីស អគ្គិភ័យ និងអ្នកផ្តល់សេវាបន្ទាន់។ Cesar Chavez Avenue និង Alameda Street ត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវសម្រាប់ស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ ហើយ US-101 ត្រូវបានកំណត់ជាផ្លូវល្បឿនលឿនសម្រាប់ស្ថានភាពគ្រោះមហន្តរាយ។ សកម្មភាពសាងសង់នៅក្នុង 	<p>ការសាងសង់ TR-1 រៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍សម្រាប់ការសាងសង់ (Construction TMP)</p>	<p>ការសាងសង់មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ប្រតិបត្តិការមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដូចគ្នា និងក្នុងព្រំប្រទល់គម្រោងដែលបានវាយតម្លៃហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ទោះជាយ៉ាងណា វានឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយទំហំ និងកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការរំខានដល់ការចូលដំណើរការដែលអាចប៉ះពាល់ដល់ពេលវេលាឆ្លើយតបបន្ទាន់ ប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការសាងសង់ស្ថានីយ ជំនួសស្ថានីយពីរ នឹងនាំឱ្យមានការកាត់បន្ថយទំហំផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការឆ្លើយតបបន្ទាន់ និងការចូលដំណើរការ ពីការពន្យារពេលធ្ងន់ធ្ងរនៅចំណុចប្រសព្វតែមួយ (ចំណុចប្រសព្វលេខ 27: Mission Road និង Cesar Chavez Avenue) ជំនួសពីពីរ (ចំណុចប្រសព្វលេខ 15: Vignes Street និង Main Street និងចំណុចប្រសព្វលេខ 27: Mission Road និង Cesar Chavez Avenue)។ Vignes Street នឹងមិនត្រូវការ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះពាល់	
	ផ្លូវដែលរងផលប៉ះពាល់ ជាពិសេស US-101 និង Alameda Street អាចរំខានដល់ការឆ្លើយតបបន្ទាន់ និងការចូលដំណើរការ ប្រសិនបើមិនមានការកំណត់ និងផ្តល់ជូនផ្លូវជំនួសសម្រាប់ប៉ូលីស អគ្គិភ័យ និងបុគ្គលិកសេវាបន្ទាន់ ប្រើប្រាស់ក្នុងករណីមានអាសន្ន។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			តំបន់ជុំវិញផ្លូវដែលរងផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ ជាពិសេស US-101 និង Alameda Street អាចរំខានដល់ការឆ្លើយតបបន្ទាន់ និងការចូលដំណើរការ ប្រសិនបើមិនមានការកំណត់ និងផ្តល់ជូនផ្លូវជំនួសសម្រាប់ប៉ូលីស អគ្គិភ័យ និងបុគ្គលិកសេវាបន្ទាន់ ប្រើប្រាស់ក្នុងករណីមានអាសន្ន។ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន			ការបិទផ្លូវនឹងមិនត្រូវការទៀតទេ ព្រោះបានលុបចោលការជំនួសស្ពាន Vignes Street។ LAUS និងទីធ្លារថ្មី (Rail Yard) • ការកាត់បន្ថយទំហំ និងកម្រិតនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងការរំខានដល់ការចូលដំណើរការ ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដោយលើកតែ 4 វេទិកាថ្មី ទៅកម្ពស់អតិបរមា 9 ទៅ 12 ហ្វីត ជំនួស 15 ហ្វីត លុបចោល West Plaza និងបន្ថយទំហំផ្លូវឆ្លងកាត់អ្នកថ្មើរជើងដែលបានប្រើក។ ភាគខាងត្បូង LAUS • ការបន្ថយទំហំរចនាសម្ព័ន្ធ run-through នឹងកាត់បន្ថយការពន្យារពេលចរាចរណ៍ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ និងកាត់បន្ថយទំហំ និងកម្រិតផលប៉ះពាល់លើការចូលដំណើរការបន្ទាន់។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើង។ ដូច្នោះ មិនត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។
ប្រធានបទ 3.15-C: កំណើនប្រជាជន	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថយ	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថយ	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងក្នុងព្រំដែនគម្រោងដដែល ដែលត្រូវបានវាយតម្លៃរួចមកហើយ ដូចជាជម្រើសសាងសង់។ ដូចជាជម្រើសសាងសង់ផងដែរ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនរួមបញ្ចូលការប្រើប្រាស់ដីសម្រាប់លំនៅឋានជាផ្នែកមួយនៃគម្រោង ដែលអាចបណ្តាលឲ្យមានការកើនឡើងប្រជាជនមិនបានគ្រោងទុកក្នុងកម្រិតសំខាន់ឡើយ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងសំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬណែនាំព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតក្នុងចំណោមជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នោះ មិនចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។
ប្រធានបទ 3.15-D: ការផ្លាស់ទីអាជីវកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ច	ការសាងសង់ ផលប្រយោជន៍ • ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតការងារ។	ប្រតិបត្តិការ TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដៃក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon (46th Street និង 49th Street)	ការសាងសង់ ផលប្រយោជន៍ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	ការសាងសង់ ផលប្រយោជន៍ • ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតការងារ។	ប្រតិបត្តិការ TR-3 អនុវត្តការកែលម្អផ្លូវដៃក Malabar Yard នៅទីក្រុង Vernon (46th Street និង 49th Street)	ការសាងសង់ ផលប្រយោជន៍ ប្រតិបត្តិការ មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន	បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងក្នុងដែនគម្រោងដែលបានវាយតម្លៃរួចមកហើយដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់ ប៉ុន្តែនឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយវិសាលភាព និងទំហំគម្រោង។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនត្រូវការទទួលយកកម្មសិទ្ធិ និងការប្តឹងអាស្រ័យរបស់ Amay's Bakery ទៀតដូចដែលបានកំណត់ក្រោមជម្រើសសាងសង់។

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់				
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់)
	<p>ប្រាក់ចំណូលពីកម្លាំងពលកម្ម និងចំណូលពន្ធ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារសារៈសំខាន់ថ្នាក់តំបន់របស់ BNSF West Bank Yard ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងតំបន់ ការផ្លាស់ទីផ្នែកមួយនៃខ្សែផ្លូវដែកស្តុកទុកនៅ West Bank Yard ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើនចំណូលពន្ធពីអាជីវកម្ម ប្រាក់ចំណូលដែលបានបង់ជូនកម្មករ ហើយរំពឹងថានឹងបង្កើតការងារ ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ។ 		<p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p>	<p>ការងារ ប្រាក់ចំណូលពីកម្លាំងពលកម្ម និងចំណូលពន្ធ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p> <ul style="list-style-type: none"> ដោយសារសារៈសំខាន់ថ្នាក់តំបន់របស់ BNSF West Bank Yard ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងតំបន់ ការផ្លាស់ទីផ្នែកមួយនៃខ្សែផ្លូវដែកស្តុកទុកនៅ West Bank Yard ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើនចំណូលពន្ធពីអាជីវកម្ម ប្រាក់ចំណូលដែលបានបង់ជូនកម្មករ ហើយរំពឹងថានឹងបង្កើតការងារ ក្នុងអំឡុងពេលការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការ។ 		<p>ផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>ផលប៉ះពាល់អត្ថប្រយោជន៍</p>	<p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នៅតែត្រូវការដកហូតសមត្ថភាពខ្សែផ្លូវដែកស្តុកទំនិញនៅចុងខាងជើងនៃ BNSF West Bank Yard (5,500 ហ្វីត) ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់។ ការនេះនឹងបណ្តាលឱ្យមានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការផ្លាស់ទីអាជីវកម្ម។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងបង្កើតការងារ ប្រាក់ចំណូលពីកម្លាំងពលកម្ម និងចំណូលពន្ធ តិចជាង ដោយសារចំណាយសាងសង់តិចជាង។</p> <p>ការកាត់បន្ថយទំហំការកែលម្អពាក់ព័ន្ធនឹង concourse នឹងមិនកាត់បន្ថយអត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចរបស់ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នៅពេលប្រៀបធៀបនឹងជម្រើសសាងសង់ឡើយ។ ផលប៉ះពាល់ហិរញ្ញវត្ថុសរុបរបស់ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានថា លើ 4.0 លានដុល្លារ ដោយគិតបញ្ចូលការកើនឡើងលក់រាយ ការចំណូលជួល អាករអចលនទ្រព្យ និងចំណាយបន្ថែមសម្រាប់ប្រតិបត្តិការអគារ ដែលស្របគ្នានឹងផលប៉ះពាល់ហិរញ្ញវត្ថុសរុបរបស់ជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។</p>
<p>ប្រធានបទ 3.15-E: លក្ខណៈ និងសាមគ្គីភាពសហគមន៍</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថែម</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថែម</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមាន</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅក្នុងដែនគម្រោងដែលដែលបានវាយតម្លៃរួចមកហើយ ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឱ្យមានការបិទផ្លូវជាអចិន្ត្រៃយ៍ដែលប៉ះពាល់ដល់លំនៅឋានឡើយ ហើយមិនមានសហគមន៍លំនៅឋានណាមួយត្រូវបានផ្លាស់ទីក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ឡើយ។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដូចគ្នាទាក់ទងនឹងការចូលដំណើរការ ការតភ្ជាប់ និងចលនាមិនប្រើយានយន្ត ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់។</p> <p>ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។</p>

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់			ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ផលប៉ះពាល់		
ជំពូក 4 ការវិភាគសហគមន៍							
ប្រធានបទ 4.0A៖ បណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលត្រូវបានទទួលបន្ទុកជាចម្បងដោយសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាបឬសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច	ការសាងសង់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន	មិនត្រូវការវិធានការបន្តបន្ទាប់	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមិនត្រូវបានទទួលបន្ទុកជាចម្បងដោយសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច។	ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសំឡេងបរិស្ថានវប្បធម៌ និងធនធានបុរាណដ៏វិទ្យុនឹងមិនត្រូវបានទទួលបន្ទុកជាចម្បងដោយសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិចឡើយ។ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននឹងមិនត្រូវបានទទួលបន្ទុកជាចម្បងដោយសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាប ឬសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិចឡើយ។	មិនត្រូវការវិធានការបន្តបន្ទាប់	ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានមិនត្រូវបានទទួលបន្ទុកជាចម្បងដោយសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាបឬសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច។	ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងក្នុងដែនគម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃរួចមកហើយ ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់។ ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់ សកម្មភាពសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ នឹងមានផលប៉ះពាល់លើសហគមន៍ទាំងអស់ក្នុងតំបន់សិក្សា រួមទាំងសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាប និងសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច។ ទោះយ៉ាងណាការអនុវត្តវិធានការបន្តបន្ទាប់ នឹងសម្រេចបាននូវការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ និងលុបបំបាត់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានលើសហគមន៍ទាំងអស់។ ដូច្នេះ សកម្មភាពសាងសង់ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលត្រូវបានទទួលបន្ទុកជាចម្បងដោយសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាបឬសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិចឡើយ។ នឹងមានការកាត់បន្ថយកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់ដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយសហគមន៍ជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានចំណូលទាប ព្រមទាំងសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច និង/ឬ មិនមែនសហគមន៍ មានចំណូលទាប ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង៖ សំឡេង និងការរំញ័រ ផលប៉ះពាល់អំឡុងពេលសាងសង់ នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយក្រោមជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ ជាពិសេសក្នុងអំឡុងរយៈពេលសាងសង់ទាំងមូល។ ចំនួនអតិបរមានៃឯកតាដែលទទួលផលប៉ះពាល់នៅក្នុងក្រុមអ្នកទទួលផលប៉ះពាល់នីមួយៗ មានដូចខាងក្រោម៖ • 17 ឯកតា នៅ William Mead Homes ប្រៀបធៀបនឹង 41 ឯកតា ក្រោមជម្រើសសាងសង់។ • 23 ឯកតា នៅ Mozaic Apartments ប្រៀបធៀបនឹង 82 ឯកតា ក្រោមជម្រើសសាងសង់។ • 25 ឯកតា នៅ Care First Village ប្រៀបធៀបនឹង 36 ឯកតា ក្រោមជម្រើសសាងសង់។ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធជម្រើសសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់				
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់ (ជម្រើសសាងសង់ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់)
<p>ប្រធានបទ 4.0B៖ បណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានដែលត្រូវបានទទួល ដោយសហគមន៍ជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានចំណូល ទាប ហើយមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានទំហំធំជាងយ៉ាងសំខាន់ ប្រៀបធៀបនឹងផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានដែលត្រូវបានទទួល ដោយសហគមន៍មិនមែនជន ភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍ មិនមែនមានចំណូលទាប; ឬវិញទៅវិញសម្រាប់សហ គមន៍មិនមែនជនភាគតិច។</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួល ដោយសហគមន៍ជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍ មានចំណូលទាប ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សំឡេង បរិស្ថានវប្បធម៌ និងធនធានបុរាណដ៏វិទ្យុ នឹងមិនមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានទំហំធំជាង យ៉ាងសំខាន់ប្រៀបធៀបនឹងផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយសហ គមន៍មិនមែនជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍ មិនមែនមានចំណូលទាបឡើយ; ឬវិញទៅវិញ សម្រាប់សហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថយ</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដែលមានលក្ខណៈមិនសម មាត្រនិងអវិជ្ជមានលើសហគម ន៍ជនភាគតិចសហគមន៍មាន ចំណូលទាបឬសហគមន៍មិន មែនជនភាគតិចឡើយ។</p>	<p>ការសាងសង់ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួល ដោយសហគមន៍ជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍ មានចំណូលទាប ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សំឡេង បរិស្ថានវប្បធម៌ និងធនធានបុរាណដ៏វិទ្យុ នឹងមិនមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានទំហំធំជាង យ៉ាងសំខាន់ប្រៀបធៀបនឹងផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយសហ គមន៍មិនមែនជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍ មិនមែនមានចំណូលទាបឡើយ; ឬវិញទៅវិញ សម្រាប់សហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន</p>	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថយ</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជ មានដែលមានលក្ខណៈមិន សមមាត្រ និងអវិជ្ជមាន លើសហគមន៍ជនភាគតិច សហគមន៍មានចំណូលទាប ឬ សហគមន៍មិនមែនជន ភាគតិចឡើយ។</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងក្នុង ដែនគម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃចម្លងហើយ ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់។ ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយសហគមន៍ជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានចំណូលទាប មិនត្រូវបានកំណត់ថាមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានទំហំធំជាង យ៉ាងសំខាន់ ប្រៀបធៀបនឹងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយ សហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មិនមែនមានចំណូលទាបឡើយ; ឬវិញទៅវិញ សម្រាប់សហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច។</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានថ្មី ដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយសហគមន៍ជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មានចំណូល ទាប ដែលមានភាពធ្ងន់ធ្ងរ ឬមានទំហំធំជាងយ៉ាងសំខាន់ប្រៀបធៀបនឹងផល ប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលនឹងត្រូវបានទទួលដោយសហគមន៍មិនមែនជនភាគតិច និង/ឬ សហគមន៍មិនមែនមានចំណូលទាបឡើយ; ឬវិញទៅវិញ សម្រាប់សហគមន៍ មិនមែនជនភាគតិច។</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាល ភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុង ជួរជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។</p>
ជំពូក 5 Section 4(f)							
<p>ប្រធានបទ 5.0A៖ បណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់ អចលនទ្រព្យក្រោម Section 4(f) – សួនសាធារណៈ និងតំបន់កម្សាន្ត</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានការប្រើប្រាស់</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមាន ការប្រើប្រាស់សួនសាធារណៈ ឬតំបន់កម្សាន្ត ណាមួយឡើយ។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថយ</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោល</p> <p>មិនមានការប្រើប្រាស់</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>មិនមានការប្រើប្រាស់</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមាន ការប្រើប្រាស់សួនសាធារណៈ ឬតំបន់កម្សាន្ត ណាមួយឡើយ។ 	<p>មិនត្រូវការវិធានការបន្ថយបន្ថយ</p>	<p>ការសាងសង់ ប្រតិបត្តិការ និងផលប៉ះពាល់ដោយប្រ យោល</p> <p>មិនមានការប្រើប្រាស់</p>	<p>ស្រដៀងគ្នា – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និងក្នុង ដែនគម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃចម្លងហើយ ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់។ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះ អាសន្ន ឬអចិន្ត្រៃយ៍ នៃអចលនទ្រព្យសួនសាធារណៈ និងតំបន់កម្សាន្តក្រោម Section 4(f) ឡើយ។</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាព គម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗណាមួយឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជួរ ជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយគ្មានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើង ឡើយ។ ដូច្នេះ មិនចាំបាច់ត្រូវការរៀបចំ Supplemental EIS ទេ។</p>
<p>ប្រធានបទ 5.0B៖ បណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់ អចលនទ្រព្យក្រោម Section 4(f)</p>	<p>ការសាងសង់</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការ ប្រើប្រាស់ជាបណ្តោះអាសន្ន 	<p>ការសាងសង់</p>	<p>ការសាងសង់</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ 	<p>ការសាងសង់</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមាន 	<p>ការសាងសង់</p>	<p>ការសាងសង់</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ 	<p>បានកាត់បន្ថយ – ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ និងស្ថិតនៅទីតាំងដដែល និង ក្នុងដែនគម្រោងដដែលដែលបានវាយតម្លៃចម្លងហើយ ដូចគ្នានឹងជម្រើសសាងសង់ ប៉ុន្តែ នឹងបណ្តាលឲ្យបាត់បង់ប្រាក់ចំណូល</p>

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់			ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថាបន់ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថាបន់ផលប៉ះពាល់	
អចលនទ្រព្យ – អចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រ	<p>ការកាន់កាប់ នៅទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (William Mead Homes និង Denny's Restaurant) ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ លើទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 3 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing និង North Main Street Bridge) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយសារភាពនៅជិត ដែលនឹងឈានដល់កម្រិតនៃ ការប្រើប្រាស់ដោយអនុសញ្ញា ទេ។</p>	<p>CUL-2 ផែនការព្យាបាលបរិស្ថានសំណង់ (BETP)</p> <p>PR-1 ការស្តារឡើងវិញនៃតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់។ CHSRA និង Metro នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនសាងសង់ ស្តារតំបន់នៃអចលនទ្រព្យក្រោម Section 4(f) ដែលរងផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នដោយសកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ (ឧ. កន្លែងតម្កល់សំណង់ ឬ TCEs) ឲ្យត្រឡប់ទៅស្ថានភាពដើមមុនការសាងសង់ ឬល្អជាងនេះ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសាងសង់។</p>	<p>នឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (William Mead Homes និង Denny's Restaurant) ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍លើទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 3 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing និង North Main Street Bridge) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយសារភាពនៅជិត ដែលនឹងឈានដល់កម្រិតនៃ ការប្រើប្រាស់ដោយអនុសញ្ញា ទេ។</p>	<p>ការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (William Mead Homes និង Denny's Restaurant) ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍លើទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal និង North Main Street Bridge) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយសារភាពនៅជិត ដែលនឹងឈានដល់កម្រិតនៃ ការប្រើប្រាស់ដោយអនុសញ្ញា ទេ។</p>	<p>CUL-2 ផែនការព្យាបាលបរិស្ថានសំណង់ (BETP)</p> <p>PR-1 ការស្តារឡើងវិញនៃតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់។ CHSRA និង Metro នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនសាងសង់ស្តារតំបន់នៃអចលនទ្រព្យក្រោម Section 4(f) ដែលរងផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នដោយសកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ (ឧ. កន្លែងតម្កល់សំណង់ ឬ TCEs) ឲ្យត្រឡប់ទៅស្ថានភាពដើមមុនការសាងសង់ ឬល្អជាងនេះ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសាងសង់។</p>	<p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (William Mead Homes និង Denny's Restaurant) ។</p> <p>ប្រតិបត្តិការ</p> <ul style="list-style-type: none"> ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់នឹងបណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍លើទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal និង North Main Street Bridge) ។ <p>ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ នឹងមិនបណ្តាលឲ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយសារភាពនៅជិត ដែលនឹងឈានដល់កម្រិតនៃ ការប្រើប្រាស់ដោយអនុសញ្ញា ទេ។</p>	<p>ការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ នៃអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រ Section 4(f) មួយ ។ វានឹងកើតឡើងដោយសារតែ៖</p> <p>ភាគខាងជើងនៃ LAUS</p> <ul style="list-style-type: none"> ការលុបចោលស្ពាន Vignes Street នឹងជៀសវាងការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍នៃអចលនទ្រព្យ Section 4(f) មួយ ប្រៀបធៀបនឹង ជម្រើសសាងសង់។ <p>LAUS និង Rail Yard</p> <ul style="list-style-type: none"> ការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ នៃអចលនទ្រព្យ Section 4(f) មួយ (Los Angeles Union Passenger Terminal) ដោយសារការកាត់បន្ថយទទឹងផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលបានពង្រីក ពី 140 ហ្វីត មក 100 ហ្វីត និងការលុបចោល West Plaza ។ ការកាត់បន្ថយកម្ពស់ rail yard ដែលលើកឡើង និងចំនួនវេទិកាដែលត្រូវលើកឡើងតិចជាងមុន រួមទាំងការសាងសង់ឡើងវិញមួយផ្នែកនៃស្ពាន Cesar Chavez នឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្នែកបរិស្ថានស្នូលសម្គាល់អត្តសញ្ញាណ និងដូច្នេះបណ្តាលឲ្យមានការកាត់បន្ថយវិសាលភាពនៃការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ នៃអចលនទ្រព្យ Section 4(f) មួយ (Los Angeles Union Passenger Terminal) ។ <p>យោងតាម 23 CFR 774.31 ការវិភាគ Least Overall Harm ត្រូវបានអនុវត្ត ហើយបន្ទាប់ពីពិចារណាលើការវិភាគនេះ ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់បង្កឲ្យមានផលប៉ះពាល់សរុបទាបបំផុត ចំពោះអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រ Section 4(f) ស្របតាមគោលបំណងអភិរក្សរបស់ច្បាប់។</p> <p>ជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ មិនបង្កើតការផ្លាស់ប្តូរដ៏សំខាន់ចំពោះវិសាលភាពគម្រោង ឬនាំមកនូវព័ត៌មានបរិស្ថានសំខាន់ៗឡើយ។ វាស្ថិតនៅក្នុងជម្រើសដែលបានវិភាគក្នុង Draft EIS ដោយមិនមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថានថ្មី ឬកើនឡើងឡើយ។ ដូច្នេះ មិនត្រូវការធ្វើ Supplemental EIS ទេ។</p>

កំណត់សម្គាល់៖

1 ទោះបីជាការសាងសង់ ជម្រើសសាងសង់ ឬការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងមិនលើសកម្រិត de minimis សម្រាប់ PM2.5 និង PM10 ក៏ដោយ; វិធានការបន្ថាបន់បន្ថយ AQ-1 នៅតែត្រូវបានអនុវត្ត ជាតម្រូវការនៃជម្រើសរចនាផែនការសាងសង់ Link US ហើយវិធានការបន្ថាបន់បន្ថយ AQ-1 សម្រាប់ Malabar Yard ក៏នឹងត្រូវបានអនុវត្តផងដែរ ស្របតាម SCAQMD ដើម្បីកាត់បន្ថយការបញ្ចេញធាតុចល័តចេញប្រចាំថ្ងៃ និងផលប៉ះពាល់គុណភាពខ្យល់ដែលពាក់ព័ន្ធ។

2 ដោយសារការសាងសង់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard នឹងស្របពេលជាមួយរយៈពេល 6 ឆ្នាំ នៃជម្រើសសាងសង់ ការបញ្ចេញឧស្ម័នពេលសាងសង់សម្រាប់សកម្មភាពទាំងពីរ ត្រូវបានបូកបញ្ចូលគ្នា។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-3 ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់សក្តានុពល រវាងជម្រើសសាងសង់ និងជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់

ប្រធានបទបរិស្ថាន ដែលបានពិចារណា	ជម្រើសសាងសង់		ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់			
	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ ពីអនុវត្តវិធានការបន្ថយ ផលប៉ះពាល់	ការវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់	វិធានការបន្ថយផលប៉ះពាល់	ការកំណត់ផលប៉ះពាល់ ក្រោម NEPA បន្ទាប់ពីអនុវត្តវិធាន ការបន្ថយផលប៉ះ ពាល់

ACM = សម្ភារៈមានអាស័យស្នូល; ADA = ច្បាប់ស្តីពីជនពិការភារកិច្ច; ATP = ផែនការព្យាបាលបុរាណវិទ្យា; BETP = ផែនការព្យាបាលបរិស្ថានសំណង់; BMP = វិធីសាស្ត្រគ្រប់គ្រងល្អបំផុត; BSA = តំបន់សិក្សាដីវិទ្យា; CALGreen = ស្តង់ដារអគារបៃតងរដ្ឋ California; Caltrans = ក្រសួងដឹកជញ្ជូនរដ្ឋ California; CARB = ក្រុមប្រឹក្សាធនធានខ្យល់រដ្ឋ California; CBC = ក្រុមអគាររដ្ឋ California; CCR = ក្រុមបទប្បញ្ញត្តិរដ្ឋ California; CDFW = ក្រសួងត្រី និងសត្វព្រៃរដ្ឋ California; CEQA = ច្បាប់គុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋ California; CFR = ក្រុមបទប្បញ្ញត្តិសហព័ន្ធ; CGP = អាជ្ញាបណ្ណទូទៅសម្រាប់ការសាងសង់; CO2e = កាបូនឌីអុកស៊ីតសមមូល; CP = ចំណុចគ្រប់គ្រង; dBA = ខ្លាំងសំឡេងមានទំហំ A; DTSC = ក្រសួងគ្រប់គ្រងសារធាតុពុល; ESA = ការវាយតម្លៃទីតាំងបរិស្ថាន; FTA = អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនសាធារណៈសហព័ន្ធ; GHG = ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់; HABS = ការស្វែងរកអគារប្រវត្តិសាស្ត្រអាមេរិក; HACLA = អាជ្ញាធរលំនៅឋានទីក្រុង Los Angeles; HASP = ផែនការសុខភាព និងសុវត្ថិភាព; HMMP = ផែនការគ្រប់គ្រងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់; HSR = ថ្នល់លឿនលឿន; IGP = អាជ្ញាបណ្ណឧស្សាហកម្មទូទៅ; LADOT = ក្រសួងដឹកជញ្ជូនទីក្រុង Los Angeles; LAUS = Los Angeles Union Station; LBP = ថ្នាំលាបមានសារធាតុសំណា; LEED = ភាពជាអ្នកដឹកនាំក្នុងការរចនា និងអគារបរិស្ថាន; LID = ការអភិវឌ្ឍផលប៉ះពាល់ទាប; LOSSAN = Los Angeles–San Diego–San Luis Obispo; LUC = កិច្ចព្រមព្រៀងប្រើប្រាស់ដី; MBTA = ច្បាប់ស្តីពីបក្សីចំណាកស្រុក; Metro = អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូនមហានគរខោនធី Los Angeles; MOU = អនុស្សរណៈយោគយល់; MS4 = ប្រព័ន្ធលូទឹកភ្លៀងសាធារណៈដាច់ដោយឡែក; MT = គោនម៉ែត្រ; NEPA = ច្បាប់គោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ; NAHP = ច្បាប់អភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រជាតិ; NOx = អុកស៊ីតអាសូត; NPDES = ប្រព័ន្ធជាតិលុបបំបាត់ការបញ្ចេញមលកាបូននីយកម្ម; NRHP = បញ្ជីជាតិទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រ; OHP = ការិយាល័យអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្រ; OSHA = អាជ្ញាធរសុខភាព និងសុវត្ថិភាពការងារ; PAHs = អ៊ីដ្រូកាបូនក្រពេញអារម្មណ៍ទីចម្រើនសង្វាក់; PCB = បីផេនីលប៉ូលីក្លរីនេត; U.S. EPA = ទីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថានសហរដ្ឋអាមេរិក; PM2.5 = អង្គធាតុភាគល្អិតតូចជាង 2.5 មីក្រូន; PM10 = អង្គធាតុភាគល្អិតតូចជាង 10 មីក្រូន; PMP = ផែនការបន្ថយបុរាណវិទ្យា; REC = ស្ថានភាពបរិស្ថានដែលត្រូវស្គាល់; RIO = តំបន់ River Improvement Overlay; RTP = ផែនការដឹកជញ្ជូនតំបន់; RWQCB = ក្រុមប្រឹក្សាគុណភាពទឹកតំបន់; SCAG = សមាគមរដ្ឋាភិបាលតំបន់ Southern California; SCAQMD = ស្រុកគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់ South Coast; SCORE = ការពង្រីកបណ្តាញថ្មីឆ្នើម Southern California Optimized Rail Expansion; SCRRA (ឬ Metrolink) = អាជ្ញាធរផ្លូវថ្នល់ឆ្នើមតំបន់ Southern California; SCS = យុទ្ធសាស្ត្រសហគមន៍មានចីរភាព; SHPO = មន្ត្រីអភិរក្សបេតិកភណ្ឌប្រវត្តិសាស្ត្ររដ្ឋ; SWMP = ផែនការគ្រប់គ្រងទឹកដក់; SWPPP = ផែនការការពារការបំពុលទឹកដក់; SWRCB = ក្រុមប្រឹក្សាធនធានទឹករដ្ឋ; TMP = ផែនការគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍; TPH = អ៊ីដ្រូកាបូនប្រេងសរុប; VOC = សារធាតុសរីរាង្គងាយហួត; WEAP = កម្មវិធីបង្កើនការយល់ដឹងបរិស្ថានសម្រាប់កម្មករ។

(ទំព័រនេះត្រូវបានទុកឲ្យទទេដោយចេតនា)

ES.20 Section 4(f)/6(f) ការកំណត់

ES.20.1 ជម្រើសសាងសង់

មិនមានអចលនទ្រព្យ Section 6(f) នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោងទេ។ បន្ទាប់ពីអនុវត្ត ជម្រើសសាងសង់ ការកំណត់ Section 4(f) មានដូចខាងក្រោម៖

1. ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ លើទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 3 កន្លែង (Los Angeles Union Passenger Terminal, Vignes Street Undercrossing និង North Main Street Bridge)
1. ជម្រើសសាងសង់ នឹងបណ្តាលឲ្យមានការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន នៅទីតាំងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន 2 កន្លែង (William Mead Homes និង Denny’s Restaurant)
2. មិនមានការប្រើប្រាស់ដោយអនុសញ្ញា នឹងកើតឡើងទេ

បន្ទាប់ពីពិចារណាលើការវិភាគផលប៉ះពាល់ ដែលបានអនុវត្តក្នុងជំពូក 9 នៃ Final EIS ជម្រើសសាងសង់ នឹងបំពេញគោលបំណង និងតម្រូវការបានល្អប្រសើរជាង ពីព្រោះវារួមបញ្ចូលផ្លូវថ្នើរ run through បន្ថែមចំនួន 2 ខ្សែ ជាមួយសមត្ថភាពអ្នកដំណើរពង្រីក តាមរយៈ LAUS¹ ប្រសិនបើអនុវត្តជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ ការប្រើប្រាស់អចលនទ្រព្យ Section 4(f) មួយក្នុងចំណោម 3 (Vignes Street Undercrossing) នឹងត្រូវបានជៀសវាង ហើយវិសាលភាពនៃការប្រើប្រាស់អចិន្ត្រៃយ៍ និងការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន នៃអចលនទ្រព្យ Section 4(f) មួយផ្សេងទៀត (Los Angeles Union Passenger Terminal) នឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយ។

បន្ទាប់ពីពិចារណាលើផលប៉ះពាល់ និងអត្ថប្រយោជន៍សម្រាប់ ជម្រើសសាងសង់ និង ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ និងការធ្វើតុល្យភាពកត្តាផលប៉ះពាល់សរុបទាបបំផុតទាំង 7 ក្នុងតារាង 9-13 នៃ Final EIS មិនមានជម្រើសណាមួយដែលបង្កផលប៉ះពាល់ច្រើន ឬតិចជាងយ៉ាងសំខាន់ទេ។ ដូច្នោះ ទាំង ជម្រើសសាងសង់ ឬ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងរួមបញ្ចូលការធ្វើផែនការទាំងអស់ដែលអាចធ្វើបាន ដូចបានកំណត់ក្នុង 23 CFR § 774.17 ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់លើអចលនទ្រព្យ Section 4(f) ដែលបានពិចារណា។ បន្ថែមលើ វិធានការបន្ធូរបន្ថយ CUL-2 វិធានការខាងក្រោមត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីបន្ធូរបន្ថយផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នពេលសាងសង់ បន្ទាប់ពីការសាងសង់ជម្រើសសាងសង់ ឬ ជម្រើសរចនាសម្ព័ន្ធនៃជម្រើសសាងសង់ បានបញ្ចប់៖

PR-1 ការស្តារឡើងវិញនៃតំបន់ដែលរងផលប៉ះពាល់។ CHSRA និង Metro នឹងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុន

សាងសង់ ស្ដារតំបន់នៃអចលនទ្រព្យក្រោម Section 4(f) ដែលរងផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្ន ដោយសកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការសាងសង់ (ឧ. កន្លែងតំឡើងសំណង់ ឬ TCEs) ឲ្យត្រូវទៅ ស្ថានភាពដើមមុនការសាងសង់ ឬល្អជាងនេះ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសាងសង់។

ES.20.2 ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard

Section 4(f) ការកំណត់សម្រាប់ការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard គឺមិនមានការប្រើប្រាស់ Section 4(f) នឹងកើតឡើងសម្រាប់អគារ Solar Manufacturing Corporation ដែលមានសិទ្ធិចូលបញ្ជី NRHP នៅទីក្រុង Vernon រដ្ឋ California ទេ។

មិនមានផលប៉ះពាល់ផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលដែលអាចបណ្តាលឲ្យមានការរួមបញ្ចូលអចិន្ត្រៃយ៍ ការកាន់កាប់បណ្តោះអាសន្ន ឬការប្រើប្រាស់ដោយអនុសញ្ញា នៃអចលនទ្រព្យនេះ ត្រូវបានកំណត់ ឃើញឡើយ ហើយការកែលម្អមិនរារាំងការអភិរក្សអចលនទ្រព្យនេះទេ។ ដូច្នេះ មិនត្រូវការប្រើប្រាស់ ធនធាននេះ ដើម្បីអនុវត្តការកែលម្អផ្លូវថ្នល់ Malabar Yard ទេ ហើយមិនត្រូវការវិភាគបន្ថែមឡើយ។

នៅថ្ងៃទី 20 ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ 2023 SHPO បានយល់ស្របជាមួយនឹងការរកឃើញ និងសេចក្តីសន្និដ្ឋាន
ដែលបានបង្ហាញនៅក្នុង *Link US Finding of Effect Report* (ឧបសម្ព័ន្ធ M នៃ Link US EIS)។