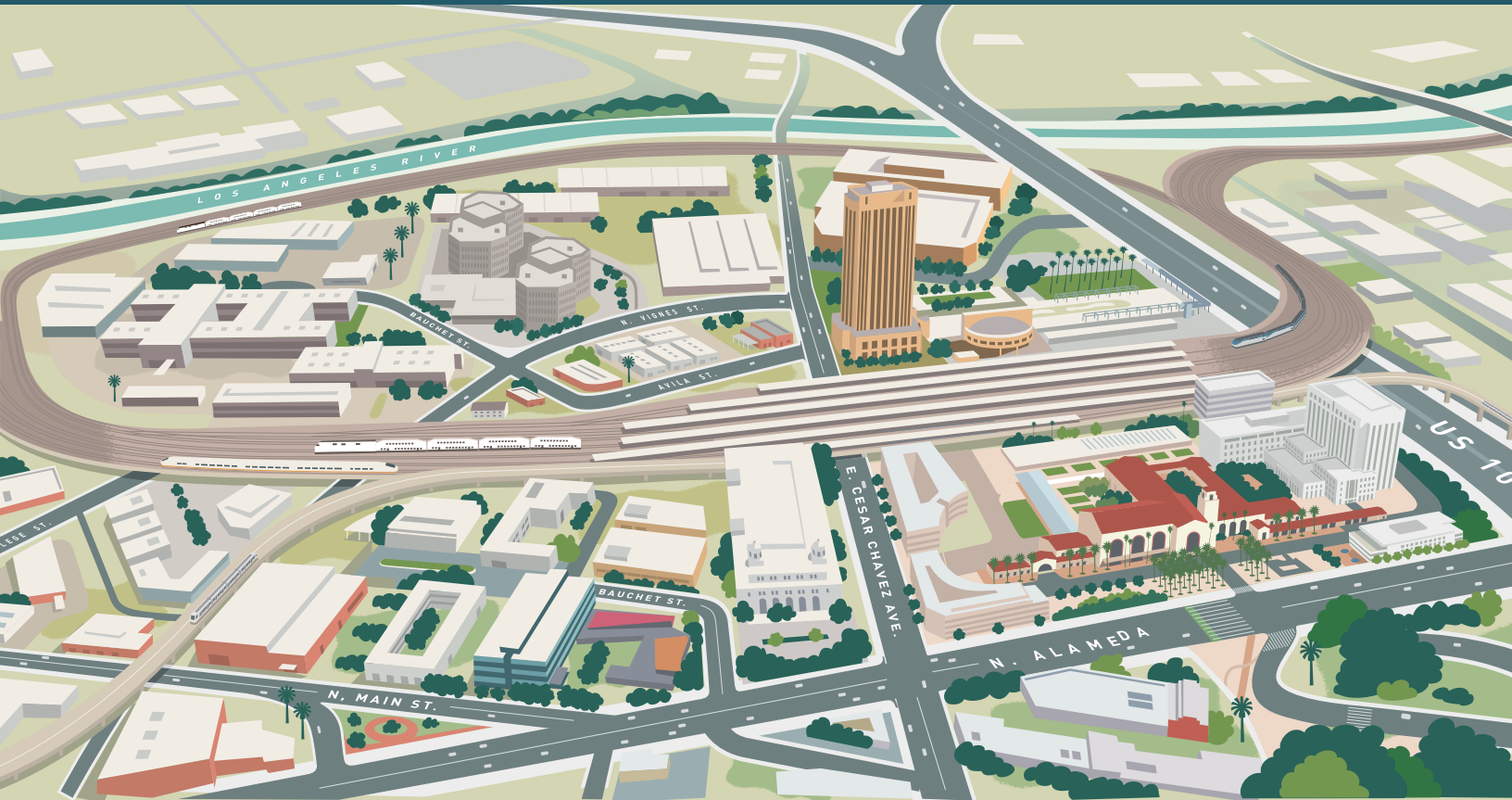


# Link Union Station

សេចក្តីផ្តើម - របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់សង្គម

កិច្ចការ ដើម្បីការពារសិទ្ធិសាធារណៈ 2016051071

មករា 2019





សេចក្តីព្រាង - របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន  
ការិយាល័យហិរញ្ញវត្ថុរបស់រដ្ឋ លេខ 2016051071  
មករា 2019

Metro បកប្រែសម្ភារៈរបស់ខ្លួន ទៅជាភាសាផ្សេងច្រើនទៀត ដើម្បីជួយមនុស្ស ដែលជំនាញភាសាអង់  
គ្លេសរបស់គេនៅមានកម្រិត។ ជួនកាល ការបកប្រែ អាចនឹងបាត់បង់ខ្លឹមសារខ្លះ ពីន័យដើម។ ដូច្នោះ  
ហើយ, Metro មិនអាចធានាសុក្រឹតភាព ដល់អត្ថបទបកប្រែឡើយ។ បើនៅក្នុងណាមានចម្ងល់, សូម  
យោងទៅអត្ថបទជាភាសាអង់គ្លេស ដែលជាអត្ថបទផ្លូវការនៃរបាយការណ៍ EIR។



## ES.0 សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

### ES.1 សេចក្តីណែនាំ

អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូន Metropolitan Transportation Authority (Metro) ប្រចាំខោនធីអិលអេ កំពុងតែដាក់ស្នើគម្រោងស្ថានីយ Link Union Station (Link US or project) ដើម្បីប្រែសម្រួលស្ថានីយ Los Angeles Union Station (LAUS) ពីស្ថានីយដែលមាន “ខ្សែផ្លូវកន្ទុយ” ទៅជាស្ថានីយ “ខ្សែផ្លូវរត់កាត់” ជាមួយនឹងទីប្រជុំអ្នកដំណើរថ្មីមួយ ដែលនឹងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពរបស់ស្ថានីយ សម្រាប់ឆ្លើយតបទៅ នឹងកំណើននៃសេចក្តី ត្រូវការផ្នែកដឹកជញ្ជូននៅក្នុងភូមិភាគ នាអនាគត។

របាយការណ៍ស្តីអំពីការប៉ះពាល់បរិស្ថាន (EIR) មួយនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងស្របតាមច្បាប់គុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (CEQA) ) Public Resources Code (PRC) Section 21000 et seq. និងខ្សែបន្ទាត់ណែនាំ CEQA (Section 15000 et seq.), ដូចដែលបានប្រកាសអោយដឹងដោយ ភ្នាក់ងារធានាកាលីហ្វ័រញ៉ា និងការិយាល័យអភិបាលរដ្ឋផ្នែក ផែនការ និងស្រាវជ្រាវ (OPR)។ គោលបំណងរបស់ឯកសារបរិស្ថាននេះ គឺដើម្បី លាតត្រដាងលទ្ធភាពនៃផលប៉ះពាល់ ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ នឹងគម្រោងដែលបានដាក់ស្នើ។

### ES.2 ទីតាំងគម្រោង និងតំបន់សិក្សា

LAUS ស្ថិតនៅ 800 Alameda Street ក្នុងទីក្រុង Los Angeles, California។ LAUS ភ្ជាប់ដោយ US-101 ទៅខាងត្បូង, Alameda Street ទៅខាងលិច, Cesar Chavez Avenue ទៅខាងជើង, និង Vignes Street ទៅខាងកើត។ រូបភាព ES-1 តំណាងទីតាំងភូមិភាគ និងបរិវេណទូទៅនៃ LAUS។

រូបភាព ES-2 តំណាងតំបន់សិក្សា ដែលហ៊ុមព័ទ្ធវិសាលភាពនៃការសិក្សាបរិស្ថាន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងលទ្ធភាពនៃការប៉ះពាល់ផ្ទាល់, ប្រយោល, ឬ តភ្ជាប់ដល់ដាច់ ពីការអនុវត្តគម្រោង។ តំបន់សិក្សាមានបួកបញ្ចូល ៣ ផ្នែក (ផ្នែក 1: ផ្នែកបំពង់ក, ផ្នែក 2: ផ្នែកទីប្រជុំជន, និង ផ្នែក 3: ផ្នែករត់ឆ្លងកាត់)។ លក្ខខណ្ឌមូលដ្ឋានស្រាប់នៅក្នុងផ្នែកនីមួយៗ ត្រូវបានសង្ខេបឡើងពីជើង ទៅត្បូង ដូចខាងក្រោម។

- **ផ្នែក 1: ផ្នែកបំពង់ក** – ផ្នែកមួយនេះ ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថា បំពង់ក LAUS គឺរាប់បញ្ចូលតំបន់ខាងជើងនៃមូលដ្ឋាន, ពី Main Street នៅខាងជើង ទៅ Cesar Chavez Avenue នៅខាងត្បូង។ នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក, រថភ្លើងទាំងអស់ដែលមកដល់ និងចាកចេញ ត្រូវឆ្លងកាត់ផ្លូវខ្សែនាំមុខ ៥ ខ្សែ ចេញចូលផ្លូវផ្នែក, លើកលែងតែទីតាំងមួយ ដែលស្ថិតនៅជិតស្ថាន Vignes Street ដែលផ្លូវខ្សែត្រូវបានបន្ថយត្រឹម ផ្លូវខ្សែឈាននាំមុខ ៤។ បច្ចុប្បន្ននេះ, ការថែទាំផ្លូវខ្សែពិសេស គឺមានផ្សំដោយពហុផ្លូវបត់ចេញ និងតំណផ្លូវខ្សែបំបែកទ្វេ (double-slip switches) ប្រើនៅ ក្នុងច្រកបំពង់ក សម្រាប់បញ្ជាអោយរថភ្លើងចេញនិងចូល ទៅកាន់ផ្លូវខ្សែចំណតបានត្រឹមត្រូវតាមការកំណត់។
- **ផ្នែក 2: ផ្នែកទីប្រជុំជន** – ផ្នែកមួយនេះ គឺពីចន្លោះ Cesar Chavez Avenue និង US-101 ព្រមទាំង LAUS, ផ្លូវផ្នែក, Garden Tracks (ផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយ ដែលគេចតរថភ្លើង និងរថយន្ត

ឯកជន, ស្ថិតនៅខាងជើងបន្តិចពី មូលដ្ឋាន ហើយជាប់ទៅនឹងមគ្គុទ្ទេសក៍ផ្លូវអាកាស Gold Line), អគារច្រកខាងកើត, អគារចាត់ចែង ជាមួយនឹងតំបន់ចំណតខាងលើដី និងវិថីចំហ, សាលរង់ចាំ/ទិញសំបុក និងច្រកផ្លូវអ្នកដើរ ជាមួយនឹងផ្លូវជំរាល និងជណ្តើរ ភ្ជាប់ពីក្រោមផ្លូវផ្លូវ ដែក។

- **ផ្នែក 3: ផ្នែកផ្លូវតំកាត់** – ផ្នែកមួយនេះ គឺនៅខាងត្បូងស្ថានីយ LAUS និងលាតសន្ធឹង កើត/លិច ពី Alameda Street ទៅឆ្នេរខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles និង ជើង/ត្បូង ពី Keller Yard ទៅ Control Point Olympic។ ផ្នែកមួយនេះ រាប់បញ្ចូលទាំង US-101, របៀង Commercial Street/ Ducommun Street, ផ្លូវថ្នល់ Metro Red និង Purple Lines (Division 20 Rail Yard), BNSF West Bank Yard, Keller Yard, បន្ទាត់ផ្លូវខ្សែធំ នៅឆ្នេរខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles, ពី Keller Yard ទៅ Control Point Olympic, និង “ផ្លូវខ្សែនាំមុខ Amtrak” តភ្ជាប់ បន្ទាត់ផ្លូវខ្សែ ជាមួយនឹងអគារថែទាំ Amtrak នៃក្រុង Los Angeles។ ពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងតំបន់ ផ្លូវខ្សែតំកាត់ ភាគច្រើនគឺទាក់ទងខាងផ្នែក ឧស្សាហកម្ម និង រោងចក្រ។

តំបន់សិក្សាគម្រោងមានបណ្តាញវិថីស្តែកស្តុះ ចាប់តាំងពីផ្លូវធំៗ ដល់វិថីតាមក្រុង។ ផ្លូវបើកបរដែលស្ថិត នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង គឺមាន ផ្លូវឡានប៊ីស El Monte, 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.3 ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោង

សមាសភាពនៃគម្រោងដែលបានដាក់ស្នើ ត្រូវបានសង្ខេបពី ជើងទៅត្បូង ក្នុងរូបភាពតំណាង Figure ES-3 ដូចខាងក្រោម។

- **បំពង់ក និងផ្លូវដែកឡើងខ្ពស់** – គម្រោងដាក់ស្នើ មានរាប់បញ្ចូលទាំងសម្ភារៈដើមខាងក្រោម និងកំណែលម្អរចនាសម្ព័ន្ធ ក្នុងផ្នែក ១ នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែក បំពង់ក) ដើម្បីបង្កើនការ ឡើងខ្ពស់ នៃផ្លូវខ្សែឆ្ពោះទៅកាន់ផ្លូវដែក។ គម្រោងដាក់ស្នើ មានរាប់បញ្ចូលការបន្ថែមផ្លូវខ្សែ នាំមុខថ្មីមួយ នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក ដើម្បីអោយមានផ្លូវខ្សែនាំមុខចំនួន ៦ ដើម្បីសម្រួលដល់ ប្រតិបត្តិការកែលម្អ សម្រាប់អ្នកផ្តល់សេវាផ្លូវដែក (Metrolink/Amtrak) ប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និងសម្រួលដល់ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកលឿនលឿន ដែលត្រូវបានរៀបចំផែនការមុន នៅក្នុងការតម្រង់ផ្លូវ ខ្សែរំលែកគ្នា។ រថភ្លើងភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និង HRS នឹងចែករំលែកផ្លូវខ្សែនាំមុខ ២ខ្សែនៅ ខាងលិច នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក។ ផ្លូវដែក នឹងត្រូវបានលើកកម្ពស់ប្រមាណ ១៥ ហ្វីត។ មូលដ្ឋានថ្មីសម្រាប់អ្នកដំណើរ និងយួបជាលក្ខណៈបុគ្គល នឹងត្រូវបានសង់ នៅលើផ្លូវដែក ដែលត្រូវបានលើកអោយខ្ពស់, ជាមួយនឹងការសន្តត់ដំសំខាន់ៗ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន និង ធាតុចរាចរណ៍បញ្ជូរ (VCEs) (ជណ្តើរ, ជណ្តើរយន្ត, ជណ្តើរយោង) ដែលជាប់ទាក់ទង នឹងត្រូវបាន កែប្រែនៅពេលក្រោយ ដើម្បីសម្រួលប្រព័ន្ធ HSR ដែលត្រូវបានរៀបចំផែនការទុកមុន។ ស្ថានផ្លូវ ដែក ដែលមានស្រាប់នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក នៅ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue នឹងត្រូវបានសង់ឡើងវិញ។ ខាងជើងនៃ Control Point Chavez, គម្រោងស្នើក៏បានដាក់បញ្ចូល

ផងដែរ នូវការបង្កើនសុវត្ថិភាព នៅកន្លែងឆ្លងកាត់ច្រកស្ទើដី នៅ Main Street លើផ្លូវខាង  
កើតនៃទន្លេ Los Angeles (រំពាំងទ្រូងផ្លូវ, ការគូសបន្ទាត់ផ្លូវឡើងវិញ, សញ្ញា, និងប្រព័ន្ធច្រក  
ទ្វារសម្រាប់ថ្មើរជើង និងរថយន្ត) ដើម្បីសម្រួលដល់ការអនុវត្តមណ្ឌលស្ថាតនាអនាគត ដោយក្រុង  
Los Angeles។

- ទីប្រជុំជនខាងលើ ជាមួយនឹងផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី** – គម្រោងស្នើ មានបញ្ចូល ទីប្រជុំជនជាន់  
ខាងលើ ជាមួយនឹងផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី ក្នុងផ្នែក ២ នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែកទីប្រជុំជន)។  
ទីប្រជុំជនជាន់លើ ដែលមានផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី នឹងមានដាក់បន្ថែមលំហសម្រាប់ចរាចរណ៍  
អ្នកដំណើរ, កន្លែងរង់ចាំ, មុខការជំនួយ (ការប្រើប្រាស់ផ្នែកខាងក្រោយផ្ទះ, ចាត់ចែងអីវ៉ាន់,  
។ល។), សេវាលក់រាយផ្នែកធ្វើដំណើរ, ការប្រើប្រាស់ការិយាល័យ/ពាណិជ្ជកម្ម, និងលំហបើកទូលាយ  
និងទីលាន។ ទីប្រជុំអ្នកដំណើរថ្មី និងបង្កើតឱកាស អោយមានលំហខាងក្រៅ ដែលមានលក្ខណៈ  
ជាសហគមន៍ និងធ្វើអោយកាន់តែល្អឡើង សម្រាប់ពលរដ្ឋអាមេរិកាំង ស្របនឹងច្បាប់អាចចេញ  
ចូលបានសម្រាប់ជនពិការ (ADA) នៅស្ថានីយ LAUS។ ទីប្រជុំអ្នកដំណើរមួយផ្នែក ដែលត្រូវបាន  
លើកអោយខ្ពស់នោះ នឹងស្ថិតនៅពីលើផ្លូវឆ្លងកាត់ មានកំពស់ប្រហែលជា ៩០ ហ្វី ពីលើជាន់ដែល  
មានស្រាប់ ជាមួយនឹងទីធ្លានៅខាងកើត និងខាងលិច នៃផ្លូវឆ្លងកាត់ ដែលត្រូវបានលើកអោយ  
ខ្ពស់ (East and West Plazas)។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី ស្ថិតនៅខាងក្រោមផ្លូវឆ្លងកាត់ សម្រាប់  
ផ្តល់ជម្រើសផ្សេង និងផ្លូវធ្វើដំណើរងាយស្រួល បន្ថែមដល់អ្នកដំណើរ។ សេវាលក់សំបុត្រ Amtrak  
និង check-in អីវ៉ាន់ នឹងមាននៅទីតាំង ២កន្លែង នៅចុងខាងកើត និងខាងលិចនៃស្ថានីយ  
LAUS, ហើយឧបករណ៍សម្រាប់ដាក់អីវ៉ាន់អ្នកដំណើរ នឹងត្រូវបានសង់ឡើង នៅក្នុងផ្លូវឆ្លងកាត់  
ពង្រីកថ្មី។ ទីប្រជុំអ្នកដំណើរខាងលើ មានរាប់បញ្ចូលទាំងឃ្លុប ពីលើ West Plaza ដែលនឹងមាន  
កម្ពស់ដល់ទៅ ៧០ ហ្វីត ដែលឃ្លុបនីមួយៗ នឹងលាតសន្ធឹងដល់ទៅ ២៥ ហ្វីត ពីលើមូលដ្ឋាន  
នីមួយៗ។ ធាតុចរាចរណ៍បញ្ជូរថ្មី នឹងត្រូវបានសង់ឡើងនៅទូទាំងទីប្រជុំជន ដែលនឹងធ្វើអោយ  
ប្រសើរឡើងនូវចលនាអ្នកដំណើរ នៅទូទាំងស្ថានីយ LAUS ដោយស្របតាម ច្បាប់អ្នកពិការ ADA  
និងក្រឹត្យក្រមសម្រាប់ការចេញពីមូលដ្ឋាន តាមការកំណត់នៃសមាគមជាតិការពារអគ្គិភ័យ  
(NFPA)។
- ផ្លូវខ្សែរត់កាត់** – គម្រោងដាក់ស្នើមា នដាក់បញ្ចូល ផ្លូវខ្សែរត់កាត់ថ្មី ដល់ទៅចំនួន ១០ (រាប់ទាំង  
ផ្លូវខ្សែរត់កាត់) នៅខាងត្បូងស្ថានីយ LAUS ក្នុងផ្នែក ៣ នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែករត់កាត់)។  
ផ្លូវខ្សែរត់កាត់ នឹងជួយសម្រួលដល់ការតភ្ជាប់ សម្រាប់រថភ្លើងប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និង  
រថភ្លើង HSR ពី LAUS ទៅបន្ទាត់ផ្លូវខ្សែរត់កាត់ នៅត្រើយខាងលិចស្ទើដី Los Angeles។ ស្ថានីយកាត់  
ជ្រលង/ជាន់ “រួមគ្នា” មួយ ពីលើ US-101 និងទំនប់ជ្រាលខាងត្បូង US-101, ពី Vignes Street  
ទៅ Center Street នឹងត្រូវបានសង់ឡើងក្នុងទំហំទូលាយល្អម សម្រាប់ទ្រទ្រង់សេវាផ្លូវដែករត់  
កាត់ ប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង, និងសេវារត់កាត់នាពេលអនាគត សម្រាប់ប្រព័ន្ធ HSR ដែលត្រូវ  
បានរៀបចំផែនការមុន។

គម្រោងដាក់ស្នើ ក៏នឹងតម្រូវអោយកែសម្រួលផងដែរ ដល់ US-101 និងវិថីតាមតំបន់ (រាប់ទាំងលទ្ធភាពនៃ  
ការបិទផ្លូវ និងការកែប្រែធរណី); ការកែប្រែទៅលើមូលដ្ឋានផ្លូវដែកកម្រិតស្រាល និងផ្លូវខ្សែ Gold Line;  
ការកែប្រែទៅលើបន្ទាត់ផ្លូវខ្សែរត់កាត់ នៅត្រើយខាងកើតស្ទើដី Los Angeles; ការកែប្រែទៅលើ Keller Yard  
and BNSF West Bank Yard (First Street Yard); ការកែប្រែទៅលើផ្លូវខ្សែ Amtrak; ច្រកចូលថ្មី ទៅ

កាន់សិទ្ធិផ្លូវ របស់រថភ្លើង (ROW); ROW បន្ថែម; សេវាថ្មី; ការផ្លាស់ទីកន្លែងសេវា, ការផ្លាស់ជំនួស, និង  
ការបោះបង់ចោល; និងការកែលម្អគុណភាពថ្មីនៃការបង្ហាញប្រោះទឹក។

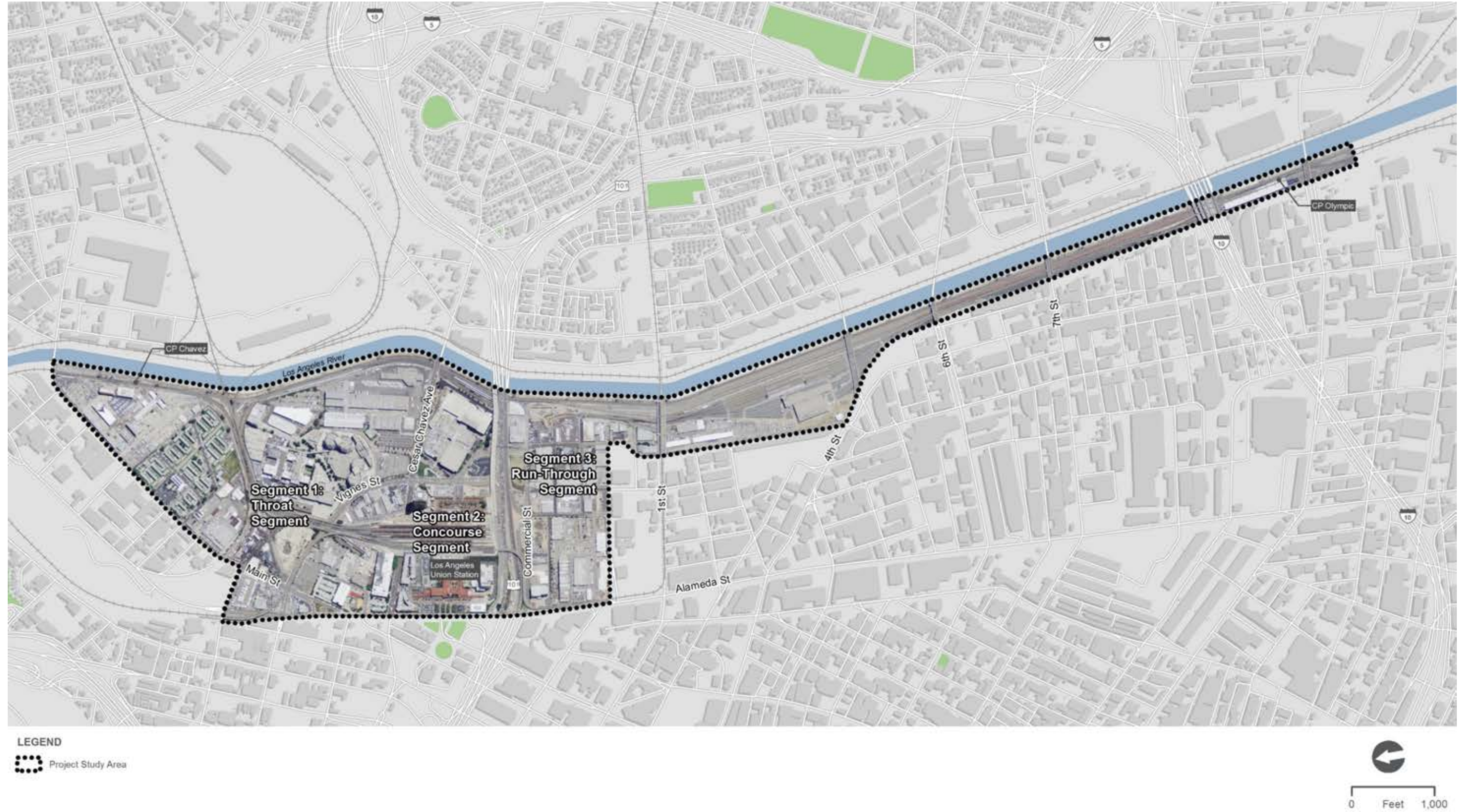


Figure ES-1. ទីតាំងគម្រោង និងបរិវេណភូមិភាគ



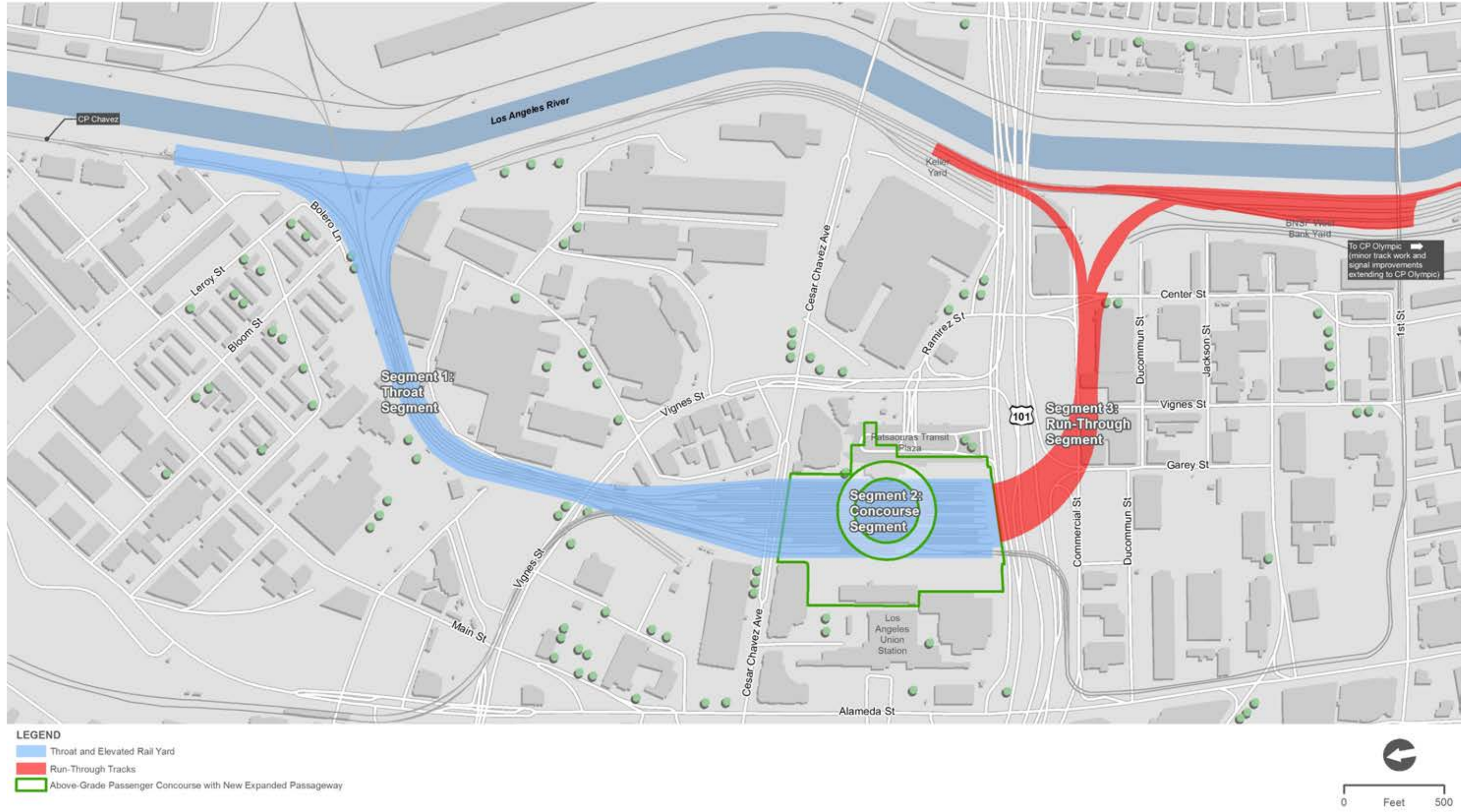
(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)

Figure ES-2. តំបន់សិក្សាគម្រោង



(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)

Figure ES-3. សមាសភាពជំរុំសេវាស្ថានីយ



(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)

## ES.4 កម្មវត្ថុគម្រោង

Metro បានកំណត់កម្មវត្ថុដូចតទៅ សម្រាប់អនុវត្តគម្រោងដែលបានដាក់ស្នើ៖

- កាត់បន្ថយឧបសគ្គចលនារបស់រថភ្លើង ដែលបណ្តាលមកពីប្រតិបត្តិនៅផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយ ដោយផ្តល់សេវាតាក់តែ ស្របគ្នាជាមួយនឹង ផែនការផ្លូវដែករដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (*California State Rail Plan*) (Caltrans 2018) និង កម្មវិធី Southern California Optimized Rail Expansion (SCORE)។
- ផ្តល់ទីប្រជុំអ្នកដំណើរ ដែលត្រូវបានពង្រីកបន្ថែម នៅ LAUS ដ៏មានប្រសិទ្ធភាពទំនើប ជាមួយនឹងចំណុចសុវត្ថិភាពដែលត្រូវបានកែលម្អ, លទ្ធភាពចេញចូលសម្រាប់ជនពិការ (ADA), និងគ្រឿងសម្រួលដល់អ្នកដំណើរ។
- រចនាផ្លូវខ្សែ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន នៅស្ថានីយ LAUS អោយចាំបាច់ អាចសម្របដល់ផែនការប្រព័ន្ធ HSR ស្របតាម California Proposition 1A (High-Speed Rail Act) ដែលត្រូវបានអនុម័តជាច្បាប់ក្នុងឆ្នាំ ២០០៨។
- ថែទាំសេវាធ្វើដំណើរ/ផ្លូវដែក និងកាត់បន្ថយអោយនៅតិចបំផុត ចំពោះការរំខានដល់អ្នកធ្វើដំណើរ នៅក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់ ដើម្បីបង្កើនលទ្ធភាពការងារអោយបានខ្ពស់បំផុត។
- ចៀសវាង និងកាត់បន្ថយ ការប៉ះពាល់ទៅ លើធនធានបរិស្ថានដែលងាយរងទង្គិច ដើម្បីបង្កើនលទ្ធភាពការងារអោយបានខ្ពស់បំផុត, រាប់ទាំង, ប៉ុន្តែមិនកំណត់, ចំពោះធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រ។
- រួមវិភាគទានដល់ការកាត់បន្ថយការបំភាយឧស្ម័នផ្ទះបែក (GHG) និងចំនួនម៉ែលដែលរថយន្តបើកបរ (VMT)

## ES.5 Anticipated Agency Involvement

ភ្នាក់ងារទាំងអស់នៅខាងក្រោមនេះ ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងមានការពាក់ព័ន្ធ និងក្នុងកំឡុងពេលអភិវឌ្ឍគម្រោង និងការសាងសង់។

- Federal Railroad Administration (FRA)
- California High-Speed Rail Authority (CHSRA)
- Southern California Regional Rail Authority (SCRRA)
- California Department of Transportation (Caltrans)
- Federal Transit Administration (FTA)
- City of Los Angeles
- State Historic Preservation Officer (SHPO)
- City of Los Angeles
- Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN) Rail Corridor Agency
- Amtrak
- California Environmental Protection Agency (Cal/EPA)

- California Division of Occupational Safety and Health (Cal/OSHA)
- Native American Heritage Commission (NAHC)
- California Public Utilities Commission (CPUC)
- California Department of Toxic Substances Control (DTSC)
- Regional Water Quality Control Board (RWQCB), Region 4
- Southern California Association of Governments (SCAG)
- South Coast Air Quality Management District (SCAQMD)

### ES.6 កាតព្វកិច្ច CEQA និងភ្នាក់ងារទទួលបានការគ្រប់គ្រង

ព័ត៌មាននៅក្នុង EIR នេះ អាចនឹងត្រូវបានភ្នាក់ងារផ្សេងទៀត យកទៅប្រើពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោង ដែលមានកាតព្វកិច្ចក្រោម CEQA, រាប់ទាំង, ប៉ុន្តែមិនកំណត់, ចំពោះឈ្មោះដូចតទៅ៖

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRA
- City of Los Angeles

CDFW គឺជាភ្នាក់ងារមានការគ្រប់គ្រងស្របតាម CEQA (Section 15386[a] នៃ បន្ទាត់ណែនាំ CEQA) ត្រូវតែទទួលបានការជូនដំណឹង ប្រសិនបើគម្រោង មានពាក់ព័ន្ធនឹងនឹងមច្ឆា និងសត្វព្រៃកម្រ និងស្ថិតនៅក្នុងតំបន់រស់រវើក, តំបន់សត្វព្រៃ, និង ការអភិរក្សផ្នែកបរិស្ថាន។

### ES.7 សេចក្តីអនុញ្ញាតដែលរំពឹងថាបាន, សកម្មភាពតាមការវិនិច្ឆ័យ, និងការយល់ព្រមរបស់ភ្នាក់ងារ

បន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវឱ្យ EIR មួយត្រូវកំណត់បញ្ញត្តិយល់ព្រម ដែលត្រូវបានរំពឹងទុក សម្រាប់គម្រោង។ នេះគឺរាប់បញ្ចូលទាំងបញ្ជីឈ្មោះរបស់ភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ ក្រៅពីភ្នាក់ងារនាំមុខ ដែលមានអំណាចយល់ព្រម ដោយយោងតាមការវិនិច្ឆ័យនៅលើគម្រោង។ ភ្នាក់ងារទាំងឡាយខាងក្រោមនេះ, យ៉ាងហោចណាស់, ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងប្រើរបាយការណ៍ EIR នេះ សម្រាប់សកម្មភាពតាមការវិនិច្ឆ័យរបស់គេទាក់ទងនឹងគម្រោង និងសម្រាប់ដំណើរការអនុញ្ញាត។

- **Metro** – Metro មានទំនួលខុសត្រូវ ចំពោះការយល់ព្រមស្វែងរកការណ៍ពិត, ការត្រួតពិនិត្យមើលលើការបន្តបន្ថយ និងរាយការណ៍កម្មវិធី (MMRP), សេចក្តីថ្លែងលុបពីលើការពិចារណា, រួមជាមួយនឹងការធ្វើសេចក្តីបញ្ជាក់របាយការណ៍ EIR។ Metro ដែលជាម្ចាស់គម្រោង នឹងមានទំនួលខុសត្រូវផងដែរ ក្នុងការគ្រប់គ្រងការសាងសង់គម្រោង។
- **Caltrans** – Caltrans មានទំនួលខុសត្រូវក្នុងការចេញការអនុញ្ញាតដែលមានលក្ខណៈទន្ទ្រានសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានដាក់ស្នើនៅក្នុង Caltrans ROW។



- **City of Los Angeles** – ទីក្រុង Los Angeles មានទំនួលខុសត្រូវផ្នែកធ្វើដំណើរការ ចំពោះការកែប្រែនៅលើផែនការទូទៅណាមួយ ដែលអាចតម្រូវ អោយមានការកែច្នៃវិធីទាំងឡាយ ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោង និង/ឬ ជម្រះសម្ភាគវិធី ដើម្បីកំណត់ថ្នាក់ឡើងវិញ អោយសមស្របនៅក្នុងផែនការចល័ត 2035 (ក្រុង Los Angeles 2015)។ ទីក្រុង Los Angeles ក៏ប្រហែលជាតម្រូវអោយអ្នកម៉ៅការ ស្វែងរកការយល់ព្រម ឬការលើកលែង ចំពោះការកម្រិតសំឡេងអ៊ូអរពេលយប់ ក្នុងកំឡុងពេលសាងសង់។ ការយល់ព្រម សម្រាប់ការកែលម្អការងារស៊ីវិល/សាធារណៈ និង/ឬ ការកែប្រែដល់ការកំណត់ពេលនៃសញ្ញាចរាចរណ៍ ក៏ប្រហែលជាតម្រូវអោយមានផងដែរ។
- **CHSRA** – CHSRA មានទំនួលខុសត្រូវ ចំពោះការអនុវត្តប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកតាមរយៈផែនការកំណត់គម្រោង។ របាយការណ៍ EIR របស់ Link US សម្របដល់ប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលបានដាក់ស្នើ ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងត្រូវបានពិចារណាចាត់ទុកលក្ខខណ្ឌ ដែលកំពុងនៅក្នុងឯកសារបរិស្ថាន ដែលត្រូវបានរៀបចំសម្រាប់ ផ្នែកគម្រោង ពី Burbank ទៅ Los Angeles និង Los Angeles ទៅ Anaheim។

កិច្ចព្រមព្រៀងសហការភាគីទីបី នឹងត្រូវបង្កើតឡើងរវាង Metro និង អង្គការព្រមព្រៀង ទាំងសាធារណៈ, ទាំងឯកជន ដើម្បីអនុវត្តការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោង។

**ES.8 សេចក្តីសង្ខេបនៃការប៉ះពាល់ និងមធ្យោបាយបន្ថយបន្ថយ**

តារាង ES-1 សង្ខេបអំពីការប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលទាក់ទងនឹងគម្រោង, មធ្យោបាយបន្ថយបន្ថយ, និងកម្រិតថ្នាក់នៃសារៈសំខាន់ បន្ទាប់ពីការបន្ថយបន្ថយទាក់ទង នឹងគម្រោងដែលបានដាក់ស្នើ។ ការវិភាគពិស្តារនៃប្រធានបទទាំងនេះ មានផ្តល់ជូននៅក្នុង Section 3.2 រហូត Section 3.13 នៃរបាយការណ៍ EIRនេះ។

**ES.9 ផលប៉ះពាល់សំខាន់ដល់បរិស្ថាន និងមិនអាចចៀសបាន**

Section 15216.2(b) នៃបន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវអោយរបាយការណ៍ EIR ដាក់បញ្ចូលនូវការពិភាក្សាអំពីផលប៉ះពាល់សំខាន់ណាមួយដល់បរិស្ថាន ដែលមិនអាចចៀសវាងបាន ប្រសិនបើគម្រោងនោះ ត្រូវបានអនុវត្ត។ ពី Section 3.2 រហូត Section 3.13 នៃរបាយការណ៍ EIR មានផ្តល់ជូនការវិភាគពិស្តារមួយអំពីផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗទាំងអស់ដល់បរិស្ថាន ដែលទាក់ទងនឹងគម្រោង; កំណត់មធ្យោបាយបន្ថយបន្ថយដែលអាចធ្វើ, នៅទីណាអាចធ្វើ, ដែលអាចចៀសវាង ឬកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗទាំងនេះ; និងបង្ហាញជូនការសម្រេចមួយ ថាតើមធ្យោបាយបន្ថយបន្ថយទាំងនេះ នឹងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់អោយចុះមកនៅ កម្រិតស្រាលជាងកម្រិតធ្ងន់ធ្ងរឬទេ។ នៅ Section 4.0, ផលប៉ះពាល់តៗគ្នា, នៃរបាយការណ៍ EIR បានកំណត់ផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗ ដែលបណ្តាលមកពីផលប៉ះពាល់រួមគ្នានៃគម្រោង និងគម្រោងពាក់ព័ន្ធនានា ដែលត្រូវបានពិចារណាក្នុងការវិភាគតៗគ្នា។ ប្រសិនបើផលប៉ះពាល់ជាក់លាក់ណាមួយ នៅក្នុងផ្នែកទាំងនេះ មិនអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយយ៉ាងពេញលេញ អោយទៅជាកម្រិតធ្ងន់ស្រាលជាងទេ, វាត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផលប៉ះពាល់ដ៏សំខាន់មួយ ដែលមិនអាចចៀសវាងបាន។



ការអនុវត្តគម្រោង ដែលបានស្នើសុំនេះ នឹងនាំមកនូវផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗ និងមិនអាចជៀសវាងបាននៅក្នុងផ្នែកបញ្ហាដូចខាងក្រោម: ការដឹកជញ្ជូន, គុណភាពខ្យល់, សំឡេងរំខាន, និងធនធានវប្បធម៌។ ផលប៉ះពាល់ដូចខាងក្រោមនេះ គឺមានសារៈសំខាន់ និងមិនអាចជៀសវាងបាន សូម្បីបន្ទាប់ពីការអនុវត្តនៃការកាត់បន្ថយនេះ:

**ការសាងសង់ (រយៈពេលខ្លី)**

- គុណភាពខ្យល់ (ការបំភាយក្នុងពេលសាងសង់ នឹងលើសពីលក្ខណៈភស្តុតាងប្រចាំថ្ងៃ នៃគ្រឿងបំពុលបរិស្ថាន របស់ SCAQM និងកម្រិតធ្ងន់ធ្ងរ ដែលអាចយកបាននៅក្នុងតំបន់)
- សំឡេងរំខាន (កម្រិតសំឡេងសាសងនៅពេលថ្ងៃ និងពេលយប់ នឹងហួសកម្រិតដែលអាចទទួលយកបាន នៅ William Mead Homes and Mozaic Apartments)

**ប្រតិបត្តិការ (រយៈពេលយូរ)**

- ការដឹកជញ្ជូន (បង្កើនការពន្យារនៅតាមផ្លូវប្រសព្វមួយ [ផ្លូវប្រសព្វ #2: Garey Street និង Commercial Street] នៅ 2032 និង 2040 រួមជាមួយនឹងស្ថានភាពគម្រោង នឹងលើសពីបន្ទាត់ណែនាំរបស់ ក្រសួងដឹកជញ្ជូននៃក្រុង Los Angeles [LADOT])
- ធនធានវប្បធម៌ (ការផ្លាស់ប្តូរអវិជ្ជមានយ៉ាងគំហុក ក្នុងសារៈសំខាន់នៃធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រដូចដូចតទៅ: ផ្លូវក្រោមស្ពាននៅស្ថានីយ LAUS និង Vignes Street និង Friedman Bag Company – អគារផ្នែកវាយនភណ្ឌ)

ប្រសិនបើ គណនាយក Metro យល់ព្រមដល់គម្រោង ដែលមានផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗ និងមិនអាចជៀសវាង, នៅ ក្រោម CEQA, Metro ត្រូវរៀបចំសេចក្តីផ្តេងមួយ សម្រាប់លុបលើការពិចារណានានា។

**ES.10 ជម្រើសគម្រោង**

នៅ Section 15126.6(a) នៃបន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវអោយ របាយការណ៍ EIR មួយ "រៀបរាប់ពីជម្រើសសមហេតុផលមួយចំនួន សម្រាប់គម្រោង, ឬទីតាំងនៃគម្រោង ដែលអាចទទួលបាន យ៉ាងច្រើនបំផុតនូវកម្មវត្ថុមូលដ្ឋាននៃគម្រោង, ប៉ុន្តែនឹងជៀសវាង ឬកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើន នូវផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗនៃគម្រោង, ហើយធ្វើការវាយតម្លៃសមិទ្ធផលប្រៀបធៀបនៃជម្រើសផ្សេងៗ" សេចក្តីសង្ខេបនៃជម្រើសផ្សេងដែលត្រូវបានវាយតម្លៃ មានផ្តល់ជូននៅក្នុងរបាយការណ៍ EIR នេះ ដូចខាងក្រោម:

- **គម្រោងគ្មានគម្រោង/គ្មាន-ជម្រើស-សំណង់-ផ្សេង** – គម្រោងគ្មានគម្រោង/គ្មានសំណង់ផ្លាស់សន្មតថា គម្រោងនេះ នឹងមិនត្រូវបានអនុវត្តទេ។ ស្ថានីយ LAUS នឹងមិនត្រូវផ្លាស់ប្តូរពី ស្ថានីយផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយ ទៅជាស្ថានីយផ្លូវខ្សែកាត់ ហើយផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់ថ្មើរជើង ដែលមានទទឹង ២៨ ហ្វីត នឹងផ្តល់សេវាជាបឋមបន្តទៀត ជាការតភ្ជាប់ពីកើតទៅលិច សម្រាប់អ្នកដំណើរនៅស្ថានីយ LAUS។ យោងទៅតាម ការរៀបចំដំណោះស្រាយនៃផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយសព្វថ្ងៃនេះ, ការធ្វើចលនារបស់រថភ្លើងនៅទូទាំងស្ថានីយ LAUS ត្រូវបានសន្មតថា នឹងស្រដៀងគ្នាទៅ នឹងស្ថានភាពដែលកំពុងមាន។ សមត្ថភាពប្រតិបត្តិការនៅស្ថានីយ LAUS នឹងមិនត្រូវបានកែលម្អ ដើម្បីអោយស្របតាមតម្រូវការ នៃប្រព័ន្ធផ្លូវដែកធំទូលាយ, ដោយហេតុនោះ វានឹងធ្វើកាន់តែតឹង

តែង ដល់សមត្ថភាពរបស់ Metro ក្នុងការបំពេញតម្រូវការធ្វើដំណើរនាអនាគត តាមការទាយ  
ទុក។

- **ជម្រើសសំណង់ផ្សេង** – ភាពប្លែកគ្នាជាចម្បង រវាងគម្រោងបានដាក់ស្នើ និងសំណង់ឆ្លាស់ គឺ  
ទាក់ទងទៅនឹងផ្លូវរ៉ឺម៉ង់ខ្មែរ ប៉ែកខាងជើងនៃ ស្ថានីយ LAUS និងទីប្រជុំអ្នកដំណើរថ្មី។ សំណង់  
ឆ្លាស់ មានបញ្ហាទាំងការសាងសង់ឡើងវិញនៃច្រកបំពង់ក ជាមួយនឹងផ្លូវរ៉ឺម៉ង់ខ្មែរ ដែលនឹង  
កើតមានឡើងនៅខាងក្រៅផ្លូវដែក ROW ដែលមានស្រាប់, ដូច្នោះនឹងជួយសម្រួលគម្រោង  
អោយស្មើនូវផ្លូវរ៉ឺម៉ង់ខ្មែរដោយឡែក ជាមួយនឹងផ្លូវរ៉ឺម៉ង់ខ្មែរ សរុប ៧ ខ្សែ។ ការរៀបចំឡើងវិញ  
នៃ Bolero Lane និង Leroy Street គឺចាំបាច់។ សំណង់ឆ្លាស់ គឺមានរាប់បញ្ចូលទាំង ទីប្រជុំអ្នក  
ដំណើរនៅជាន់ដី រាបស្មើ។ ធាតុរចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់ផ្សេងទៀត គឺស្រដៀងគ្នានឹងគម្រោងបាន  
ដាក់ស្នើ។
- **ការកាត់បន្ថយការប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រតាមជម្រើសផ្សេង** – គោលបំណងនៃការកាត់បន្ថយ  
ការប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រតាមជម្រើសផ្សេង គឺដើម្បីចៀសវាង ឬកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើន នូវផល  
ប៉ះពាល់សំខាន់ៗ នៅលើធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រ, ធនធានបុរាណ, និងធនធានជីវវិទ្យាផ្នែក  
ហ្វូស៊ីល។ ការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រតាមជម្រើសផ្សេង រាប់បញ្ចូលការថែរក្សានូវផ្លូវ  
ឆ្លងកាត់ផ្ទើរជើង ដែលកំពុងមានស្រាប់, ការប្រើប្រាស់ឡើងវិញ នៃសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រ  
ដែលមានរាងដូចមេអំបៅសក, ការរក្សាទុកផ្លូវឆ្លងក្រោមស្ពាននៃ Cesar Chavez Avenue និង  
Vignes Street, និងគ្មានការឆ្លងស្ពាននៅ Main Street ខាងជើង។

ការពិភាក្សាពិស្តារមួយនៃជម្រើសផ្សេងចំពោះគម្រោងបានដាក់ស្នើ មានដាក់ជូននៅក្នុង Section 5.0,  
ជម្រើសផ្សេង, នៃរបាយការណ៍ EIR នេះ។

### ES.11 ជម្រើសផ្នែកបរិស្ថានផ្សេងទៀតដែលល្អជាង នៃ CEQA

គម្រោងគ្មានគម្រោង/គ្មាន-ជម្រើស-សំណង់-ផ្សេង នឹងចៀសវាងផលប៉ះពាល់សំណង់ និងប្រតិបត្តិការ  
ដែលបានកំណត់សម្រាប់គម្រោងបានដាក់ស្នើ។ ទោះជាយ៉ាងណាក្តី, គម្រោងគ្មានគម្រោង/គ្មាន-ជម្រើស-  
សំណង់-ផ្សេង មិនស្របតាមកម្មវត្ថុនៃគម្រោងឡើយ។ ជាបន្ថែមទៀត, បន្ទាត់ណែនាំ CEQA, Section  
15126.6(e) តម្រូវថា, ជម្រើសផ្នែកបរិស្ថានល្អជាងផ្សេងទៀត គឺជា “គម្រោងដែលគ្មានជម្រើសផ្សេង”,  
របាយការណ៍ EIR ត្រូវកំណត់ជម្រើសផ្នែកបរិស្ថានល្អជាងផ្សេងទៀតមួយ ក្នុងចំណោមជម្រើសដទៃផ្សេង  
ទៀត។

ប្រៀបជាមួយនឹងគម្រោងបានដាក់ស្នើ, ជម្រើសផ្សេងទៀតនៃកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រ នឹង  
កាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់លើធនធានវប្បធម៌ (ធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រ, ធនធានបុរាណ, និងធនធានជីវវិទ្យាផ្នែក  
ហ្វូស៊ីល)។ ដូច្នោះហើយ, ជម្រើសផ្សេងទៀត នៃការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រ ត្រូវបានចាត់ទុក  
ថាជាជម្រើសផ្សេងល្អជាងសម្រាប់បរិស្ថាន។ ជម្រើសនេះ នឹងបំពេញបំណង ដល់គម្រោងទាំងអស់ ជាមួយនឹង  
ការលើកលែង ក្នុងការផ្តល់ជូននូវទីប្រជុំអ្នកដំណើរពង្រីកមួយនៅស្ថានីយ LAUS ដែលបំពេញមុខងារយ៉ាង  
ទាន់សម័យ ជាមួយនឹងធាតុសុវត្ថិភាពកែលម្អ, អ្នកពិការអាចចេញចូលបាន (ADA accessibility), និង  
គ្រឿងសម្រួលដល់អ្នកដំណើរ។



## ES.12 តំបន់ចម្រុះចម្រាស់

នៅ Section 15123(b)(2) នៃបន្ទាត់ណែនាំរបស់ CEQA តម្រូវអោយ EIR កំណត់តំបន់ដែលមានភាពចម្រុះចម្រាស់ ដែលត្រូវបានស្គាល់ដោយភ្នាក់ងារនាំមុខ, រួមទាំងបញ្ហា ដែល ភ្នាក់ងារនានា និងសាធារណជនបានលើកឡើង។

នៅក្នុងអំឡុងរយៈពេល នៃការបញ្ចេញយោបល់ជាសាធារណៈ សម្រាប់ការរៀបចំសេចក្តីជូនដំណឹង (NOP), លិខិតបញ្ជាក់មតិផ្សេងៗ មួយចំនួន ដែលទាក់ទងនឹងគម្រោង ត្រូវបានទទួល។ យោបល់ដែល បានដាក់ជូននៅលើ NOP ក្នុងអំឡុងរយៈពេល នៃការពិនិត្យ និងបញ្ចេញយោបល់ជាសាធារណៈ មាន បញ្ហានៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ A នៃរបាយការណ៍ EIR។ ជាទូទៅ, តំបន់ដែលអាចមានភាពចម្រុះចម្រាស់ ដែល Metro បានដឹង គឺមានរាប់បញ្ចូល ធនធានវប្បធម៌ និងផលប៉ះពាល់ ដោយសារសំណង់ (ចរាចរណ៍, គុណភាពខ្យល់, សំឡេងរំខាន និងធ្វើអោយញ័រ, និងគុណភាពទឹក)។ បញ្ហាទាំងនេះ ត្រូវបានដាក់ ពិចារណា នៅក្នុងការរៀបចំរបាយការណ៍ EIR ទៅតាមផ្នែកដែលសមរម្យ, និងមានលើកឡើង នៅក្នុង បទវិភាគនៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលមានបង្ហាញជូននៅ Section 3.2 ដល់ 3.13 នៃរបាយការណ៍ EIR នេះ។ តំបន់ដឹងគេដឹងថាមានភាពចម្រុះចម្រាស់ ត្រូវបានសង្ខេបយ៉ាងខ្លីដូចតទៅ៖

- **ធនធានវប្បធម៌** – ពហុធនធានវប្បធម៌មួយចំនួន ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។ ធនធាន ទាំងនេះ មានរាប់បញ្ចូល, ប៉ុន្តែមិនកម្រិតចំពោះ, ស្ថានីយ LAUS, ការិយាល័យប្រៃសណីយ៍សហរដ្ឋ (U.S) - Los Angeles Terminal Annex, William Mead Homes, Mission Tower, Macy Street School, Thomas Barabee Warehouse & Store, Friedman Bag Company—អគារផ្នែក វាយនភ័ណ្ឌ, ស្ពាន ៥ ដែលឆ្លងកាត់ស្ទឹង Los Angeles។ ទីតាំងធនធានវប្បធម៌កុលសម្ព័ន្ធ, ទីតាំងធនធានបុរាណ P-oo1575 ត្រូវបានកំណត់ផងដែរថា នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង។
- **ផលប៉ះពាល់សំណង់** – ការបាញ់ទុកទងនឹងការសាងសង់គម្រោង ត្រូវបានកំណត់ តាមដែល អាចទាក់ទងទៅនឹងបញ្ហាតាមផ្នែក ដូចតទៅ៖
  - **ចរាចរណ៍** – វិថី និងផ្លូវប្រសព្វមួយចំនួន អាចនឹងត្រូវដាក់ពង្វាង និងបិទផ្លូវ។ ផលប៉ះពាល់ អាចកើតមានដល់ប្រព័ន្ធ highway របស់ state, រាប់ទាំង US-101 ផង។
  - **សំឡេងរំខាន** – សំឡេងអាចនឹងឮខ្លាំង ហួសពីកម្រិតកំណត់ ហើយអាចជះឥទ្ធិពល ដល់អ្នក ដែលងាយរងប៉ះពាល់។
  - **គុណភាពខ្យល់** – ការសាងសង់គម្រោង អាចបង្កហានិភ័យ ប៉ះពាល់ដល់គុណភាពខ្យល់ និង អ្នកដែលងាយរងប៉ះពាល់នៅក្បែរនោះ។
  - **គុណភាពទឹក** – ការសាងសង់គម្រោង អាចបណ្តាលអោយទឹកភ្លៀងហូរសាច់ពេញដី និងអាច បណ្តាលអោយខូចដល់ប្រភពភ្នាក់ទឹក។
  - **សម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់** – វាមានលទ្ធភាព ជួបនឹងដីមានជាតិពុល ឬជាតិពុលដែលអាចឆ្លងផ្សេង ទៀត ដែលជាសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់ក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។

### ES.13 បញ្ហាដែលត្រូវដោះស្រាយដោយគណៈកម្មការផ្នែកសម្រេច

នៅ Section 15123(b)(3) នៃបន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវអោយមានការពិភាក្សា នៃបញ្ហាទាំងអស់ ដែល ត្រូវដោះស្រាយ, រាប់ទាំងជម្រើសនៃការជ្រើសរើសផ្សេង និងរបៀបកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរនានា។ គណនាយក Metro និងសម្រេច ប្រសិនបើផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ មានជាប់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ដី និង រៀបចំផែនការ, ដីកជញ្ជូន និងចរាចរណ៍, ទស្សនៈផ្នែកសោភ័ណ, គុណភាព ខ្យល់, ធារាសាស្ត្រ និងគុណភាព ទឹក, ធរណីសាស្ត្រ និងគុណភាពដី, គ្រោះថ្នាក់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់, ប្រព័ន្ធប្រើប្រាស់/សេវា និងការសំចៃ ថាមពល, ធនធានវប្បធម៌, និងសេវាកម្មសាធារណៈ ដែលត្រូវបានបន្តបន្ថយយ៉ាងពេញលេញ អោយចុះ នៅក្រោមកម្រិតធ្ងន់ធ្ងរ។ ជាបន្ថែម, គណៈនាយកនឹងកំណត់មើល ថា តើការលុបពីលើការពិចារណានានា គួរតែធ្វើឡើង សម្រាប់ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ និងចៀសមិនរួច ទាក់ទងជាមួយការដីកជញ្ជូន និង ចរាចរណ៍, គុណភាពខ្យល់, និងធនធានវប្បធម៌។ គណៈនាយក ក៏នឹងសម្រេចផងដែរ លើជម្រើសផ្សេង សម្រាប់គម្រោង នឹងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរបានយ៉ាងច្រើន នៅខណៈដែលអាចបំពេញគោល បំណងសំខាន់នៃគម្រោង និង ថា តើ តើមួយនៃជម្រើសផ្សេងទាំងអស់ អាចនឹងត្រូវបានយល់ព្រមឬទេ។

សូមហៅលេខ 213-922-2524 សម្រាប់ការបកប្រែយ៉ាងពេញលេញនៃ Table ES-1 ដែលសង្ខេបអំពី ផល ប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងមធ្យោបាយបន្តបន្ថយដែលបានដាក់ស្នើ។



(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)