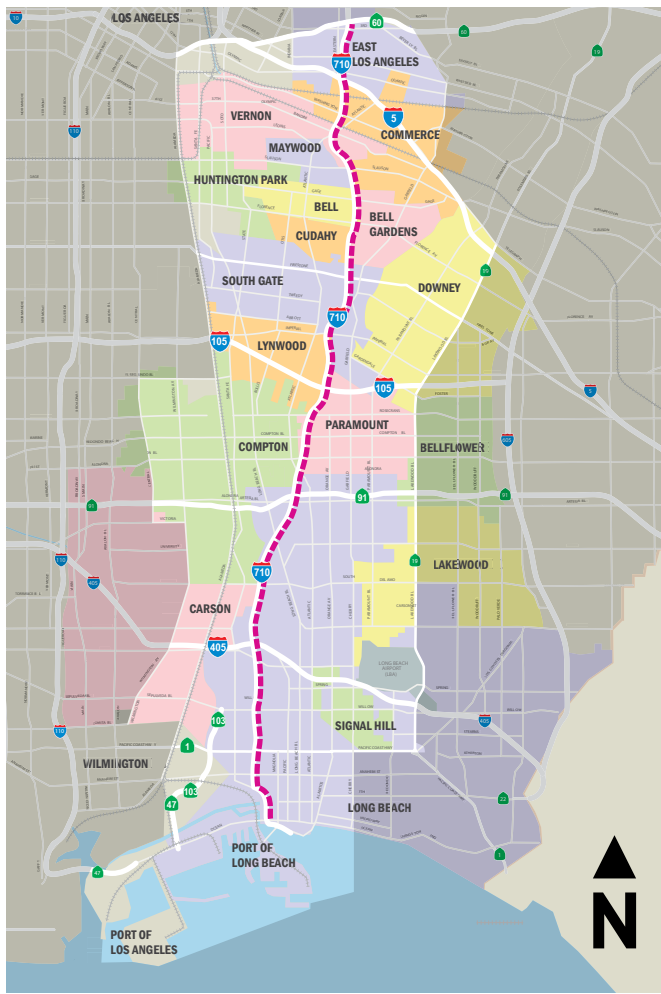




សេចក្តីសង្ខេបអំពីប្រតិបត្តិការ

S.1 - ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃតំបន់គម្រោង

នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Department of Transportation (Caltrans)), (Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro)), ក្រុមប្រឹក្សារដ្ឋាភិបាលក្រុងហ្គេតវេយ (Gateway Cities Council of Governments (Gateway Cities COG)), សមាគមរដ្ឋាភិបាលនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាខាងត្បូង (Southern California Association of Governments (SCAG)), កំពង់ផែទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស (Ports of Los Angeles (POLA) និងកំពង់ផែទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach (POLB) (ជាទូទៅត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាកំពង់ផែ Ports), និងអាជ្ញាធរជាមជ្ឈមណ្ឌលអន្តររដ្ឋ (Interstate 5 Joint Powers Authority (I 5 JPA)) (ជាទូទៅសំដៅដល់ដៃគូរដ្ឋប្រគល់សិទ្ធិលើ I 710 Funding Partners), ដាក់សំណើធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 710 (I 710, ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ផងដែរថាជារថភ្នំហាយវេយផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach Freeway) នៅក្នុង ខេត្តនៃរដ្ឋឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles County រវាងមហាវិថី Ocean Blvd. និងផ្លូវរដ្ឋ State Route 60 (SR 60)។ គម្រោងដែលបានដាក់សំណើនេះ សំដៅចំពោះគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project។ I 710 គឺជាផ្លូវហាយវេអន្តររដ្ឋកាត់ខាងជើងនិងខាងត្បូងដ៏សំខាន់ ដែលភ្ជាប់ទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach ទៅកាន់ទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេសភាគកណ្តាល Los Angeles។ នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project Study Area (តំបន់សិក្សា Study Area), ផ្លូវ I 710 អាចបម្រើការដឹកជញ្ជូនដឹកជញ្ជូនសំខាន់បំផុតសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញរវាងផ្លូវ POLA និង POLB ដែលស្ថិតនៅផ្នែកខាងចុងផ្លូវភាគខាងត្បូងនៃផ្លូវ I 710 និងផ្លូវថ្នល់ក្លឺង Burlington Northern Santa Fe (BNSF Railroad)/ Union Pacific Railroad (UP Railroad) ផ្លូវថ្នល់ក្លឺងនៅទីក្រុង Commerce និង Vernon។



ផែនទីភាគសិក្សាសម្រាប់ច្រកចេញចូល 1-710។

តំបន់សិក្សា Study Area រួមមានចំណែកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ពីផ្លូវ Ocean Blvd. នៅទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach ទៅកាន់ផ្លូវ SR 60, ដែលមានចម្ងាយប្រហែល 19 ម៉ាយ។ នៅតាមផ្លូវបំបែកផ្លូវហាយវេអន្តររដ្ឋផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ ទៅផ្លូវហាយវេអន្តររដ្ឋផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់នោះ, តំបន់សិក្សា Study Area នេះ ពង្រីកទៅទិសខាងកើតនិងខាងលិចនៃផ្លូវ I 710 សម្រាប់ផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 405 (I 405), ផ្លូវរដ្ឋ State Route 91 (SR 91), ផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 105 (I 105), និងផ្លូវបំបែក I 5 ។ នេះជាតំបន់សិក្សា Study Area ទូទៅសម្រាប់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project។ តំបន់សិក្សាជាក់លាក់ត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការវិភាគបរិស្ថានដោយឡែកពីគ្នា (ឧទាហរណ៍តំបន់ វាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាពនៃតំបន់ដែលមានការចាប់អារម្មណ៍ ឬតំបន់គុណភាពទឹក)។

S.2 - គោលបំណង និងតម្រូវការ

S.2.1 - តម្រូវការគម្រោង

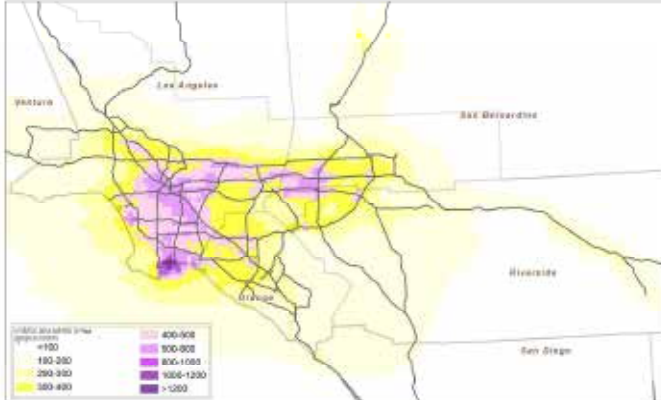
ផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor គឺជាបណ្តាញផ្លូវសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនដ៏សំខាន់ ដែលភ្ជាប់សហគមន៍នានានៅតាម បណ្តោយផ្លូវ និងកំពង់ផែ POLA និង POLB ទៅកាន់រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា California ខាងត្បូង និងមានផ្លូវជាច្រើនទៀត។ ជាផ្នែកសំខាន់មួយនៃប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទូទាំងតំបន់ រដ្ឋ និងទូទាំងប្រទេស ផ្លូវនេះដាក់ឱ្យប្រើទាំងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ និងរថយន្តដឹកទំនិញ។ ដោយសារកំណើនប្រជាពលរដ្ឋ កំណើនការងារ តម្រូវការកើនឡើង សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ចំនួនចរាចរកើនឡើង នឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ចាស់ៗ ផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ជួបប្រទះបញ្ហាកកស្ទះ និងបញ្ហាសុវត្ថិភាពធ្ងន់ធ្ងរ។



I-710 គឺជាច្រកចេញចូលដឹកជញ្ជូនទំនិញសំខាន់មួយ។

S.2.1.1 - គុណភាពខ្យល់

ទីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថានអាមេរិក (U.S. Environmental Protection Agency (EPA)) បានកំណត់តំបន់ដីសណ្តទឹក ខ្យល់ឆ្នេរសមុទ្រខាងត្បូង (South Coast Air Basin (Basin)), ដែលរួមបញ្ចូលតំបន់សិក្សា ដែលជាតំបន់មិនទទួលបានអូហ្សូនខ្លាំង និងតំបន់មិនទទួលបានអូហ្សូនសម្រាប់សារធាតុតូចៗ ខ្យល់តិចតួចដែលមានតិចជាង 10 និង 2.5 មីក្រន (microns) (PM10 និង PM2.5)។ ការដាក់ឱ្យត្រូវអូហ្សូនដែលមានកម្រិតលើសពីស្តង់ដារ, PM10, និង PM2.5 នោះ ស្តង់ដារសុខភាពរបស់សហព័ន្ធដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងផលប៉ះពាល់សុខភាពជាច្រើន ដែលរួមមានការថយចុះមុខងារសួត ជំងឺហឺតធ្ងន់ធ្ងរ រោគសញ្ញាជំងឺសួត និងជំងឺបេះដូងកើនឡើង និងជំងឺរលាកទងសួតរាំវៃ។ ការសិក្សានានាដូចជាការគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់ឆ្នេរសមុទ្រខាងត្បូង (South Coast Air Quality Management District (SCAQMD)) ការសិក្សាអំពីការប៉ះពាល់ទៅនឹងជាតិពុលក្នុងខ្យល់យ៉ាងច្រើន (Multiple Air Toxic Exposure Studies (MATES)), ការសិក្សាចុងក្រោយ MATES IV បានបង្ហាញថាកម្រិតដែលបង្កើតអាសូតឌីអុកស៊ីត (NO2) និងសារធាតុតូចៗ ហូរជ្រាបចេញ (UFPs) កើតមានឡើងនៅជិតផ្លូវថ្នល់នានា។ គំរូសម្រាប់ MATES ទាំងនេះបានកើតឡើងនាពេលថ្មីៗនេះក្នុងឆ្នាំ 2012 និង 2013; កម្រិតខ្ពស់បំផុតនៃហានិភ័យជំងឺមហារីកដែលបានប៉ាន់ប្រមាណ (ប្រហែល 1,400 ក្នុងមួយលាននាក់) ក្នុងឆ្នាំ 2012 (ឆ្នាំសិក្សាវិភាគ) កើតឡើងនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ជាពិសេសនៅជិតកំពង់ផែផ្លូវ Ports ផ្លូវថ្នល់ និងតាមបណ្តោយផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ I-710 ។ ការសិក្សាទាំងនេះ បង្ហាញថាសារធាតុប្រេងម៉ាស៊ីត (DPM) ជាសារធាតុរួមចំណែកធំបំផុតចំពោះហានិភ័យនៃជំងឺមហារីកទាក់ទងនឹងគុណភាពខ្យល់ក្នុងតំបន់ដីសណ្ត Basin ហើយប្រហែលពាក់កណ្តាលនៃ DPM ត្រូវបានបញ្ចេញដោយរថយន្តដឹកទំនិញប្រើម៉ាស៊ីត ដោយប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ និងផ្លូវថ្នល់។

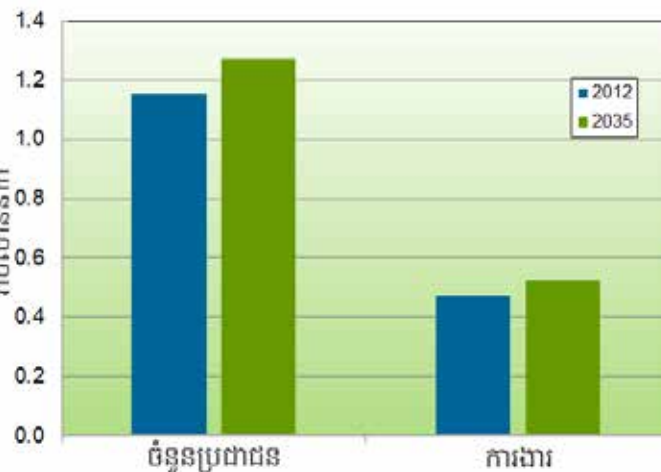


ទិន្នន័យសង្កត់គ្រប់គ្រងគុណភាពបរិយាកាសឆ្នេរខាងត្បូងបង្ហាញពីកម្រិតខ្ពស់នៃប្រជាជនបណ្តោយបណ្តាញដឹកជញ្ជូននៅតាម I-710 ដែលអាចបង្កប្រោះថ្នាក់ដល់សុខភាពមនុស្ស។

S.2.1.2 - ចំនួនរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបាន តម្រូវការដឹកជញ្ជូន និងសុវត្ថិភាព

ចំនួនរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបាន ចំណែកផ្លូវជាច្រើននៃផ្លូវមេ I-710 បច្ចុប្បន្នកំពុងដំណើរការនៅកម្រិតសេវាកម្ម (LOS) E ឬ F ពេញមួយថ្ងៃ ដែលបង្កើតឱ្យមានចំណុចស្ទះ និងបង្កឱ្យមានការកកស្ទះនៅលើចំណែកផ្លូវមេផ្សេងៗទៀត ក៏ដូចជាលើផ្លូវហាយវេមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជួរស្របគ្នា។ កត្តាតែមួយគត់ដែលមានផលប៉ះពាល់ដល់ចំនួនរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានតាមផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor គឺ ចំនួនរថយន្តដឹកទំនិញធ្ងន់ធ្ងរជាច្រើនដែលប្រើ ផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ដើម្បីធ្វើដំណើររវាងកំពង់ផែ POLB, POLA និងទីធ្លាប្រភេទដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗគ្នាដែលដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែលមានទំហំស្ថិតនៅជិតផ្លូវ I-5, និងកន្លែងស្តុកទំនិញនិងចែកចាយទំនិញនៅទូទាំងតំបន់កាលីហ្វ័រញ៉ា California ភាគខាងត្បូង។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ចំនួនរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបាន និងការកកស្ទះនៅត្រង់ផ្លូវប្រសព្វមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជួរនៅមូលដ្ឋានក៏ជាក្តីបារម្ភផងដែរ។

កំណើនប្រជាពលរដ្ឋ និងការងារនៅតំបន់សិក្សា I-710 Study Area



ទិន្នន័យព្យាករណ៍តាមតំបន់របស់ SCAG បង្ហាញពីកំណើនប្រជាជន និងការងារជាបន្តបន្ទាប់នៅ California ខាងត្បូងក្នុងពេល 25 ឆ្នាំខាងមុខ។

តម្រូវការដឹកជញ្ជូន។ សកម្មភាពកំពង់ផែដែលរួមបញ្ចូលគ្នានៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងកើនឡើងពីការដោះស្រាយតាមឯកតាសមមូលរយៈពេលប្រចាំឆ្នាំ 14.1 លាន (TEUs) នៅឆ្នាំ 2012 រហូតដល់ប្រមាណ 41.4 លាន TEU ប្រចាំឆ្នាំ នៅឆ្នាំ 2035។ ការព្យាករណ៍នេះគឺស្របតាមផែនការយុទ្ធសាស្ត្រសហគមន៍ដែលមាននិរន្តរភាព/ការដឹកជញ្ជូនក្នុងតំបន់ក្នុងឆ្នាំ 2012 របស់ SCAG (RTP/SCS) សេណារីយ៉ោចំណែកចាប់ផ្តើមនាពេលអនាគតសម្រាប់ឆ្នាំ 2035 ។ សម្រាប់គោលបំណងប្រៀបធៀបឧបសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទំនិញ 2016 RTP/SCS នាពេលថ្មីរបស់ SCAG បង្ហាញថាចំនួនកុងតឺន័រសម្រាប់កំពង់ផែទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស (Ports of Los Angeles) និងទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស (Ports of Long Beach) ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងដល់ 36 លាន នៅត្រឹមឆ្នាំ 2035 ។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងនៅជាផ្លូវសំខាន់សម្រាប់ថយន្តដឹកទំនិញតាមកុងតឺន័រទៅនិងមកពីកំពង់ផែ Ports។ ការណែនាំបង្ហាញថាបញ្ហាដឹកជញ្ជូនដែលមានស្រាប់នៅលើផ្លូវមេ I 710 និងតាមផ្លូវថ្នល់តំបន់សិក្សា Study Area ផ្សេងទៀត នឹងកាន់តែអាក្រក់ទៅៗ ហើយនឹងមានសក្តានុពលចំពោះផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ទីតាំងប្រកួតប្រជែងនៃតំបន់ទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles ចំពោះសេដ្ឋកិច្ចទូទៅ។

ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងកើនឡើង 20 ភាគរយ និងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋនៅតំបន់សិក្សា Study Area ត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងកើនឡើង 10 ភាគរយ ពីឆ្នាំ 2012 ដល់ឆ្នាំ 2035។ ការងារនឹងអនុវត្តតាមគំរូស្រដៀងគ្នាដោយមានកំណើនក្នុងតំបន់ចំនួន 27 ភាគរយ និងកំណើនការងារក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area មាន 11 ភាគរយ។ កំណើននឹងមានកម្រិតទាបជាងនៅតំបន់សិក្សា ពីព្រោះវាត្រូវបានអភិវឌ្ឍស្ទើរតែទាំងស្រុង។ ការកើនឡើងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ការងារ និងដឹកជញ្ជូនទំនិញរវាងពេលឥឡូវនេះ និងនៅឆ្នាំ 2035 នឹងនាំឱ្យមានចរាចរណ៍ច្រើនទៀតនៅលើផ្លូវហាយវេ I 710 តាមផ្លូវនិងផ្លូវថ្នល់មានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ទាំងមូល។

សុវត្ថិភាព I-710 មានអត្រាគ្រោះថ្នាក់កើនឡើងខ្ពស់ដែលលើសពីមធ្យមភាគរដ្ឋសម្រាប់ទឹកដីស្រដៀងគ្នានេះនៅតាមទីតាំងជាច្រើនទៀត។ ចំនួនចរាចរកើនឡើងច្រើន ការចនាប្លង់ផ្លូវហាយវេដែលមានស្រាប់ ការកកស្ទះតាមផ្លូវហាយវេ និងឥទ្ធិពលទៅវិញទៅមករវាងថយន្ត និងចំនួនថយន្តដឹកទំនិញកើនឡើងច្រើន នៅតាមបណ្តាញផ្លូវចរាចរផ្លូវមេ I 710 អាចជាកត្តារួមចំណែកដល់អត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរទាំងនេះ។ នៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ដោយយោងតាមប្រព័ន្ធភាគចរាចរនិងការពិនិត្យយ៉ាមើលគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ Caltrans (TASAS) បានឱ្យដឹងថាថយន្តដឹកទំនិញដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងគ្រោះថ្នាក់



I-710 ជួបបញ្ហាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរខ្ពស់។

ចរាចរណ៍កើតឡើងពី 29 ដល់ 36 ភាគរយនៃចំនួនគ្រោះថ្នាក់សរុប I 710 នៅក្នុងចំណែកផ្លូវសិក្សាផ្លូវមេ ដែលមានខ្ពស់ជាងមធ្យមភាគរដ្ឋ។

S.2.1.3 - ការរៀបចំប្លង់ផ្លូវថ្នល់

ផ្លូវហាយវេ I 710 បានរចនាប្លង់នៅទសវត្សឆ្នាំ 1950 និង 1960 មុនពេលការកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំងនៃការនាំចូលពីអាស៊ី និងកុងតឺន័រនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្របានបង្កើនចរាចរណ៍ទំនិញនៅកំពង់ផែ POLA និង POLB និងមុនកំណើនប្រជាពលរដ្ឋយ៉ាងច្រើននៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា Southern California ភាគខាងត្បូងចាប់តាំងពីឆ្នាំ 1960 ។ ជាទូទៅផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ I 710 នៅតែមិនផ្លាស់ប្តូរពីពេលដែលបានសាងសង់ដំបូង។ ដោយសារកំណើនចរាចរណ៍ទូទៅ និង កំណើនចរាចរណ៍ថយន្តដឹកទំនិញកើនឡើងខ្ពស់ ក្នុងប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ ទស្សនៈអំពីការចនាប្លង់ផ្លូវហាយវេផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ជាច្រើន មិនដំណើរការដោយប្រសិទ្ធភាពដោយសារតែចរាចរណ៍ថយន្តដឹកទំនិញធ្ងន់ធ្ងរ និងទំហំនិងកង្វះខាតដែលទាក់ទងនឹងការបត់បែនរបស់ថយន្តដឹកទំនិញទាំងនេះ។



នៅពេលផ្លូវថ្នល់ 7 (I-710) ត្រូវបានសាងសង់ក្នុងទសវត្សឆ្នាំ 1950 នៅតែមានដឹកសិក្សា និងដីទំនេរជាច្រើននៅកន្លែងជុំវិញ។

លក្ខណៈពិសេសនៃការចនាប្លង់ដែលពាក់ព័ន្ធដោយផ្ទាល់ជាមួយបញ្ហាប្រតិបត្តិការនាពេលបច្ចុប្បន្ន នៅតាមផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor រួមមានការចនាប្លង់ផ្លូវបំបែកនៅមូលដ្ឋានដែលហួសសម័យ ការរៀបចំទីធ្លាររវាងផ្លូវបំបែកតាមផ្លូវមេ I 710 ជាច្រើនជាមួយផ្លូវថ្នល់មូលដ្ឋាន និងលក្ខណៈពិសេសធរណីមាត្រដែលគ្មានស្តង់ដារនៃផ្លូវបំបែកនៃផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ទៅផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់។ នៅតាមផ្លូវមេនៃផ្លូវហាយវេ I 710 ចម្ងាយផ្លូវថ្នល់ទៅ ផ្លូវបំបែកដែលគ្មានស្តង់ដារផ្លូវតូចចង្អៀតប្រជាយុវជនមិនមាន ទទឹងចំណែកផ្លូវតូចចង្អៀត ចំណែកផ្លូវតូចៗដែលមាន ចំនួនខ្ពស់ៗគ្នា ការវាស់វែងច្រកផ្លូវថ្នល់ដែលមិនដូចគ្នា និងការក្រាលថ្មដែលគ្មានស្តង់ដារ ដែលទាំងអស់នេះរួមចំណែកដល់បញ្ហាប្រតិបត្តិការនាពេលបច្ចុប្បន្ន។



ស្ថានីយប្រវែងធ្វើដំណើរ "cloverleaf" ដែលសង់ក្នុងទសវត្សឆ្នាំ 1950 មិនអាចកំប៉ាំងទំហំចរាចរស្ទើរដូចឡើយ។

S.2.1.4 - តម្រូវការសង្គម និងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច

បច្ចុប្បន្នការព្យាករណ៍កំណើនថ្មីៗដែលអនុម័តដោយ SCAG (ការព្យាករណ៍កំណើន SCAG 2016 RTP/SCS Growth Forecast, ខែមេសា 2016) បង្ហាញពីការបន្តកំណើននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ។ ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ នៅក្នុងខោនធីឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles County ទាំងមូល ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើងពី 10.2 លាននាក់នៅឆ្នាំ 2015 ដល់ 11.5 លាននាក់នៅក្នុងឆ្នាំ 2040 ដែលជាការកើនឡើងប្រហែល 13 ភាគរយ។ កំណើនក្នុងតំបន់នេះនឹងបន្តកំណត់ តម្រូវការផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ។

ទាក់ទងនឹងការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច អនុតំបន់ទីក្រុងហ្គេតវេ Gateway Cities មានបទពិសោធន៍កម្រិតគ្មានការងារធ្វើ និងភាពក្រីក្រកើនឡើងខ្ពស់។ នៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2016 អត្រាគ្មានការងារធ្វើនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area មានពី 2.8 ដល់ 8.1 ភាគរយនៃកម្លាំងពលកម្មនៅក្នុងសហគមន៍ ដែលរងផលប៉ះពាល់ដែលក្នុងករណីខ្លះមានអត្រាខ្ពស់ជាងអត្រាគ្មានការងារធ្វើនៅខោនធីឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles County (5.2 ភាគរយ) និងរដ្ឋ (5.5 ភាគរយ) ។

ការកកស្ទះផ្លូវហាយវេ បណ្តាលឱ្យមានការពន្យារពេលដែលមានប៉ះពាល់ដល់ការធ្វើដំណើរផ្ទាល់ខ្លួន និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងបណ្តាលឱ្យមានការចំណាយលើសេដ្ឋកិច្ចកើនឡើង។ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនទំនិញរបស់ខោនធីឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles County បម្រើសេវាកម្មជាច្រើនសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មក្នុងស្រុកនិងអន្តរជាតិ ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ដែលជាទីកន្លែងកំពង់ផែ POLA, POOL និងមានទីធ្លាប្រភេទដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗគ្នានៃផ្លូវដែក BNSF/UP Railroad ។

S.2.1.5 - ទំនាក់ទំនងអន្តរកម្មតម្រូវ និងការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធ

ផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor បម្រើតម្រូវការឱ្យថ្នាក់តំបន់ រដ្ឋទូទាំង និងជាតិសម្រាប់ទាំងសាធារណជនធ្វើដំណើរទូទៅនិង ឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor គឺជាការតភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនសំខាន់ៗរវាងកំពង់ផែ POLB/POLA និងទីធ្លាប្រភេទដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗគ្នាដែលដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវដែក BNSF/UP Railroad ដែលមាន



ទំនិញត្រូវបានបញ្ជូនទៅកាន់ និងចេញពីផែដោយរថភ្លើងផង រថយន្តដឹកទំនិញផង។

ទីតាំងស្ថិតនៅក្នុងទីក្រុង Vernon និង Commerce ។ BNSF និងផ្លូវដែក UP Railroads ផ្តល់ជូនការដឹកជញ្ជូនទំនិញ ទៅគ្រប់ទីកន្លែងគោលដៅទូទាំងសហរដ្ឋអាមេរិក។ ជាមួយគ្នានេះដែរ កំពង់ផែ POLB/POLA គឺជាកំពង់ផែកុងតឺន័រ ដ៏ធំបំផុតនៅក្នុងពិភពលោកហើយសកម្មភាពកំពង់ផែត្រូវបានព្យាករណ៍ថានឹងកើនឡើងដល់បីដងនៅត្រីមាសឆ្នាំ 2035 ។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ផ្តល់ជូនផងដែរនូវការតភ្ជាប់ពាណិជ្ជកម្មអន្តររដ្ឋសំខាន់ៗទៅកាន់ផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ខាងកើត-ខាងលិច (I 405, SR 91, I 105, I 5, SR 60, និងផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 10 [I 10]) ។ ពីទស្សនៈអំពីការតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធ មិនមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងត្រូវបានធ្វើផែនការចំពោះទីកន្លែងនានាឡើយ លើកលែងតែការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដែលអាចប្រព្រឹត្តទៅបានទៅកាន់ផ្លូវ I 5 (ពីផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 605 [I 605] ដល់ផ្លូវបំបែក I 710) ។ គម្រោងស្ពានហ្គេតវេល ដេសម៉ែន (Gerald Desmond Bridge Project) នឹងអាចដាក់ជំនួសស្ពាន ដែលមានស្រាប់ និងតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់ទៅផ្នែកខាងចុងភាគខាងត្បូងនៃផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ។



I-710 ផ្តល់តំណភ្ជាប់សំខាន់មួយសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មអន្តររដ្ឋរវាងបណ្តាផែ San Pedro Bay, BNSF និងចំណតរថភ្លើង UP ជាមួយនឹងផ្នែកទាំងប៉ុន្មានទៀតរបស់ប្រទេស។ ដោយមានផ្លូវដែកកំពង់ផែដែលមានស្រាប់ និងឧបករណ៍មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលមានស្រាប់ ដែលអាច ដោះស្រាយចំនួនរថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញ តម្រូវការទាមទារសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយរថយន្តដឹកទំនិញ តាមផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើង។

S.2.2 - គោលបំណងគម្រោង

គោលបំណងគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project មានដូចខាងក្រោម៖

- ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងគុណភាពខ្យល់ និងសុខភាពសាធារណៈ
- ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសុវត្ថិភាពចរាចរ
- ធ្វើឱ្យទំនើបការរចនាប្លង់ផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់
- ជួយសម្រួលចំនួនចរាចរណ៍ដែលបានគ្រោងទុក
- ដោះស្រាយចំនួនចរាចរណ៍ដែលកើនឡើង ដែលបណ្តាលមកពីកំណើនចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ; និងការងារ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ

គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ផ្នែកចុងផ្លូវកំពង់មានការពង្រីកដែលសមហេតុផលពីចុងផ្លូវភាគខាងត្បូងនៃច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ទៅនឹងការតភ្ជាប់របស់វាទៅកាន់ផ្លូវ SR 60 ។ តំបន់សិក្សា 19 ម៉ែល គឺជាប្រវែងបណ្តោយគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាប្រសិទ្ធភាពទៅតាមវិសាលភាពធំទូលាយ។ គម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នឹងអាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងស្ថានភាពចរាចរណ៍នាពេលបច្ចុប្បន្ននៅតាមផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor បើទោះជាការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងការដឹកជញ្ជូនបន្ថែមត្រូវបានធ្វើឡើងនៅតំបន់នេះក៏ដោយ។ ដូចនេះគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project មានការប្រើប្រាស់ឯករាជ្យ ដោយសារគម្រោងនេះមិនពឹងផ្អែកលើគម្រោងដទៃទៀត ដើម្បីដោះស្រាយតម្រូវការដែលបានកំណត់នៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ឡើយ។ លើសពីនេះទៀតគម្រោង ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នឹងមិនត្រូវកំណត់លើការគិតពិចារណាអំពីជម្រើសសម្រាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងការដឹកជញ្ជូន

ដែលអាចគ្រោងទុកជាមុនដោយសមហេតុផលផ្សេងទៀតឡើយ។ សម្រាប់គោលបំណងនៃឯកសារនេះ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ការដឹកជញ្ជូនដែលអាចគ្រោងទុកជាមុនដោយសមហេតុផល រួមបញ្ចូល ទាំងការអភិវឌ្ឍន៍នាពេលអនាគតដែលក្នុងនោះផែនការទូទៅ ឬផែនការ ជាក់លាក់ត្រូវបានអនុម័តដែលកំណត់ការប្រើប្រាស់ដីធួនាពេលអនាគត; គម្រោងនានាដែលក្នុងនោះមានយុត្តាធិការដែលអាចអនុវត្ត បានទទួល សំណើសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍតំបន់; ឬគម្រោងកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលត្រូវបានរៀបចំតាមយុត្តាធិការមូលដ្ឋាន ឬទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ ផ្សេងទៀត។

1. កែលម្អគុណភាពបរិយាកាស & សុខភាព សាធារណៈ
2. កែលម្អសុវត្ថិភាពចរាចរ
3. ធ្វើទំនើបនីយកម្មការរៀបចំរចនាសម្ព័ន្ធបច្ចេកទេស
4. ដោះស្រាយទំហំចរាចរដែលបានព្យាករណ៍
5. ដោះស្រាយកំណើនប្រជាជនការងារ និង សកម្មភាពទាក់ទិនចរាចរទំនិញដែលបាន ព្យាករណ៍ (ផ្អែកតាមការព្យាករណ៍អត្រា ប្រជាជនរបស់ SCAG និងកំណើនទំហំ ក្នុងតេណ៍ដែលបានព្យាករណ៍នៅដៃទាំងពីរ)

S.3 - គម្រោងដែលបានដាក់សំណើ

S.3.1 - ការចំណាយ និងការកំណត់ពេលវេលា

ការចំណាយប្រមាណសម្រាប់ការទទួលបានប្រាក់ចំណូលដែលមានសិទ្ធិប្រើ ប្រាស់/ការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងប្រើប្រាស់ឡើងវិញ និងសម្រាប់ការសាងសង់ ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងតារាង S 1។

តារាង S-1: ផ្ទៃចំណាយប្រមាណ (ពាន់លានដុល្លារ \$)

ដែលមានជម្រើស	R/ផ្លូវ/ សេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ	ការសាងសង់	សរុប
5C	1.08	3.59	4.67
ជម្រើស 5C, ជម្រើស 1A	1.04	3.59	4.63
ជម្រើស 5C, ជម្រើស 2A	1.09	3.62	4.71
ជម្រើស 5C, ជម្រើស 3A	1.11	3.69	4.80
7	1.65	6.32	7.97
ជម្រើស 7, ជម្រើស 1B	1.62	6.33	7.96
ជម្រើស 7, ជម្រើស 3B	1.68	6.44	8.12

ប្រភពឯកសារ៖ របាយការណ៍គម្រោងពង្រាង (ខែមេសា 2017) ។ កំណត់សម្គាល់៖ ការប្រមាណជាដុល្លារ ហើយមិនរាប់បញ្ចូលការចំណាយជួយ គាំទ្រ ឬចំណុចសំខាន់នៃកម្មវិធី។

S.3.2 - ការដាក់សំណើ 22.1

នៅអំឡុងពេលធ្វើចរាចរជាសាធារណៈឆ្នាំ 2012 មតិយោបល់នានាដែល ទទួលបានពីសាធារណជន និងទីភ្នាក់ងារបាន បង្ហាញពីការគាំទ្រដ៏រឹងមាំ សម្រាប់ការបង្កើត និងការដាក់បញ្ចូលជម្រើសផ្សេងទៀតដែលរក្សាទុកផ្លូវ ឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ ZE/NZE ប៉ុន្តែមិនបានបន្ថែមចំណែកផ្លូវធ្វើដំណើរ សម្រាប់គោលបំណងទូទៅលើផ្លូវ I-710 ឡើយ។ សម្ព័ន្ធអង្គការសុខភាព និងយុត្តិធម៌បរិស្ថាន (CEHAJ) សម្ព័ន្ធអង្គការ សមាគម និងក្រុមសហគមន៍ ដែលធ្វើការដើម្បីសម្រេចបាន យុត្តិធម៌បរិស្ថាន សុខភាពសហគមន៍ និង គុណភាពជីវិតរស់នៅទូទៅនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ជាក់ចេញ សំណើ លម្អិត និងទូលំទូលាយនៃជម្រើសមួយ ដែលហៅថា “ជម្រើស សហគមន៍ 7” (CA-7) ដែលជាមតិយោបល់ផ្លូវការចំពោះ សេចក្តីក្រាង 2012 Draft EIR/EIS (សូមមើលមតិយោបល់លេខ No. IP-22 នៅក្នុង ឧបសម្ព័ន្ធ S នៃ RDEIR/SDEIS នេះ)។ ស្របគ្នានឹងការសម្របសម្រួល និងទំនាក់ទំនងដែលកំពុងដំណើរការរវាង CEHAJ និងក្រុមការងារគម្រោង I-710 Project Team សមាជិកសហគមន៍បានធ្វើការជាមួយការិយាល័យ អ្នកត្រួតពិនិត្យការងារនៅខោនធីទ្យស្ថានដើម្បីលេស Los Angeles County Supervisor Hilda Solis ដើម្បីបន្តដំណើរការកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងរួមបញ្ចូល CA-7 នៅក្នុង RDEIR/SDEIS។ ជាលទ្ធផលនាយកក្រុមប្រឹក្សាភិបាល មេត្រូ Metro Board of Directors បានអនុម័តលើសំណើ ក្រុមប្រឹក្សា Board Motion 22.1 នៅខែតុលាឆ្នាំ 2015 ។ រួមបញ្ចូលផងដែរដែល ជាផ្នែកមួយនៃសំណើ 22.1 ដែលមានទិសដៅទៅកាន់មេត្រូ Metro ដើម្បីពិនិត្យមើលដោយសហការជាមួយ Caltrans, ទីក្រុងហ្គេតវេយ Gateway Cities COG និងដៃគូនិងទីភ្នាក់ងារដែលទទួលខុសត្រូវផ្សេងទៀត ដែល មានលទ្ធភាពលើចំណុចសំខាន់ៗនៃតំបន់សិក្សាជាច្រើន ដើម្បីធ្វើឱ្យ កើតមានឡើងនៅខាងក្រៅ ប៉ុន្តែស្របទៅនឹងគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ដែលរួមបញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនមានកំណត់ចំពោះការផ្គត់ផ្គង់ រថយន្តដឹកទំនិញដែលបញ្ចេញឧស្ម័នស្បូន និងកម្មវិធីប្រតិបត្តិការ ដោយមានការបន្ថែមចំណុចរថយន្តក្រុងដែលមានចំណុចចូលទៅកាន់ផ្លូវកង រ៉ា និងទៅកន្លែងធ្វើការងារជាមួយក្រុមសហគមន៍ ដើម្បីបង្កើតកិច្ចព្រមព្រៀ ងគោលនយោបាយជួលពលកម្មតាមមូលដ្ឋាន និងគោលដៅ (Local and Targeted Hiring Policy and Project Labor Agreement) សម្រាប់ការងារសំណង់ និងគោលនយោបាយជួលតាមប្រភពដំបូង (First Source Hiring Policy) សម្រាប់ការងារអចិន្ត្រៃយ៍ដែលត្រូវបង្កើតឡើង ដោយគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 ។ តារាង S-2 រាយបញ្ជីចំណុចសំខាន់ៗ នៃការដាក់សំណើ Motion 22.1 ដែលត្រូវបានដោះស្រាយនៅក្នុង RDEIR/SDEIS នេះ ហើយជាកន្លែងដែលការពិភាក្សាអាចត្រូវបាន រកឃើញ។

តារាង S-2: ការដាក់សំណើ Motion 22.1 ទឹកកន្លែងពិភាក្សាចំណុចសំខាន់ៗ នៅក្នុង RDEIR/SDEIS

ការដាក់សំណើ 22.1 រាយមុខបញ្ជី	ទឹកកន្លែងពិភាក្សានៅក្នុង RDEIR/SDEIS
A – ការចៀសវាងការរចនាប្លង់ធរណីមាត្រ	ផ្នែក 3.3.2.3
B – រថយន្តដឹកទំនិញការបំភាយ ឧស្ម័នកម្រិតស្បូន	ផ្នែក 2.3.2.1, ផ្នែក 3.13
C – ផ្លូវឆ្លងកាត់រថយន្តក្រុង ញឹកញាប់ល្បឿនលឿនថ្មី	ផ្នែក 2.3.2.1, ផ្នែក 3.5
D – សេវាផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលមាន ស្រាប់បានកើនឡើង	ផ្នែក 2.3.2.1, ផ្នែក 3.5
E – វិធានការគ្រប់គ្រងចរាចរ/ TSM/ITS	ផ្នែក 2.3.2.1, ផ្នែក 3.5
F – BACT ការប្រើប្រាស់ឧបករណ៍បូមវិក្ការ សំណង់	ផ្នែក 3.24, ឧបសម្ព័ន្ធ F

<p>ការដាក់សំណើ 22.1 រាយមុខបណ្តី</p>	<p>ទឹកថ្លែងពិភាក្សានៅក្នុង RDEIR/SDEIS</p>
<p>J – ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវជិះកង់នៅតាមទន្លេឡូសអាន់ដៀរលេស (Los Angeles River Bike Path)</p>	<p>នៅថ្ងៃទី 27 ខែមេសា ឆ្នាំ 2017 ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល Metro Board បានធ្វើសេចក្តីសម្រេចលើ Motion 22.1 ជាមុន ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវជិះកង់ តាមទន្លេឡូសអាន់ដៀរលេស Los Angeles River Bike Path យ៉ាងឆាប់ៗ និងជាគម្រោងដាច់ដោយឡែកមួយ; ដូច្នេះមិនមានការពិភាក្សាអំពីចំណុចសំខាន់ៗនៅក្នុង RDEIR/SDEIS នេះឡើយ</p>
<p>K – ស្ថានភាពជិះកង់/ស្ថានភាពអ្នកថ្មើរជើងថ្មីចំនួនប្រាំតែប៉ុណ្ណោះ</p>	<p>ផ្នែក 2.3.2, ផ្នែក 3.3, ផ្នែក 3.5, ផ្នែក 3.6</p>
<p>L – ផ្លូវដែលមានលក្ខណៈពេញលេញដែលជួយឱ្យ</p>	<p>ផ្នែក 3.3</p>
<p>វិក័ចម្រើនតំបន់ជិតខាងដែលអាចរស់នៅបាន</p>	<p>Section 2.3.2, Section 3.6</p>
<p>M – ធ្វើឱ្យមានកម្រិតអតិបរមាដើមឈើ គម្របឈើ និងស្លឹកឈើនិងដើមឈើដែលធន់ទ្រាំនឹងភាពក្តៅស្ងួត និងការរក្សាការប្រព្រឹត្តិការណ៍ស្ថិតនៅក្នុងជួរកញ្ចក់បរិយាកាសដោយដំណើរការដ៏រស់រវើកស្រស់ស្រាយច្រើនគ្រប់គ្រងការបំពុលបរិយាកាស</p>	<p>ផ្នែក 2.3.2, ផ្នែក 3.6</p>
<p>N – កំណត់អត្តសញ្ញាណ BMPs បន្ថែម</p>	<p>ផ្នែក 2.3.2, ផ្នែក 3.9</p>
<p>O – ចៀសវាង/ធ្វើឱ្យមានកម្រិតអប្បបរមាដល់ប៉ះពាល់ ចំពោះទន្លេ Los Angeles River ឱ្យមានផ្លូវលំ ទីធ្លាបើកលំហ តំបន់ដីសើម និង ទេសភាពធម្មជាតិ</p>	<p>ផ្នែក 2.2.2, ផ្នែក 3.3.2.3</p>

BMP = ការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងល្អបំផុត
 ITS = ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធប្រឹក្សា (Metro) = អំព្យាធានាគមន៍ក្រុងនៃខោនធីឡូសអាន់ដៀរលេស (Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority)
 RDEIR/SDEIS = របាយការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម
 TSM = ការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន
 BACT = Best Available Control Technology

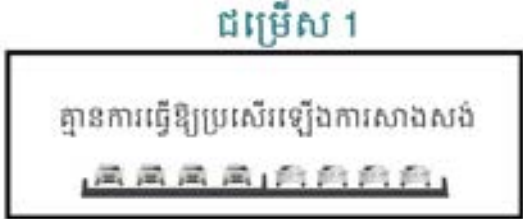
S.3.3 - ជម្រើស

ផ្នែកនេះពិពណ៌នាអំពីជម្រើសនានាដែលផ្អែកលើ MCS ដែលបានបង្កើតឡើងដោយក្រុមការងារបច្ចេកទេសពហុវិស័យ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ហើយបន្ទាប់មកបានពិនិត្យនិងអនុម័តយ៉ាង គណៈកម្មការផ្សេងៗគ្នា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងក្របខណ្ឌនៃការចូលរួមសហគមន៍សម្រាប់គម្រោងផ្លូវច្រកឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ។ ជម្រើស 2 (ការគ្រប់គ្រងប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូន/ការដឹកជញ្ជូនតម្រូវការដឹកជញ្ជូន [TSM/TDM]), ការឆ្លងកាត់ ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនដែលប្រើប្រាស់ [ITS] និងការដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង, ជម្រើស 3 (ការដឹកជញ្ជូនទំនិញអតិបរមាតាមផ្លូវដៃកម្រិតខ្ពស់ដែលមានជម្រើស), និងជម្រើស 4 (ផ្លូវហាយវេមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យថយចុះបើកបរលើផ្លូវច្រើនជួរ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងឡើងជួយកាត់បន្ថយការកកស្ទះផ្លូវ I-710) ត្រូវបានគេគិតពិចារណា ប៉ុន្តែត្រូវបានដកចេញពីការសិក្សាបរិស្ថានបន្ថែមទៀត ដែលជាជម្រើសឯករាជ្យក្នុងកំឡុងពេល

ដំណើរការឆ្ពោះទៅរករបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាង/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាង (2012 Draft EIR/EIS) ។

លើសពីនេះទៀតជម្រើស 5A (ការពង្រីកផ្លូវ I-710 ដើម្បីរាប់បញ្ចូលចំណែកផ្លូវដែលមានគោលបំណងទូទៅចំនួនដប់) និងជម្រើស 6A, 6B និង 6C (ការពង្រីកផ្លូវ I-710 ដើម្បីរាប់បញ្ចូលចំណែកផ្លូវដែលមានគោលបំណងទូទៅចំនួនដប់ និងការបន្ថែមចំណែកផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលបានញែកដាច់ដោយឡែកចំនួនបួន ដោយមានដំណើរការប្រែប្រួលប្រតិបត្តិការ) ត្រូវបានវាយតម្លៃលម្អិតនៅក្នុងរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាង/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានពង្រាង (2012 Draft EIR/EIS) ។ ដោយសារការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពចំពោះការសន្មតចរាចរណ៍និងទិន្នន័យ ដែលនាំឱ្យមានការយល់ដឹងកាន់តែច្បាស់អំពីប្រភពដើម និងទិសដៅនៃចរាចរណ៍ថយចុះដឹកជញ្ជូននៅក្នុងតំបន់គម្រោង និងមតិយោបល់សំខាន់ៗដែលទទួលបានពីទីភ្នាក់ងារ និងសាធារណជនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផលប៉ះពាល់ច្រកផ្លូវដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់ជាសក្តានុពល ផលប៉ះពាល់ជាសក្តានុពលចំពោះសុខភាពនិងគុណភាពខ្យល់ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបន្ថែមចំណែកផ្លូវសម្រាប់គោលបំណងទូទៅ និងសំណូមពរផ្សេងៗទៀតនោះ ជម្រើស 5A, 6A, 6B, និង 6C ត្រូវបានដកចេញពី ការគិតពិចារណា។

ជម្រើសនានាដែលបានវាយតម្លៃនៅក្នុងរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS នាពេលបច្ចុប្បន្នគឺជាជម្រើស 1 (គ្មានជម្រើសសាងសង់), ជម្រើស 5C (ការពង្រីកនិងការធ្វើឱ្យទំនើបផ្លូវ I-710), ជម្រើស 7 (ការធ្វើឱ្យទំនើបផ្លូវ បួននិងផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញគ្មានការបំបាត់ស្ថានភាពជិតស្និទ្ធស្រូវ I-710) ។ ចំណុចសំខាន់ៗជាច្រើននៃជម្រើស ដែលបានគិតពិចារណាពីមុន ៗ ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងជម្រើស 5C និង 7 ។



S.3.3.1 - ជម្រើស 1៖ មិនមានជម្រើសសាងសង់

ជម្រើស 1 និងអាចរក្សាការកំណត់លក្ខណៈសណ្ឋានបច្ចុប្បន្នចំពោះផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor ដែលមានស្រាប់។ មិនមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងកំណែទម្រង់ចំនួនថយចុះបើកបរលើផ្លូវបានចំពោះផ្លូវ I 710 នៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ឡើយ។ នៅក្នុងតំបន់ ជាទូទៅមានតែគម្រោងដែលបានអនុម័តនិងបានធ្វើផែនការគ្រោងទុកប៉ុណ្ណោះ ដែលបានរាប់បញ្ចូល នៅក្នុងផែនការដឹកជញ្ជូនប្រចាំតំបន់/ឃុំទូទៅសហគមន៍ដែលមាននិរន្តរភាព (SCAG's 2012-2035 Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy (RTP/SCS)) ស្រដាងយោបល់ចំណុចចាប់ផ្តើមនាពេលអនាគត និងកម្មវិធីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថ្នាក់សហព័ន្ធ (2011 Federal Transportation Improvement Program (FTIP)) ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផ្នែកមួយនៃជម្រើស 1 ។ ផលជូនមូលដ្ឋានសម្រាប់ការប្រៀបធៀបនៃឆ្នាំ 2035 គ្មានលក្ខខណ្ឌសាងសង់ដោយមានជម្រើសសាងសង់ឆ្នាំ 2035 ។



S.3.3.2 - ជម្រើស 5C៖ ការពង្រីកនិងការធ្វើឱ្យទំនើបផ្លូវ I 710

ជម្រើស 5C ដាក់សំណើដើម្បីពង្រីកផ្លូវ I-710 ដោយបន្ថែមចំណែកផ្លូវចរាចរណ៍ចម្រុះ (ចំណែកផ្លូវមួយតាមទិសដៅ នីមួយៗ) រវាងផ្លូវ I-405 និង I-105, និងរវាងផ្លូវ I-105 និង SR-60។ ចំណែកផ្លូវរវាងថយចុះដឹកជញ្ជូនត្រូវបានដាក់សំ

ជម្រើស 5C

ការវាស់ស្ទង់គុណភាពខ្យល់

ការពង្រីកផ្លូវ I-710

ធ្វើទំនើបកម្មភូមិសាស្ត្រសណ្ឋានដីផ្លូវ I-710 Geometrics

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងប្រព័ន្ធនៃណែនាំរថយន្ត
ឱ្យរថយន្តរថយន្តរថយន្តច្រើនជាន់

TSM/TDM & ITS

គ្មានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងការសាងសង់

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវសាងសង់សំខាន់ៗ

ណែនាំផងដែរសម្រាប់ផ្លូវ I-710 តាមផ្លូវបំបែក I-405 ។ ជម្រើសនេះនឹងធ្វើឱ្យទំនើបការរថយន្តនៅតាមផ្លូវ I-405, SR-91, និងផ្លូវបំបែក I-5, ធ្វើឱ្យទំនើបនិងធ្វើឱ្យមានរូបសណ្ឋានឡើងវិញ ផ្លូវបំបែកនៃចំណែកផ្លូវតាមមូលដ្ឋាន អាចឱ្យរថយន្ត

បើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជាន់នៅមូលដ្ឋានភាគច្រើនបំផុតនៅទូទាំងផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 corridor កែសម្រួលច្រកចេញចូល ផ្លូវហាយវេនៅតាមទីតាំងជាច្រើន និងផ្លាស់ប្តូរគំនូសបន្ទាត់ទ្រង់ផ្លូវ I-710 នៅតាមទីតាំងជាច្រើន ដើម្បីកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់ដល់ច្រកផ្លូវដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់។ បន្ថែមពីលើនេះ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះផ្លូវមេ I-710, និងផ្លូវបំបែក ជម្រើស 5C ក៏រាប់បញ្ចូលផងដែរ៖

- កម្មវិធីផ្សព្វផ្សាយបច្ចេកវិទ្យាស្តីពីរថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញការបំបាត់ការបំបាត់ការបំបាត់ស្មូនជិតកម្រិតសូន្យ/ការបំបាត់ការបំបាត់ស្មូនកម្រិតសូន្យ (Zero Emission/Near Zero Emission Truck Technology Deployment Program) ដែលនឹងផ្តល់រថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញ “ការបំបាត់ការបំបាត់ការបំបាត់ស្មូនសម្រាប់ប្រតិបត្តិការលើផ្លូវ I-710 ក៏ដូចជាការបញ្ចូលភ្លើងអគ្គិសនី និងស្ថានីយ៍ចាក់ប្រេងអ៊ីដ្រូសែនផងដែរ។
- កម្មវិធីសុខភាពនិងអត្ថប្រយោជន៍សហគមន៍ (Community Health and Benefit Program) ដែលនឹងអាចផ្តល់មូលនិធិដល់គម្រោងនានាដែលឆ្ពោះទៅរកការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងគុណភាពខ្យល់ និងសុខភាពសាធារណៈនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area។
- កម្មវិធីកាត់បន្ថយការកកស្ទះ I-710 TSM/TDM Congestion Relief Program ដែលនឹងអាចផ្តល់មូលនិធិសម្រាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនិងការសម្របសម្រួលសញ្ញាចរាចរណ៍ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសុវត្ថិភាពវិធានការធ្វើឱ្យស្ងប់ស្ងាត់ចរាចរណ៍ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ប្រព័ន្ធផ្លូវថ្នល់មានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជាន់នៅតំបន់សិក្សា Study Area។



- ការផ្តល់ជូន ឬការផ្តល់ជូនឧបករណ៍សញ្ញាភ្លើងចរាចរណ៍ក្រហមនិងបៃតងនាពេលអនាគតនៅគ្រប់ទីតាំងទាំងអស់ និងសញ្ញារួមគ្នាជាពិសេសសញ្ញាបង្ហាញជាសាធារណៈឬពាណិជ្ជកម្មមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជាន់ដែលធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសម្រាប់ច្រកផ្លូវចេញចូលទៅកាន់ផ្លូវ I-710 ។

- ការកំណត់លក្ខខណ្ឌលើការចតយានយន្តនៅអំឡុងពេលដើមមាញឹក (ពីម៉ោង 7:00 ព្រឹក ដល់ម៉ោង 9:00 ព្រឹក និងពីម៉ោង 4:00 វស្សា ដល់ម៉ោង 7:00 ល្ងាច) នៅតាមផ្លូវថ្នល់មានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរ លើផ្លូវបានច្រើនជាន់ជួរ៖ មហាវិថីអាត្លង់ទិក Atlantic Blvd. នៅចន្លោះផ្លូវ Pacific Coast Hwy. និងផ្លូវ SR 60; Cherry Ave./Garfield Ave. នៅចន្លោះផ្លូវ Pacific Coast



Hwy. និងផ្លូវ SR 60; Eastern Ave. នៅចន្លោះផ្លូវ Cherry Ave. និងមហាវិថីអាត្លង់ទិក Atlantic Blvd.; និងមហាវិថីឡុងប៊ិច Long Beach Blvd. នៅចន្លោះផ្លូវ San Antonio Dr. និងមហាវិថី Firestone Blvd.

- កម្មវិធីផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Transit Program ដែលមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវឆ្លងកាត់ ដូចជាសេវាកម្មដែលកើនឡើងលើគ្រប់ផ្លូវល្បឿនលឿន Metro Rapid ទាំងអស់ និងផ្លូវថយន្តក្រុងនៅមូលដ្ឋាននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area, ការបង្កើនសេវាកម្មផ្លូវថយន្តក្រុងក្រហមល្បឿនលឿន Blue Line និង Green Line និងបានបន្ថែមផ្លូវថយន្តក្រុងល្បឿនលឿននៅក្នុងតំបន់ផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ។



ផ្លាកចេញសារអក្សរដែលអាចដូរបានបន្ថែម នឹងត្រូវដាក់ថែមដើម្បីផ្តល់ព័ត៌មានសំខាន់ៗដល់អ្នកជិះម៉ូតូ។

- ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបច្ចេកវិទ្យាអេឡិចត្រូនិក ITS រួមបញ្ចូលទាំងការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពទំនាក់ទំនងខ្សែកាបអុបទឹក ដើម្បីភ្ជាប់សញ្ញាចរាចរណ៍នៅតាមផ្លូវថ្នល់មានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជាន់ដើម្បីផ្តល់ជូនការលៃតម្រូវពេលវេលាសញ្ញាចរាចរណ៍តាមម៉ោងជាក់ស្តែង ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងលំហូរចរាចរណ៍ ក៏ដូចជាយុទ្ធសាស្ត្រច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដំបូងប្រសប់សម្រាប់ផ្លូវហាយវេពីកម្មវិធី Los Angeles Gateway Freight Technology ដែលនឹងអាចផ្សព្វផ្សាយតាមអង្គភាពទំនាក់ទំនងចម្ងាយជិតៗដែលខិតខំប្រឹងប្រែងរួមគ្នាបណ្តាយផ្លូវ I-710 ដើម្បីរៀបចំនិងគ្រប់គ្រងចរាចរណ៍ទៅតាមពេលវេលាជាក់ស្តែង។
- ធាតុកម្មវិធីមួយចំនួនដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ នឹងមិនអាចអនុវត្តដោយ Caltrans ជាទីភ្នាក់ងារនាំមុខ Lead Agency ដែលស្ថិតក្រោម CEQA និង NEPA និងជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិ/ប្រតិបត្តិការផ្លូវហាយវេ I-710 ឡើយ ប៉ុន្តែជំនួស



The I-710 Corridor Project includes a robust landscaping enhancement plan.

មកវិញនឹងត្រូវអនុវត្តដោយ Metro ឬទីភ្នាក់ងារសាធារណៈផ្សេងទៀតដែលមានយុត្តាធិការលើផ្ទៃដីកំណត់ ។ បន្ថែមពីលើនេះ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងប្រព័ន្ធគមនាគមន៍ដែលបានពណ៌នាខាងលើ, ជម្រើស 5C ក៏រាប់បញ្ចូលផងដែរ៖

លក្ខណៈពិសេសដែលអាចមើលឃើញ/ដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាព៖ ការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មសារធាតុ (សម្រាប់ រថនាសម្ព័ន្ធសំណង់ និងរថងទ្រូងផ្លូវជាដើម) ការដាំដុះ ប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ ឱកាសសម្រាប់ការកំណត់អត្តសញ្ញាណសហគមន៍ និងទស្សនៈពិដែនការមដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាព ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ (I 710 Corridor Aesthetics Master Plan (2014)) នឹងត្រូវបញ្ចូលទៅក្នុងការរចនាប្លង់គម្រោង ដើម្បីកាត់បន្ថយ

ជម្រើស 7

ការពស់ស្ទង់គុណភាពខ្យល់

ការកាត់បន្ថយឧស្ម័នកាបូនិក និងការកាត់បន្ថយការបំពុលខ្យល់

ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ

ធ្វើទំនើបកម្មរូបវិទ្យាសាស្ត្រសណ្ឋានដីផ្លូវ I-710 Geometrics

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងប្រព័ន្ធលើកម្រិតខ្យល់ដែលបានប្រើប្រាស់

TSM/TDM & ITS

គ្មានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងការសាងសង់

ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងព្រាតយ៉ាងសំខាន់

ផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញ និងផលប៉ះពាល់សហគមន៍ពីទំហំដែលកើនឡើងពីការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងគម្រោង។

S.3.3.3 - ជម្រើស 7៖ ការធ្វើឱ្យទំនើបផ្លូវ ឬកន្លែងផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ (I 710 MODERNIZATION PLUS FREIGHT CORRIDOR) (រថយន្តមានការបំបាត់ឧស្ម័នដឹកជញ្ជូន/សូន្យ)
ជម្រើស 7 រាប់បញ្ចូលសមាសធាតុទាំងអស់នៃជម្រើស 5C ដែលបានពិពណ៌នាខាងលើ ប៉ុន្តែជាជាងការបន្ថែមលំហូរចរាចរណ៍ចម្រុះតាមចំណែកផ្លូវ និងចំណែកផ្លូវរវាងសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញ

ជម្រើស 7 រួមមានការបន្ថែមចំណែកផ្លូវ សម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញពីរដាច់ដោយឡែកពីគ្នានៅក្នុងទិសដៅនីមួយៗ (ចំណែកផ្លូវសម្រាប់ចំនួនបួន, ការរួមបញ្ចូលគ្នាស្ថានភាពកាត់ និង/ឬ ការរក្សារថនាសម្ព័ន្ធជ្រុង និងផ្លូវថ្នល់នៅថ្នាក់ទីនៅជិតបូន្យក្នុងពាក់កណ្តាលនៃផ្លូវហាយវេ) រវាងទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach និង Commerce នៅជិតផ្លូវហាយវេប្រវែងប្រហែល 16 ម៉ាយល៍។ លក្ខណៈពិសេស សំខាន់នេះ សំដៅចំពោះ “ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ ដឹកជញ្ជូនទំនិញការបំបាត់ឧស្ម័នស្អាត” (“Clean-Emission Freight Corridor.”)។ ជម្រើសនេះ នឹងកំណត់លក្ខខណ្ឌចំពោះការប្រើប្រាស់ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ រថយន្តដឹកទំនិញដែលមានការបំបាត់ឧស្ម័នកម្រិតសូន្យ/ការបំបាត់ឧស្ម័នកម្រិតដិតសូន្យ (ZE/NZE) ជាជាងរថយន្តដឹកទំនិញប្រើ ថាមពលប្រេងម៉ាស៊ូតធម្មតា។ បច្ចេកវិទ្យារថយន្តដឹកទំនិញ ZE/NZE មានរថយន្តដឹកទំនិញដើរដោយថាមពលតាមមធ្យោបាយផ្សេងៗទៀតក្រៅពីប្រេងម៉ាស៊ូត (ឧទាហរណ៍ឧស្ម័នធម្មជាតិ អ៊ីដ្រូសែន និង/ឬ អគ្គិសនី) តាមន័យនេះមានការបង្កើត ឱ្យមានការបំបាត់ឧស្ម័នកម្រិតសូន្យចំពោះការបំបាត់ឧស្ម័នផ្នែកខាងក្រោយនៃបំពង់ផ្សេងៗទៀត នៅពេលធ្វើដំណើរតាមច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកទំនិញ;



ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយមិនមានបច្ចេកវិទ្យាជាក់លាក់ណាមួយត្រូវបានគេសន្មតនៅក្នុងការវិភាគលើបរិស្ថានឡើយ ហើយរថយន្តដឹកទំនិញ ZE/NZE នឹងមិនត្រូវបានកំណត់ចំពោះបច្ចេកវិទ្យាពិសេសណាមួយឡើយ ដរាបណាលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការបំបាត់ឧស្ម័នត្រូវបានបំពេញ។

ជម្រើស 7 រួមបញ្ចូលទាំងលក្ខណៈបច្ចេកវិទ្យាទំនើបផងដែរ ដែលរថយន្តដឹកទំនិញទាំងអស់ដែលប្រើប្រាស់ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ នឹងមានប្រព័ន្ធបញ្ជាដោយស្វ័យប្រវត្តិដែលនឹងកាត់ចង្អុល ដាស់ហ្វារាំង និងបង្កើនល្បឿនរថយន្តដឹកទំនិញក្រោមការត្រួតពិនិត្យដោយកុំព្យូទ័រនៅពេលធ្វើដំណើរលើច្រកផ្លូវឆ្លង



កាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ការណ៍នេះនឹងអនុញ្ញាតឱ្យរថយន្តដឹកទំនិញដឹកធ្វើដំណើរជា “ក្រុម” ដោយស្វ័យប្រវត្តិភាព (ឧទាហរណ៍ក្រុមរថយន្តដឹកទំនិញពី 6 ទៅ 8 គ្រឿង) និងបង្កើនចំនួនរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានសម្រាប់ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ តាមជម្រើស 5C ជម្រើស 7 នឹងរួមបញ្ចូលការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាព និងលក្ខណៈការបង្ហូរទឹក/គុណភាពទឹក ដូចខាងក្រោម៖

លក្ខណៈពិសេសដែលអាចមើលឃើញ/ដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាព៖ បន្ថែមលើលក្ខណៈពិសេសដែលអាចមើលឃើញ/ដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាពដែលបានពិពណ៌នាខាងលើសម្រាប់ជម្រើស 5C នោះ ការលាបពណ៌ ឱ្យមានសោភ័ណភាពជាក់លាក់ នឹងត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសម្រាប់ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលរួមមាន ទាំងការប្រើជញ្ជាំងអេក្រង់ និងការលាបកំបោរនៅតាមគ្រោងអគារច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ (ដែលរួមមាន ជញ្ជាំងការពារសំឡេងរថយន្តបើកបរ) ។

S.3.3.4 - ជម្រើសរថនាប្លង់

ចំពោះជម្រើសទាំងពីរ 5C និង 7 នោះ ជម្រើសរថនាប្លង់ត្រូវបានដាក់សំណើមានការប្រែប្រួលទៅនឹងជម្រើសនានា ដែលជាក់លាក់ចំពោះចំណែកផ្លូវដាច់ដោយឡែកនៃផ្លូវ I-710 ។ លើសពីនេះទៅទៀត

មានជម្រើសតែមួយគត់ដែលអាចអនុវត្តចំពោះជម្រើស 7 ដល់ការប្រែប្រួលប្រតិបត្តិការចំពោះច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ជម្រើសទាំងនេះត្រូវបានវិភាគយ៉ាងពេញលេញនៅក្នុង RDEIR/SDEIS នេះ ហើយនឹងត្រូវបានគិតពិចារណាក្នុងអំឡុងពេលកំណត់អត្តសញ្ញាណនៃជម្រើសតាមបំណងប្រាថ្នាសម្រាប់គម្រោង។ ជម្រើសទាំងនេះ មានដូចខាងក្រោម៖

- **ជម្រើសរៀបចំប្លង់ 1A និង 1B** អនុវត្តចំពោះជម្រើសទាំងពីរ 5C (1A) និងជម្រើស 7 (1B) និងមាន គោលបំណងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដល់ប្រតិបត្តិការ BNSF នៅទីធ្លាផ្លូវដែកប្រភេទដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗគ្នានៅ Hobart នៅ Commerce ហើយនឹងអាចផ្លាស់ប្តូរផ្លូវហាយវេ ផ្លូវស្របក្តាប់និងចំណែកផ្លូវហាយវេ និងផ្លូវស្របតាម ចំណែកផ្លូវចេញទៅផ្លូវហាយវេ ដើម្បីសម្រេចគោលបំណងនេះ ដោយមិនចាំបាច់ពង្រីកយកលើសពីច្រកផ្លូវដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់របស់រដ្ឋឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយចរាចរណ៍តាមដងផ្លូវថ្នល់នៅមូលដ្ឋាន ផ្លូវស្របផ្លូវហាយវេ និងតម្រូវការច្រកផ្លូវដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់ និងអាចមានខុសគ្នារវាងជម្រើសពីរនេះ។
- **ជម្រើសរចនាប្លង់ 2A** អនុវត្តចំពោះជម្រើស 5C ហើយនឹងស្ដារជាថ្មីការធ្វើចរាចរណ៍រវាងក្រុមហ៊ុន Shoreline Dr. និង Pacific Coast Hwy តាមផ្លូវហាយវេ I-710 ដោយមានការបន្ថែមចំណែកផ្លូវហាយវេបំបែកចេញពីផ្នែក
- ដើម្បីផ្តល់ការតភ្ជាប់រវាងចំណែកផ្លូវថ្នល់ Shoreline Dr. ដែលសំដៅទៅទិសខាងត្បូងឆ្ពោះទៅផ្លូវ I-710 និង ចំណែកផ្លូវចេញ Pacific Coast Hwy ដែលសំដៅទៅទិសខាងជើងពីផ្លូវ I-710 និងរវាងចំណែកផ្លូវថ្នល់ Pacific Coast Hwy ដែលសំដៅទៅទិសខាងត្បូងឆ្ពោះទៅផ្លូវ I-710 និងចំណែកផ្លូវចេញ Shoreline Dr. ដែលសំដៅទៅទិសខាងត្បូងពីផ្លូវ I-710 ។
- **ជម្រើសរៀបចំប្លង់ 3A និង 3B** អនុវត្តចំពោះជម្រើសទាំងពីរ 5C (3A) និងជម្រើស 7 (3B) ហើយមាន បំណងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសុវត្ថិភាព និងប្រតិបត្តិការផ្លូវហាយវេបន្ថែមទៀត ដោយកាត់បន្ថយជម្លោះការបើកបរគេចគ្នា។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅនេះ ដំណើរការផ្លាស់ប្តូរនិងអាចមានការរៀបចំឡើងវិញផ្លូវ SR-60, I 5, និងផ្លូវបំបែក Olympic Blvd. និងការផ្លាស់ប្តូរផ្លូវហាយវេ និងការធ្វើចរាចរណ៍នៅមូលដ្ឋាន ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ជម្រើសរៀបចំប្លង់នឹងមានភាពខុសគ្នារវាងជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 នៅក្នុងការកំណត់ច្រកផ្លូវ ដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់ខុសគ្នានោះ នឹងអាចតម្រូវឱ្យមាន។
- **ជម្រើស ZZE** អាចអនុវត្តបានតែជម្រើស 7 ប៉ុណ្ណោះ ហើយកំណត់លក្ខខណ្ឌតឹងរ៉ាប់ចំពោះការប្រើប្រាស់ច្រកផ្លូវ ដឹកជញ្ជូនទំនិញចំពោះរថយន្តដឹកទំនិញ ZE ផ្តាច់មុខ ដោយមិនរាប់បញ្ចូលរថយន្តដឹកទំនិញ NZE ។ ជម្រើសនេះ ដំណើរការទៅតាមធម្មជាតិ ហើយមិនបង្ហាញឱ្យឃើញភាពខុសប្លែកគ្នានៅក្នុងការរចនាប្លង់ធរណីមាត្រនៃជម្រើស 7 ឡើយ។

S.4 - ឯកសារច្បាប់ស្តីពីគុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ារួម/ច្បាប់ស្តីពីគោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ

គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ដែលបានដាក់សំណើគឺជាគម្រោងរួមគ្នាមួយដោយនាយកដ្ឋាន ដឹកជញ្ជូនរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Department of Transportation (Department)) និងរដ្ឋបាលផ្លូវហាយវេ សហព័ន្ធ (Federal Highway Administration (FHWA)) ដែលកំណត់តម្រូវការទាមទារការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ បរិស្ថានរដ្ឋនិងសហព័ន្ធ។ ដូច្នេះឯកសារបរិស្ថានត្រូវបានរៀបចំស្របតាមច្បាប់ស្តីពីគុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Environmental Quality Act (CEQA)) និងច្បាប់ស្តីពីគោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ (National Environmental Policy Act (NEPA)) ។ ការទទួលខុសត្រូវរបស់ FHWA ចំពោះការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញបរិស្ថាន ការពិគ្រោះយោបល់ និងវិធានការណាមួយផ្សេងទៀតដែលតម្រូវឱ្យមានស្របតាមច្បាប់សហព័ន្ធដែលត្រូវអនុវត្តសម្រាប់គម្រោងនេះ កំពុងអនុវត្ត ឬបានអនុវត្តដោយ Caltrans ដែលស្ថិតក្រោមការទទួលបន្ទុកចំពោះការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួន ដោយអនុលោមតាម 23 ក្រមសហរដ្ឋអាមេរិក (23 United States Code (USC) 327)។ Caltrans គឺជាទីភ្នាក់ងារឈានមុខគេដែលស្ថិតក្រោម NEPA និង CEQA ។

ផលប៉ះពាល់មួយចំនួនដែលបានកំណត់ថាមានសារៈសំខាន់នៅក្រោមច្បាប់ CEQA អាចមិននាំឱ្យមានការកំណត់សារៈសំខាន់នៅក្រោមច្បាប់ NEPA ឡើយ។ ដោយសារច្បាប់ស្តីពីគោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ NEPA ពាក់ព័ន្ធនឹងសារៈសំខាន់នៃគម្រោងទាំងមូលនោះ ជារៀងៗឯកសារ "កម្រិតទាបជាង" ត្រូវបានរៀបចំសម្រាប់ច្បាប់ NEPA ។ ប្រភេទឯកសាររួមគ្នាមួយដែលត្រូវបានគេមើលឃើញជាទូទៅច្រើនបំផុតនោះ គឺរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន/សេចក្តីថ្លែងការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន (EIR/EIS)។

នៅខែមិថុនាឆ្នាំ 2012, របាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន/សេចក្តីថ្លែងការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាង Draft EIR/EIS សម្រាប់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project បានចេញផ្សាយសម្រាប់ចរាចរសាធារណៈ។

នៅអំឡុងពេលការធ្វើចរាចរសាធារណៈ (ថ្ងៃទី 27 ខែមិថុនា ដល់ថ្ងៃទី 28 ខែកញ្ញា ឆ្នាំ 2012) សវនាការសាធារណៈ ចំនួនបី បានប្រព្រឹត្តទៅ ហើយមានមតិយោបល់បុគ្គលចំនួនដឹក 3,000 ត្រូវបានទទួលពីសមាជិកសាធារណៈជន ក្រុមអ្នកចាប់អារម្មណ៍ អង្គការ ទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ និងមន្ត្រីជាប់ឆ្នោត។ ក្នុងចំណោមបញ្ហាផ្សេងទៀត ដែលបាន រាប់បញ្ចូលនៅក្នុងមតិយោបល់ទាំងនោះ គឺការគាំទ្រដល់ក្រុមការងារគម្រោង ដើម្បីគិតពីការណា និងវិភាគជម្រើសផ្សេងៗគ្នា ដែលរួមមានសំណើសុំជាថ្មីម្តងទៀតសម្រាប់ជម្រើសមួយ ដែលអាចបន្ថែមច្រកដឹកជញ្ជូនទំនិញ ZENZE មានចំណែកផ្លូវចំនួនបួនខ្សែ ដោយមិនមានការពង្រីកចំណែកផ្លូវសម្រាប់គោលបំណងទូទៅនៅតាមផ្លូវ I-710 ។ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការព្រួយបារម្ភនានាដែលបានលើកឡើងក្នុងសវនាការសាធារណៈ ក៏ដូចជាការផ្តល់ប្រយោជន៍នៃការដឹកជញ្ជូន និងការរឹតចិត្តជម្រើសនៃគម្រោងនៅមូលដ្ឋានដែលអាចគ្រោងទុកជាមុនដោយសមហេតុផលជាច្រើននោះ ជម្រើសថ្មីបានបង្កើតឡើងសម្រាប់របាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់ បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS។ ការឆ្លើយតបទៅនឹងមតិយោបល់ដែលបានទទួលនៅអំឡុងពេលធ្វើចរាចរសាធារណៈឆ្នាំ 2012 ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ S ទៅនឹងរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS នេះ។

នៅអំឡុងពេលធ្វើចរាចរណ៍ឡើងវិញរយៈពេល 60 ថ្ងៃ សម្រាប់របាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបាន ផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS នឹងមានឱកាសសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ និងការផ្តល់មតិយោបល់ជាសាធារណៈ។ បន្ទាប់ពីការទទួលបានមតិយោបល់ពីសាធារណៈជន និងភ្នាក់ងារត្រួតពិនិត្យឡើងវិញលើរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS នេះ Caltrans អាចទទួលរងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងបរិស្ថាន និង/ឬវិស្វកម្មថែមទៀត។ EIR/EIS ចុងក្រោយ និងផ្តល់ជូនសាធារណជន។ EIR/EIS ចុងក្រោយ រាប់រួមបញ្ចូលការឆ្លើយតបទៅនឹងមតិយោបល់នានាដែលបានទទួលនៅក្នុងរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS ហើយនឹងកំណត់ អត្តសញ្ញាណជម្រើសដែលពេញចិត្ត។ របាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS ចុងក្រោយ នឹងមានការឆ្លើយតបទៅនឹងមតិយោបល់ដែលបានទទួលនៅអំឡុងពេលធ្វើចរាចរណ៍ជាសាធារណៈឆ្នាំ 2012 ត្រូវបានបញ្ចូលក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ S ទៅនឹងរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយ ឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS នេះ។ ដោយសារមានតម្រូវការក្រោម ច្បាប់ស្តីពីគុណភាពបរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា EIR/EIS ដែលឆ្លើយតបទៅនឹងយោបល់របស់ទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ នឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនរយៈពេលយ៉ាងតិចដប់ថ្ងៃ មុនការអនុម័តរបស់ Caltrans ចំពោះរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន EIR ចុងក្រោយ។ នៅក្រោមច្បាប់ស្តីពីគោលនយោបាយបរិស្ថានជាតិ NEPA នោះ របាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន EIS ចុងក្រោយ នឹងត្រូវបានផ្តល់ជូនសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញជាសាធារណៈដែលមានរយៈពេលយ៉ាងតិច 30 ថ្ងៃ មុនការអនុម័តលើកំណត់ត្រានៃការសម្រេចចិត្ត។ បន្ទាប់ពីការបញ្ចប់របាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន/សេចក្តីថ្លែងការណ៍ អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន EIR/EIS ចុងក្រោយ ប្រសិនបើការសម្រេចចិត្តនោះត្រូវបានអនុម័តដើម្បីអនុម័តគម្រោងច្រកផ្លូវ ឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នេះ លិខិតជូនដំណឹងអំពីការកំណត់នឹងត្រូវដាក់ទៅការិយាល័យរដ្ឋដោយគោរពតាម ច្បាប់ CEQA និងកំណត់ត្រានៃការសម្រេចចិត្ត នឹងត្រូវបោះផ្សាយនៅក្នុងបញ្ជីសហព័ន្ធ (Federal Register) ដោយអនុលោមតាមច្បាប់ NEPA ។

S.5 - ផលវិបាកបរិស្ថាន

ផ្នែកខាងក្រោមនេះសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់ដែលបានចងក្រងឯកសារនៅក្នុងការវិភាគបរិស្ថានដែលបានផ្តល់នៅក្នុងជំពូក 3.0 នៃរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងដែលបានផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញ/សេចក្តីថ្លែងការណ៍អំពីផលប៉ះពាល់បរិស្ថានពង្រាងបន្ថែម RDEIR/SDEIS នេះ។

ការប្តេជ្ញាចិត្តផ្នែកបរិស្ថាន និងវិធានការនានាដើម្បីកាត់បន្ថយការខូចខាត ត្រូវបានរៀបរាប់នៅក្នុងផ្នែកប្រធានបទនីមួយៗនៃជំពូក 3.0 និងរបាយការណ៍អំពីការប្តេជ្ញាចិត្តផ្នែកបរិស្ថាននៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ F។

ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបានពិពណ៌នាខាងក្រោមសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនកើតមានឡើងនៅក្រោមជម្រើស 1 (គ្មានការសាងសង់ដែលមានជម្រើស) ។ អត្ថប្រយោជន៍គម្រោងជាក់លាក់ ដូចជាការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងគុណភាពការធ្វើចលនា និងសុវត្ថិភាពខ្យល់ ក៏មិនកើតមានឡើងក្នុងកម្រិតដូចគ្នាដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 1 ឡើយ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏គម្រោងដទៃទៀតដែលបានសន្មតថាគ្មានលក្ខខណ្ឌសាងសង់នោះ នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ការធ្វើចលនា និងគុណភាពខ្យល់ក្នុងរយៈពេលវែង។

S.5.1 - ការប្រើប្រាស់ដី

S.5.1.1 - ការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់ និងនាពេលអនាគត

ជម្រើសសាងសង់ 1 ជម្រើសសាងសង់ នឹងមានប៉ះពាល់ដល់ពាណិជ្ជកម្មនិងសេវាកម្មដែលមានស្រាប់ ឧស្សាហកម្ម ទីផ្សារលក់ដី ការលំហែកាយលំនៅដ្ឋាន ការដឹកជញ្ជូន និងសេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និងការប្រើប្រាស់ដីទំនេរ។ ជម្រើស 5C នឹងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់ប្រហែល 538 អា (ជម្រើស 5C, ជម្រើស 1A, និងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដែលមានស្រាប់ប្រហែល 536 អា; ជម្រើស 5C, ជម្រើស 2A និងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់ប្រហែល 545 អា; និងជម្រើស 5C, ជម្រើស 3A នឹងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់ប្រហែល 541 អា) ចំពោះការប្រើប្រាស់ ដីធ្លីដឹកជញ្ជូន។ ជម្រើស 7 នឹងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់ប្រហែល 5748 អា (ជម្រើស 7, ជម្រើស 1B, និងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់ប្រហែល 752 អា; ជម្រើស 7, ជម្រើស 3B និងបង្កើនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដែលមានស្រាប់ប្រហែល 751 អា) ចំពោះការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដឹកជញ្ជូន។ ដូចនេះជម្រើស 7, ជម្រើស 1B, និងនាំមកនូវ ផលប៉ះពាល់ដ៏ធំបំផុតដល់ការប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលមានស្រាប់។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់កំណើនលូតលាស់ សូមមើលផ្នែក 3.2 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

S.5.1.2 - ភាពស្របគ្នាចំពោះផែនការរដ្ឋ តំបន់ និងមូលដ្ឋាន

ជម្រើសសាងសង់ 1 ខណៈពេលការស្នើសុំការអនុញ្ញាតឱ្យមានជម្រើសសាងសង់ នឹងតម្រូវឱ្យមានក្រុមហ៊ុន SCAG ខោនធីនៃទីក្រុងឡសអាន់ដ្សែលេស និងទីភ្នាក់ងារប្រចាំតំបន់ និងមូលដ្ឋានជាច្រើន ដើម្បីធ្វើវិសោធនកម្មផែនការរបស់ពួកគេ ដើម្បីឆ្លុះបញ្ចាំងពីការកែសម្រួលផ្លូវមេ I 710 ផ្លូវបំបែក ផ្លូវហាយវេមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជុំវិញ ក៏ដូចជាការលុបបំបាត់ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី ដែលអាចត្រូវដើម្បីទទួលបានសម្រាប់គម្រោងនោះ ជាទូទៅជម្រើសសាងសង់ដែលបានដាក់សំណើគឺស្របតាមផែនការទាំងនេះ។ នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា Caltrans នឹងត្រូវការធ្វើវិសោធនកម្មកិច្ចព្រមព្រៀងផ្លូវហាយវេដែលមានសុវត្ថិភាពរបស់ខ្លួនជាមួយទីក្រុងនានាដែលមានជម្រើសសាងសង់ និងអាចបន្ថែមប្តូរដាក់ចេញការតភ្ជាប់ផ្លូវ I-710, SR-91, ឬ I-405។ ការអនុម័ត FHWA តម្រូវឱ្យមានសម្រាប់ការតភ្ជាប់ផ្លូវថ្មីទៅកាន់ផ្លូវហាយវេអន្តររដ្ឋ។ លើសពីនេះទៀតជម្រើសសាងសង់គឺស្របតាមគោលដៅសំខាន់ៗចំនួនប្រាំ នៃច្បាប់ឆ្នេរខ្សាច់របស់រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Coastal Act)។

S.5.1.3 - ឧទ្យាន និងទឹកកន្លែងលំហែកាយ

ជម្រើសសាងសង់ 1 ជម្រើសសាងសង់នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ជាអចិន្ត្រៃយ៍ចំពោះឧទ្យាននិងកន្លែងលំហែកាយ ដែលរួមមានការប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ដល់ភូមិ Parque Dos Rios (ការប្រើប្រាស់ដីអចិន្ត្រៃយ៍ 1.68 អា ដែលស្ថិត ក្រោមជម្រើស 5C និងការប្រើប្រាស់ដីអចិន្ត្រៃយ៍មានទំហំស្មើសរុប 8.6 អា ដែលនឹងធ្វើឱ្យទៅឧទ្យានមិនដំណើរការ នៅក្រោមជម្រើស 7 ក៏ដូចជាសិទ្ធិប្រើប្រាស់ដីអ្នកដទៃសម្រាប់សំណង់បណ្តោះអាសន្ននៅក្រោមជម្រើសទាំងពីរ) និងការទទួលបានពេញលេញនៃទឹកកន្លែងសម្រាកលំហែកាយសម្រាប់ក្លិបបរិច្ចាគសត្វ និងការនេសាទត្រី (Compton Hunting and Fishing Club)។ លើសពីនេះជម្រើសសាងសង់នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដល់ឧទ្យាន Maywood River Park និង Coolidge Park (ផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញកម្រិតទាប) និងឧទ្យាន Bandini Park (តម្រូវឱ្យមានផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់អចិន្ត្រៃយ៍)។ ជម្រើសសាងសង់ទាំងពីរនឹងតម្រូវឱ្យមានការស្ថាបនាស្ថានីយ៍ដឹកជញ្ជូន ហើយដែលជាលទ្ធផលផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់ DeForest Market Street Basin of the Deforest Treatment និង Dominguez Gap Wetlands; និងជម្រើស 7 នឹងរាប់បញ្ចូលផ្ទៃដីអចិន្ត្រៃយ៍ 5.4 អា ពីតំបន់ដីសណ្តដីសើម West Basin ខាងលិច។ ជម្រើសសាងសង់ទាំងពីរនឹងអាចប៉ះពាល់ដល់ឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park នៅក្នុងទីក្រុងឡងប៊ិច Long Beach ដោយសារតែការរៀបចំឡើងវិញផ្លូវ Shoreline Dr. និងផ្ទៃដីប្រហែល 2.90 អា នឹងអាចត្រូវបានប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍; ប៉ុន្តែដោយមានការបញ្ចូលគ្នាជាមួយដីដែលបានប្រើពីមុនសម្រាប់ផ្លូវ Shoreline Dr. នោះ ឧទ្យាននេះ នឹងទទួលបានការកើនឡើងសរុប 2.99 អា។ បន្ទាប់ពីការស្ថាបនា នឹងមានអត្ថប្រយោជន៍ដល់សាធារណជន ដោយសារ តែភាពងាយស្រួលនៃឧទ្យានដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងច្រកផ្លូវចេញចូលឧទ្យានតាមរយៈការរួមបញ្ចូលគ្នានៃបណ្តាឧទ្យានដែលមានស្រាប់ និងដោយសារតែគម្រោងនេះនឹងនាំមកនូវការកើនឡើងផ្ទៃដីឧទ្យាន ដែលជាលទ្ធផលមានឧទ្យានដែលមានមុខងារច្រើនថែមទៀត ដោយមានផ្ទៃដីឧទ្យានសរុប 28.38 អា។



សូម្បី Cesar E. Chavez.

ជម្រើសសាងសង់នឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវជិះកង់ក្នុងតំបន់ ឬនៅមូលដ្ឋានដោយបន្ថែមផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់សម្រាប់អ្នកថ្មើរជើង/ផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់សម្រាប់ការជិះកង់ចំនួនបីខ្សែប៉ុណ្ណោះ ដែលស្ថិតនៅក្រោមជម្រើសសាងសង់ និងផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់ដែលបានដាក់សំណើចំនួនប្រាំខ្សែដែលស្ថិតនៅក្រោមជម្រើស 5C។ ច្រកផ្លូវចេញចូលទៅកាន់ផ្លូវលំតាមទន្លេទីក្រុងឡសអាន់ដ្សែលេស Los Angeles River Trail នឹងអាចត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងដោយសារតែលទ្ធផលនៃការកែសម្រួលច្រកចូលផ្លូវលំនៅតាមផ្លូវហាយវេមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានច្រើនជុំវិញដែលឆ្លងកាត់ផ្លូវលំ។

S.5.2 - កំណើន

S.5.2.1 - ជម្រើសសាងសង់

ការផ្លាស់ប្តូរដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងត្រូវបានសម្រេច ដោយសារជម្រើសសាងសង់អាចជះឥទ្ធិពលតិចតួចទៅលើតម្រូវការសម្រាប់ការប្រើប្រាស់លំនៅដ្ឋាននិងមិនមែនលំនៅដ្ឋាននៅក្នុងទីក្រុងនិងសហគមន៍នានានៅក្នុងអនុតំបន់ទីក្រុងហ្គេតវេយ Gateway Cities; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយវាមិនត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីឱ្យមានតម្រូវការកែសម្រួលផែនការទូទៅ General Plan ដែលបានអនុម័តដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យមានកម្រិតអភិវឌ្ឍន៍ដ៏ខ្លាំង (លំនៅដ្ឋាននិងមិនមែនលំនៅដ្ឋាន) ។ ជម្រើសសាងសង់ I-710 ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងទទួលបានការរីកចម្រើនតាមផែនការគ្រោងទុក ដែលបានអនុម័ត ដែលមានស្រាប់នៅក្នុងតំបន់នេះ ប៉ុន្តែមិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានឥទ្ធិពលលើបរិមាណពេលវេលា ឬទីតាំងនៃការរីកចម្រើននៅក្នុងតំបន់នេះឡើយ។ លើសពីនេះ ដោយសារតែការខ្វះខាតដីទំនេរ ឬដីដែលអភិវឌ្ឍន៍តិចតួចនៅច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor នោះ ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនជួយសម្រួលដល់ការអភិវឌ្ឍន៍ថ្មី តាមរយៈការបើកច្រកផ្លូវចេញចូលតំបន់ដែលមិនទាន់អភិវឌ្ឍន៍ឬតំបន់អភិវឌ្ឍន៍តិចតួចពីមុនឡើយ។



One purpose of the I-710 Corridor Project is to accommodate growth related to goods movement. Projects such as the new Gerald Desmond Bridge are examples of other projects in the I-710 Study Area planned to accommodate growth related to goods movement.

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 បង្កផលប៉ះពាល់សហគមន៍ សូមមើលផ្នែក 3.3 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

ធាតុសំខាន់នៃគោលបំណងគម្រោងសម្រាប់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project គឺដើម្បីដោះស្រាយ ការកើនឡើងនៃចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ការងារ និងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចដែលទាក់ទងនឹងការដឹកជញ្ជូនទំនិញ។ ការបង្កើនចំនួនរថយន្តបើកបរលើផ្លូវបានតាមផ្លូវ I-710

ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសសាងសង់ មិនត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានឥទ្ធិពលលើ តម្រូវការសម្រាប់កំណើននៅកំពង់ផែនានា Ports ឡើយ ហើយក៏មិនមានការកើនឡើងនូវសមត្ថភាពដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមតម្រូវការធ្វើដំណើរកើនឡើងយ៉ាងច្រើននៅកំពង់ផែនានា Ports នៅតាមផ្លូវ I-710 ឡើយ។ ការណែនាំនេះគឺដោយសារតែ ការវិភាគពីកំណើនទំនិញតាមកំពង់ផែ និងការដឹកជញ្ជូនតាមកុងតឺន័រដោយសេណារីយ៉ូរថយន្តដឹកទំនិញបានបង្ហាញថាលទ្ធផលសេណារីយ៉ូរដែលមានកំណើនទាបមានការដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តដឹកជញ្ជូនទំនិញប្រចាំថ្ងៃមានត្រឹមតែ 11 ភាគរយប៉ុណ្ណោះ បើប្រៀបធៀបទៅនឹងសេណារីយ៉ូរដែលមានកំណើនខ្ពស់ បើទោះបីជាសេណារីយ៉ូរមានកំណើនកម្រិត ទាបក៏ដោយ ក៏ការដឹកជញ្ជូនទំនិញក្នុងកុងតឺន័រមានតិចជាង 33 ភាគរយ បើប្រៀបធៀបជាមួយនឹងសេណារីយ៉ូរដែលមាន កំណើនខ្ពស់។



កម្មករម្នាក់នៅដៃ Long Beach។

S.5.3 - ផលប៉ះពាល់សហគមន៍

S.5.3.1 - លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ជម្រើសសាងសង់។ ខណៈពេលមានការបែងចែកជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះលក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ នឹងអាចកើតមានឡើងដោយសារលទ្ធផលសាងសង់ពីការគ្មានជម្រើសសាងសង់ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងការដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលផ្តល់ដោយគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងផ្តល់ផលប្រយោជន៍ដល់សហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ផងដែរ តាមរយៈការផ្តល់ជូនការភ្ជាប់កាន់តែប្រសើរឡើងទៅនឹងផ្នែកផ្សេងទៀតនៃតំបន់សិក្សា Study Area (ឧទាហរណ៍ បានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវឆ្លងកាត់ឥណ្ឌាភ្ជាប់ផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង និងការជិះកងឆ្លងកាត់ផ្លូវ I-710 និងផ្លូវនៅតាមអនុតំបន់ទីក្រុងទូរស័ព្ទរដ្ឋលេស Los Angeles River) និងផ្លូវនៅតាមអនុតំបន់ទីក្រុងហ្គេតវេយ Gateway Cities Subregion ទាំងមូល។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ផលប៉ះពាល់ពីការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ ពិតជាកើតមានឡើងនៅកម្រិតមូលដ្ឋាននៅតាមទីក្រុងឡងប៊ិច Long Beach, Bell និង Commerce ដោយសារតែការផ្លាស់ទីលំនៅពីការភ្ជាប់

ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ដែលមានស្រាប់ ឬទឹកកន្លែងសហគមន៍សំខាន់ៗដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 7 ។

ការកាត់បន្ថយការផ្លាស់ទីលំនៅនៅក្នុងសហគមន៍ទាំងនេះ ត្រូវបានផ្តល់តាមរយៈការអនុវត្តវិធានការសម្រាល់ C-1 ដែលបានពិពណ៌នានៅក្នុងផ្នែក 3.3.2.4 ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ដោយសារការផ្លាស់ទីលំនៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅ ក្នុងទីក្រុង Commerce (ដែលស្ថិតនៅកន្លែងជាក់លាក់នៅតំបន់ជិតខាង Ayers និង Sydney Neighborhoods នៅមហាវិថី Washington Blvd. និង I-710), ស្ថានប័នជំនួញនានា និង/ឬទឹកកន្លែងសហគមន៍សំខាន់ៗនៅក្រោម ជម្រើស 7 តំបន់មូលដ្ឋានដែលស្ថិតក្នុងទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach, Bell និង Commerce នឹងអាចមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានដល់លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ដោយសារតែលទ្ធផលនៃការផ្លាស់ទីលំនៅទាំងនេះ។

សេវាកម្មសហគមន៍នៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ដូចជាអគ្គិភ័យការពារពារពិបូលីស និងអ្នកឆ្លើយតបសង្គ្រោះបន្ទាន់ផ្សេងទៀត និងអាចរកបានងាយស្រួលជាងនៅក្រោមជម្រើសសាងសង់នានា ដោយសារការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area នឹងអាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់។ ដូច្នេះដោយមានលើកលែងទីក្រុងឡុងប៊ិច Long Beach, Bell និង Commerce នោះ ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ឡើយ។

ជម្រើសសាងសង់ត្រូវបានបង្កើតឡើងតាមរយៈដំណើរការផ្សព្វផ្សាយសហគមន៍យ៉ាងទូលំទូលាយ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងតម្រូវការពីភ្នាក់ងារសាធារណៈនិងអ្នកពាក់ព័ន្ធជាច្រើន ដើម្បីជៀសវាងផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានធម្មជាតិនិងបរិស្ថានដែលបង្កើតដោយមនុស្ស

ដែលរួមមានសហគមន៍ដែលមានស្រាប់ និងអនាគត។ ការព្រួយបារម្ភនិងមតិយោបល់របស់សហគមន៍ ត្រូវបានបង្ហាញទូទាំងដំណើរការវេចនាប្រុង និងជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងយ៉ាងច្រើនតាមដែលអាចធ្វើទៅបាន ដើម្បីដោះស្រាយការព្រួយបារម្ភរបស់សហគមន៍ និងរក្សាលក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍។ ដូច្នេះដោយមានករណីលើកលែងដែលបានកត់សម្គាល់ខាងលើ ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 7 លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនង សហគមន៍ភាគច្រើននឹងនៅដដែល ដោយមានការអនុវត្តជម្រើសសាងសង់។

S.5.3.2 - ការផ្លាស់ទីលំនៅ និងការទទួលបានអចលនទ្រព្យ

ជម្រើសសាងសង់ 1 ជម្រើសសាងសង់នឹងនាំឱ្យមានការផ្លាស់លំនៅដ្ឋាននេះទ្រព្យសម្បត្តិដែលជាលំនៅដ្ឋាននិងមិនមែនជាលំនៅដ្ឋាន។ ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់លំនៅដ្ឋាននៅក្នុងទីក្រុង/សហគមន៍ Boyle Heights, Cudahy, Downey, Lakewood, Maywood, Paramount, Signal Hill, Huntington Park, Wilmington, ឬ San Pedro។ យោងតាមរបាយការណ៍ស្តីពីផលប៉ះពាល់ពីការផ្លាស់លំនៅដ្ឋាន (Impact Impact Report (ឆ្នាំ 2017)) នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project Study Area នោះ ជម្រើស 5C នឹងបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែនលំនៅដ្ឋានសរុប 158 និងការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលជាលំនៅដ្ឋាន 109។ ផ្អែកលើលំនៅដ្ឋាន មួយមានមនុស្សរស់នៅជាមធ្យមចំនួនបួននាក់នោះ ជម្រើស 5C (មិនរាប់បញ្ចូលជម្រើសរៀបចំប្លង់ឡើយ), 5C (ជម្រើស 1A) និង 5C (ជម្រើស 2A) ដែលលទ្ធផលនីមួយៗនៅក្នុងការផ្លាស់ទីកន្លែងរស់នៅដែលមានប្រជាពលរដ្ឋប្រមាណ 436 នាក់។ ជម្រើស 5C, ជម្រើស 1A, និងបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែនលំនៅដ្ឋានសរុប 157 និងការផ្លាស់ ទីកន្លែងដែលជាលំនៅដ្ឋាន 109។ ជម្រើស 5C, ជម្រើស 2A នឹងបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែនលំនៅដ្ឋាន 161 និងការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលជាលំនៅដ្ឋាន 109, ជម្រើស 5C, ជម្រើស 3A, និងធ្វើឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែន លំនៅដ្ឋាន 165 និងការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលជាលំនៅដ្ឋាន 128 ដែលបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងប្រជាពលរដ្ឋប្រមាណ 512 នាក់។ ជាទូទៅជម្រើស 5C, ជម្រើស 3A, មានផលប៉ះពាល់ដល់ចំនួនកាន់តែច្រើននៃក្បាលដីទាំងដីដែលមិនមែនលំនៅដ្ឋាន និងដីដែលជាលំនៅដ្ឋាន។

ជម្រើស 7 (ដោយមិនរាប់បញ្ចូលជម្រើសរៀបចំប្លង់) នោះ នឹងបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែន លំនៅដ្ឋានសរុប 206 និងការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលជាលំនៅដ្ឋាន 121 ដែលបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងប្រជាពលរដ្ឋប្រមាណ 484 នាក់។ ជម្រើស 7, ជម្រើស 1B នឹងបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែនលំនៅដ្ឋានសរុប 206 និងការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលជាលំនៅដ្ឋាន 136 ដែលបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងប្រជាពលរដ្ឋប្រមាណ 544 នាក់។ ជម្រើស 7, ជម្រើស 3B នឹងបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងដែលមិនមែនលំនៅដ្ឋានសរុប 213 និងការផ្លាស់ទីកន្លែង ដែលជាលំនៅដ្ឋាន 140 ដែលបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីកន្លែងប្រជាពលរដ្ឋប្រមាណ 560 នាក់។ សម្រាប់តំបន់សិក្សាភាគច្រើន ការផ្លាស់ទីលំនៅដែលជាលំនៅដ្ឋានដែលមានលក្ខខណ្ឌតាមទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន មិនបង្ហាញអំពីតម្រូវការសម្រាប់ការសាងសង់លំនៅដ្ឋានជំនួសឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏លំនៅដ្ឋាននៃការសម្រេចចិត្ត ចុងក្រោយ (Housing of Last Resort) អាចត្រូវបានគិតពីចារណាលើការផ្លាស់ប្តូរទីកន្លែងទ្រព្យសម្បត្តិលំនៅដ្ឋានដែលរងផលប៉ះពាល់ ដូចជាផ្ទះចល័តដីដើម។ ឧទាហរណ៍ផ្ទះចល័តចំនួន 5 នៅឧទ្យាន El Rancho Mobile Home Park ក្នុងទីក្រុង Compton នឹងអាចត្រូវដាក់សំណើសុំការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសសាងសង់ទាំងពីរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ធនធាននៃការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ផ្ទះចល័តបច្ចុប្បន្ន មិនមាននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ឡើយ។ ការណែនាំនឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់អ្នកផ្លាស់ទីលំនៅទាំងនោះ ដែលរស់នៅក្នុងទីក្រុង Compton (ដោយសន្មតថាពួកគេចង់ស្នាក់នៅក្នុងផ្ទះចល័តដដែល)។ ចំពោះផលប៉ះពាល់ទ្រព្យសម្បត្តិដែលជា លំនៅដ្ឋានភាគច្រើននោះមានធនធានគ្រប់គ្រាន់នាពេលបច្ចុប្បន្នដើម្បីផ្លាស់ប្តូរអ្នករស់នៅតាមលំនៅដ្ឋានដែលមានស្រាប់ទៅជាលំនៅដ្ឋានជំនួសដែលអាចប្រៀបធៀបបានដោយមានករណីលើកលែងដែលបានកត់សម្គាល់នៅក្នុងការកាត់ក្តីកាលពីពេលមុន។



ស្ថានីយពន្ធឃត្តិភ័យលេខ 4 នៅក្រុង Vernon នឹងតម្រូវឱ្យមានការរើទីតាំងថ្មីក្រោមជម្រើសជំនួសសម្រាប់ការសាងសង់ I-710 ទាំងអស់។

ជាលទ្ធផលនៃការទទួលបានអចលនទ្រព្យនិងការផ្លាស់លំនៅដ្ឋាននោះ ជម្រើសសាងសង់អាចនាំឱ្យមានការបាត់បង់ពន្ធលើការលក់និងប្រាក់ចំណូលពន្ធអចលនទ្រព្យដល់ទីក្រុងដែលរងផលប៉ះពាល់នៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area និង Metro និងរដ្ឋផងដែរ។ វាក៏ជាគោលបំណងរបស់ Caltrans និង Metro ដែលថាការផ្លាស់ទីលំនៅទាំងអស់នឹងកើតឡើង នៅក្នុងសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់ ដែលនឹងជួយរក្សាប្រាក់ចំណូលពន្ធដែលបាត់បង់ជាសក្តានុពលនៅក្នុងសហគមន៍ទាំងនោះ។ តារាង S-3 សង្ខេបអំពីការផ្លាស់ទីលំនៅដែលជាលំនៅដ្ឋាន និងមិនមែនលំនៅដ្ឋានតាមជម្រើសសាងសង់។

តារាង S-3: ការផ្លាស់ទីលំនៅតាមជម្រើសសាងសង់

ការផ្លាស់ទីលំនៅតាមជម្រើសសាងសង់				
	លំនៅដ្ឋាន	មិនមែនលំនៅដ្ឋាន	ការផ្លាស់ទីលំនៅសរុប	ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅសរុបដែលបានផ្លាស់ទីលំនៅ
ជម្រើស 5C	109	158	267	436
ជម្រើសរចនាប្លង់ 1A	109	157	266	436
ជម្រើសរចនាប្លង់ 2A	109	161	270	436
ជម្រើសរចនាប្លង់ 3A	128	165	293	512
ជម្រើស 7	121	206	327	484
ជម្រើសរចនាប្លង់ 1B	136	206	342	544
ជម្រើសរចនាប្លង់ 3B	140	213	353	560

ប្រភព៖ Epic Land Solutions, Inc. របាយការណ៍ផលប៉ះពាល់នៃការផ្លាស់ទីលំនៅ ខែមីនា (2017)

S.5.3.3 - យុត្តិធម៌បរិស្ថាន

ជម្រើសសាងសង់ 1 ជាទូទៅគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងមានលទ្ធផលដែលជាផលប្រយោជន៍ ជាច្រើនចំពោះសហគមន៍ជុំវិញ និងអ្នកប្រើច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 បើប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌបច្ចុប្បន្ន ដែលរួមមាន ការកាត់បន្ថយកម្រិតបញ្ចេញខ្លួន និងហានិភ័យសុខភាពដែលពាក់ព័ន្ធ; ការកាត់បន្ថយសំឡេងខ្លាំងនៅតាមទីតាំង ភាគច្រើន; និងកម្រិតសេវាកម្ម និងសុវត្ថិភាពដែលធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមផ្លូវបំបែកនៅមូលដ្ឋាន។ លើសពីនេះទៀតជាគុណផ្សេងទៀតនៃគម្រោង ដូចជាកម្មវិធីធានារ៉ាប់រងសុខភាពសហគមន៍ នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ពិសេសដល់សហគមន៍យុត្តិធម៌បរិស្ថាន ទោះបីជាមានផលប៉ះពាល់មិនអាចត្រូវបានកំណត់បរិមាណនៅពេលនេះ ដោយសារតែលក្ខណៈនៃកម្មវិធី (ដើម្បី ផ្តល់មូលនិធិសម្រាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនាពេលអនាគត និង/ឬ គម្រោងទាក់ទងនឹងសុខភាពដោយផ្អែកលើករណីមួយៗ)។ ប៉ុន្តែទោះជាមានអនុវត្តលើការធានារ៉ាប់រងទាំងនេះ ក៏ដោយ ក៏ការវិភាគលើយុត្តិធម៌បរិស្ថានសម្រាប់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project បានកំណត់ផលប៉ះពាល់កម្រិតខ្ពស់និងអវិជ្ជមាន ជាសក្តានុពលដោយមិនសមាមាត្រទៅនឹងចំនួនប្រជាពលរដ្ឋភាគច្រើន និងប្រជាពលរដ្ឋដែលមានប្រាក់ចំណូលទាបនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area បន្ទាប់ពីការគិត ពិចារណាលើការកាត់បន្ថយ។ ផលប៉ះពាល់កម្រិតខ្ពស់និងអវិជ្ជមានដោយមិនសមាមាត្រទាំងនេះ ត្រូវបានកំណត់សម្រាប់គុណភាពខ្យល់ (ការសាងសង់ និង ការប្រតិបត្តិការ) សំឡេងខ្លាំង ចរាចរណ៍ ការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ ដែលទាក់ទងនឹងការផ្លាស់ទីលំនៅ ធនធានដែលអាចមើលឃើញ និងការប្រើប្រាស់ដី។

ដោយសារសក្តានុពលចំពោះផលប៉ះពាល់កម្រិតខ្ពស់និងអវិជ្ជមានដោយមិនសមាមាត្រនេះ ការកាត់បន្ថយបន្ថែមទៀតត្រូវបានដាក់សំណើសុំ ដើម្បីជួយកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដែលទាក់ទងនឹងគម្រោងចំពោះសហគមន៍យុត្តិធម៌បរិស្ថាន។ ការកាត់បន្ថយនេះ នឹងផ្តល់មូលនិធិដល់គម្រោងនានា ដែលនឹងជួយលើកកម្ពស់គុណភាពខ្យល់ សុខភាពសាធារណៈ សោភ័ណភាព និងបញ្ហាផ្សេងៗដែលប្រឈមដោយចំនួនប្រជាពលរដ្ឋសម្រាប់យុត្តិធម៌បរិស្ថាននៅតាមច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់។

S.5.4 - សេវាកម្មប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់

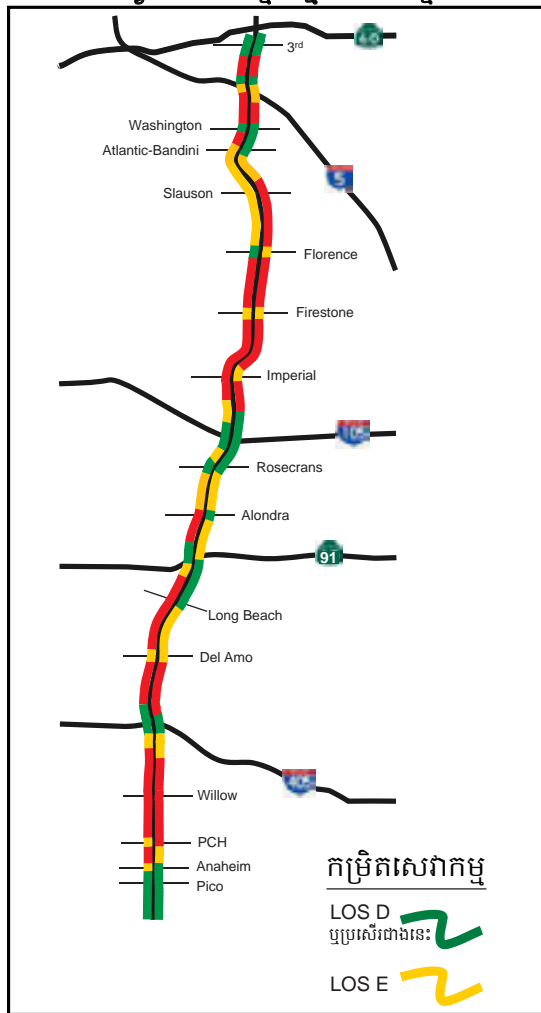
S.5.4.1 - ជម្រើសសាងសង់

ជម្រើសសាងសង់មិនបណ្តាលឱ្យមានចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ ឬតម្រូវការកើនឡើងសម្រាប់ការសេវាកម្មសាធារណៈនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ដោយសារពួកគេនឹងមិនសាងសង់លំនៅដ្ឋាន ឬស្ថាប័នថ្មីឡើយ។ ជម្រើសសាងសង់នឹងអាចមានលទ្ធផលដែលមានគុណប្រយោជន៍ និងលទ្ធផលមិនល្អចំពោះការការពារអគ្គិភ័យ និងអ្នកជួលសេវាកម្មការពារអនុវត្តច្បាប់ក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area។ ជម្រើសសាងសង់នឹងនាំឱ្យមានការផ្លាស់ទីលំនៅដ្ឋាននៃទីក្រុង Vernon ស្ថានីយអគ្គិភ័យ Fire Station No. 4. លទ្ធផលដែលមានគុណប្រយោជន៍ រួមមានពេលវេលានៃការឆ្លើយតបគ្រាអាសន្នកាន់តែប្រសើរឡើង ដោយសារតែសមត្ថភាពចាត់វិធានការការពារអគ្គិភ័យ ការអនុវត្តច្បាប់ និងធនធានសេវាកម្មសង្គ្រោះបន្ទាន់ពីតំបន់មួយទៅតំបន់មួយផ្សេងទៀត នឹងត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងតាមរយៈបណ្តាញគមនាគមន៍ដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង។

ជម្រើស 5C និង 7 នឹងមានផលប៉ះពាល់ដល់បណ្តាញសេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ ដូចជាការទទួលបានខ្សែកាប ខ្លួនប្រហួស រូបរាងឥន្ធនៈ អគ្គិសនី លូទឹក ទឹកស្អុយ ទឹក និងបណ្តាញសេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ ។ ទាំងអស់នេះ រាប់បញ្ចូលទាំងការចែកចាយ និងបណ្តាញបញ្ជូនដែលនឹងតម្រូវឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទីតាំង ឬការពារនៅកន្លែង។ លើសពីនេះ ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទីតាំងរោងចក្រអគ្គិសនី និងរោងចក្របញ្ជូនខ្លួន ដែលជាកម្មសិទ្ធិ និងប្រតិបត្តិការដោយ ក្រុមហ៊ុនអេឌីសុងរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាភាគខាងត្បូង (Southern California Edison (SCE)), ក្រុមហ៊ុនហ្គាសរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ាភាគខាងត្បូង (Southern California Gas Company (SCGC)), នាយកដ្ឋានទឹក និងអគ្គិសនីរដ្ឋឡូសអានីដេស (Los Angeles Department of Water and Power (DWP)) និងក្រុមហ៊ុនផ្សេងៗទៀត។ យុទ្ធសាស្ត្រផ្លាស់ប្តូរទីកន្លែងជាច្រើន ដែលរួមមានការរៀបចំទីកន្លែងក្រោមដីនៅតាមតំបន់នានា និងការការពារនៅកន្លែង កន្លែង ត្រូវបានគិតពិចារណាសម្រាប់សេវាកម្មប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ ដែលរងផលប៉ះពាល់ដោយសារជម្រើសសាងសង់។ ដើម្បីដោះស្រាយការផ្លាស់ទីកន្លែងសម្រាប់សេវាកម្មប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃនេះ Metro បានធ្វើការសិក្សាលម្អិតអំពីការផ្លាស់ទីកន្លែង ដើម្បីជួយកាត់បន្ថយពេលវេលាសំខាន់ៗដែលចាំបាច់ ដើម្បីអនុវត្តការផ្លាស់ទីកន្លែងទាំងនេះ។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់សេវាប្រើប្រាស់ និងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ សូមមើលផ្នែក 3.4 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង ។

S.5.5 - ការធ្វើចរាចរណ៍ អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់



កម្រិតសេវាមិនសាងសង់ឆ្នាំ 2035 - ម៉ោងចរាចរមមាញឹកពេលព្រឹក

S.5.5.1 - ជម្រើសសាងសង់

នៅតាមផ្លូវមេ I 710, ជាទូទៅកម្រិតគុណភាពសេវាកម្មចរាចរណ៍ LOS ត្រូវបានថែរក្សា ឬធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅពេលព្រឹក ថ្ងៃត្រង់ និងពេលមមាញឹកនៅពេលល្ងាចនៅតាមទិសដៅទាំងពីរនៃផ្លូវ I 710 នៅពេលប្រៀបធៀបលក្ខខណ្ឌនៃជម្រើសសាងសង់ឆ្នាំ 2035 (ជម្រើស 5C និង 7, ជម្រើសរចនាប្លង់ទាំងអស់) ចំពោះលក្ខខណ្ឌឆ្នាំ 2035 គ្មានជម្រើសសាងសង់ (ជម្រើស 1)។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយកម្រិតគុណភាពសេវាកម្ម LOS ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅក្រោមជម្រើសសាងសង់ដោយប្រៀបធៀប

ទៅនឹងគ្មានជម្រើសសាងសង់ក៏ដោយ ក៏ចំណែកផ្លូវជាច្រើននៃផ្លូវមេ I 710 នឹងអាចប្រឈមនឹងកម្រិតគុណភាពសេវាកម្ម LOS ខ្សោយនៅឆ្នាំ 2035 ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 1 នៅពេលព្រឹក ថ្ងៃត្រង់ និងពេលមមាញឹកនៅពេលល្ងាចនៅតាម ទិសដៅទាំងពីរនៅភាគខាងជើង និងខាងត្បូង ដោយសារចំនួនចរាចរណ៍កើនឡើង ដែលបណ្តាលមកពីកំណើនចរាចរណ៍ក្នុងតំបន់។

នឹងមានការថយចុះខ្សោយកម្រិតគុណភាពសេវាកម្ម LOS ចំពោះជម្រើសសាងសង់គម្រោងនៅតាមទីតាំងមួយចំនួន។ ផ្លូវប្រសព្វជាច្រើនដែលត្រូវបានគេព្យាករណ៍ថានឹងប្រឈមនឹងកម្រិតគុណភាពសេវាកម្ម LOS ខ្សោយ និងផ្លូវប្រសព្វជាច្រើន ពន្យារពេលក្រោមលក្ខខណ្ឌជម្រើស 1 មិនត្រូវបានគេកំណត់ថាជាផ្លូវប្រសព្វដែលរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរឡើយ ដោយសារវាមិនមានការកើនឡើងនូវការពន្យារពេលនៅក្នុងជម្រើសសាងសង់ឡើយ ដូច្នោះហើយមិនត្រូវមានផលប៉ះពាល់ ដោយគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ការវិនិយោគគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 ត្រូវបានគេប៉ាន់ប្រមាណថានឹងនាំមកនូវផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ផ្លូវប្រសព្វចំនួន 32 កន្លែង ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 5C និងផ្លូវប្រសព្វចំនួន 30 កន្លែង ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 7 មុនពេលកាត់បន្ថយ។

ការបន្ថយបន្ថយតាមទម្រង់នៃការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសញ្ញាចរាចរណ៍ និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវប្រសព្វ ត្រូវបានដាក់សំណើទាំងអស់ ប៉ុន្តែមានផ្លូវប្រសព្វដែលរងផលប៉ះពាល់ចំនួនពីរ ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 5C និងទាំងអស់ប៉ុន្តែមានផ្លូវប្រសព្វដែលរង ផលប៉ះពាល់ចំនួនបួន ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 7 ។ ការបន្ថយបន្ថយមិនត្រូវបានដាក់សំណើនៅតាមទីតាំងទាំងនេះទេ ដោយសារមានឧបសគ្គច្រកផ្លូវដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់។



គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project រាប់បញ្ចូលទាំងការផ្លាស់ប្តូរផ្លូវបំបែកមានចំណែកផ្លូវអាចឱ្យថយចុះលើកម្រិតច្រើន ដែលអាចមានផលប៉ះពាល់ដល់ចំណែកផ្លូវដើរសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងនៅសងខាងផ្លូវចូល និងផ្លូវជិះកង់។ គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នឹងផ្តល់ជូនទឹកកន្លែងសម្រាប់ការជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង នៅតាមទីតាំងនានាដែលផ្លូវនៅមូលដ្ឋានត្រូវរងផលប៉ះពាល់ដោយសំណង់នៃជម្រើសសាងសង់។ ដោយសារទឹកកន្លែងជិះកង់ និងអ្នកថ្មើរជើង នឹងត្រូវបានរក្សាទុក ឬធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនោះ ផលប៉ះពាល់ពីគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នៅលើផ្លូវធ្វើដំណើរអ្នកថ្មើរជើង ឬការជិះកង់ នឹងមិនផ្លាស់ប្តូរច្រើនឡើយ ដោយសារតែលទ្ធផលនៃការអនុវត្តជម្រើសសាងសង់។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់សេវាប្រើប្រាស់សូមមើលផ្នែក 3.5 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង ។

S.5.6 - អាចមើលឃើញ/សោភ័ណភាព

S.5.6.1 - ជម្រើសសាងសង់

វានឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានយូរអង្វែងចំពោះសំណង់នៃជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់។ សមាសភាគច្រើននៃជម្រើសទាំងនេះនឹងបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញកាន់តែច្រើនជាងអ្វីដែលនឹងកើតឡើងនៅក្រោម ជម្រើស 5C ។ ផលប៉ះពាល់ដែលមានកម្រិតខ្ពស់មធ្យមខ្លះ គម្រោងឱ្យមានវិធានការកាត់បន្ថយដែលត្រូវការរយៈពេលជាង 5 ឆ្នាំដើម្បីឱ្យមានប្រសិទ្ធភាព រីឯតំបន់ផ្សេងទៀតបង្ហាញពីកម្រិតតិចតួចនៃផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលមានលំដាប់ចាប់ពីកម្រិតមធ្យមរហូតដល់កម្រិតគ្មានកំណត់/ទាប ឬប្រឈមនឹងផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញវិជ្ជមាន។ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង/ដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាពនៃច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor គឺចង់បានដោយសហគមន៍ដែលរងផលប៉ះពាល់; ការណែនាំអាចសម្រេចបានតាមរយៈការអនុវត្តផែនការមេដែលទាក់ទងនឹងសោភ័ណភាពនៃច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Aesthetic Master Plan (2015) ដែលនឹងកំណត់វិធានការលាបពណ៌ទេសភាព និងសោភ័ណភាព ដែលនឹងត្រូវដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងការចនាប្លង់ចុងក្រោយនៃគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project។ ផែនការមេច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ (Corridor Master Plan) ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងដំណើរការរៀបចំប្លង់បរិវេណដែលមានលក្ខណៈពិបាកក្នុងការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយទីភ្នាក់ងារមូលដ្ឋានដែលរងផលប៉ះពាល់និងរាប់បញ្ចូលទាំងការចូលរួមរបស់សមាជិកសហគមន៍មូលដ្ឋានដែលកំណត់ដោយទីភ្នាក់ងារមូលដ្ឋាន។ ការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មសាធាតុ (សម្រាប់រចនាសម្ព័ន្ធសំណង់ និងរបងទ្រូងផ្លូវ ជាដើម) ការដាំដុះប្រពន្ធធារាសាស្ត្រ ឱកាសសម្រាប់ការកំណត់អគ្គសញ្ញាណសហគមន៍នឹងត្រូវបញ្ចូលទៅក្នុង ការចនាប្លង់គម្រោង ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញ និងផលប៉ះពាល់សហគមន៍ពិទ្ធិហាដែលកើនឡើងពីការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងគម្រោង។



ជញ្ជាំងការពារសំលេងវិទ្យុសកម្មកាត់បន្ថយសំលេងវិទ្យុសកម្មបច្ចេកទេសបង្កើតផលប៉ះពាល់រូបសោភ័ណនៅពេលបាញ់ ឬក្លាយជាគោលដៅនៃការគូរសំលេង។ ដើម្បីសម្រាលផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ ផែនការទេសភាពគោលមួយនឹងត្រូវត្រៀមរៀបចំដើម្បីផ្តល់ទេសភាព និងការគុបតែងដែលមានសោភ័ណគួរគយគន់។ ដោយបន្ថែមលើការផ្លាស់ប្តូររចនាសម្ព័ន្ធ ឬការផ្លាស់ប្តូរជាក់ស្តែងដែលគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងបង្កើតនោះ អ្នកទស្សនានៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area នឹងទទួលបានភ្លើងបំភ្លឺនៅពេលយប់បន្ថែមពីការបន្ថែម ភ្លើងបំភ្លឺចរាចរណ៍លើច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលបានលើកឱ្យខ្ពស់ (ជម្រើសទី 7)។ ពន្លឺភ្លើងពីគ្រប់ចំណែកផ្លូវទាំងអស់ ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងត្រូវបានកាត់បន្ថយឱ្យនៅកម្រិតទាប ដោយការសាងសង់ជញ្ជាំងអេក្រង់ និងជញ្ជាំងសំឡេង និងតាមចម្ងាយរបស់អ្នកមើលពីភ្លើងបំភ្លឺចរាចរណ៍ និងភ្លើងយានយន្ត។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់បរិស្ថានរូបសោភ័ណ សូមមើលផ្នែក 3.6 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង ។

S.5.7 - ធនធានវប្បធម៌

S.5.7.1 - ជម្រើសសាងសង់

ជម្រើសសាងសង់នឹងមានប៉ះពាល់ដល់ធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួនបួន; ចំណែកផ្លូវដែកពីរខ្សែ UP Railroad, Dale's Donuts, បណ្តាញខ្សែបញ្ជូន Boulder Dam-Los Angeles 287.5-kilovolt (kV) Transmission Line ។ ចំណែកផ្លូវដែក UP Railroad ត្រូវបានផ្លាស់ប្តូររួចហើយ ដូច្នេះហើយមិនបានរួមចំណែកដល់សារៈសំខាន់នៃផ្លូវដែក UP Railroad ឡើយ។ ជម្រើសសាងសង់នឹងមានប៉ះពាល់ដល់ផ្នែកតូចនៃទីកន្លែងចតរថយន្ត និងផ្លូវដើរសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងនៅសងខាងផ្លូវថ្នល់នៅ Dale's Donuts ។ ផលប៉ះពាល់ចំពោះបណ្តាញខ្សែបញ្ជូន Boulder Dam-Los Angeles 287.5 kV Transmission Line នឹងមិនកាត់បន្ថយចំនួនសរុបបំណែកផ្លូវដើម្បីធ្វើឱ្យវាមិនមានសិទ្ធិសម្រាប់ការចុះបញ្ជីទីកន្លែង ប្រវត្តិសាស្ត្រថ្នាក់ជាតិ (ការចុះបញ្ជីថ្នាក់ជាតិ)។ ដូច្នេះអាស្រ័យលើការពិភាក្សាខាងលើនោះ ជម្រើសសាងសង់ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានលទ្ធផលនៃការរកឃើញគ្មានឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានចំពោះក្រមស្តីពីបទបញ្ញត្តិសហព័ន្ធ 36 Code of Federal Regulations (CFR) 800.5 សម្រាប់ធនធានវប្បធម៌ទាំងនេះ។ បន្ថែមលើការវាយតម្លៃលើអចលនទ្រព្យប្រវត្តិសាស្ត្រនេះ ការសិក្សាលើភាពប្រែប្រួលខាងបុរាណសាស្ត្រត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីវាយតម្លៃលើសក្តានុពលនៃការជួបប្រទះធនធានបុរាណវិទ្យាដែលកប់ទុកនៅអំឡុងពេលគម្រោងសាងសង់។ សូមមើលផ្នែកទី 3.24.4.7 សម្រាប់វិធានការនានាដើម្បីកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់ដល់ធនធានវប្បធម៌ និងដោះស្រាយរកសាកសពមនុស្សដែលបានរកឃើញនៅអំឡុងពេលគម្រោងសាងសង់។



ការស្វែងរកដីទួលទុលាយមួយនៃតំបន់វិភាគសិក្សាត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកំណត់ធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រនៅច្រកចេញចូល I-710។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែម អំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រក ចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់ធនធានវប្បធម៌ របស់យើង សូមមើលផ្នែក 3.7 នៃ RDEIR/ SDEIS ពង្រាង។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែម អំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រក ចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់ជីវសាស្ត្រ និង ប្រាំងលម្អាតនៃតំបន់នេះ សូមមើលផ្នែក 3.8 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

S.5.8 - ផលសាស្ត្រប្រជាពលរដ្ឋ និងទីវាលទំនាបលិចទឹក

S.5.8.1 - ជម្រើសសាងសង់

ជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់នឹងមានការទន្ទ្រានយកដីធ្លីតាមគំនូសកាត់ ទទឹង (ពោលគឺកាត់កែងទៅទិសដៅលំហូរទឹក) នៅតាមទីតាំងតាមដងទន្លេ ទីក្រុងឡូសអាន់ដៀរលេស Los Angeles River ចំនួន 24 កន្លែង, ទីតាំងនៅ Compton Creek ចំនួនប្រាំបីកន្លែង និងទីតាំងនៅ Rio Hondo Channel ចំនួនមួយកន្លែង ដែលស្ថិតនៅក្រោមជម្រើស 5C ហើយនឹងបណ្តាលឱ្យ មានការទន្ទ្រានយកដីធ្លីនៅតាមទីតាំងតាមដងទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដៀរ លេស Los Angeles River ចំនួន 34 កន្លែង និងទីតាំងនៅ Compton Creek ចំនួនបួនកន្លែង និងទីតាំងនៅ Rio Hondo Channel ចំនួនមួយកន្លែង ដែលស្ថិតនៅក្រោមជម្រើសទី 7 ។ ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនផ្លាស់ប្តូរ សមត្ថភាពនៅតាមដងទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដៀរលេស Los Angeles River, Compton Creek, និង/ឬ Rio Hondo Channel ដើម្បីផ្ទុកទឹកឡើយ ហើយ មិនមានផលប៉ះពាល់ដែលអាចវាស់វែងបានចំពោះរយៈកម្ពស់ទីវាលទំនាប លិចទឹកក្នុងរយៈពេល 100 ឆ្នាំ។ ការទន្ទ្រានយកដីធ្លីដែលបានស្នើសុំ នឹង មិនបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានណាមួយលើការប៉ាន់ស្មានលើទីវាល ទំនាបលិចទឹកធម្មជាតិ និងអត្ថប្រយោជន៍ នឹងមិនមានផលប៉ះពាល់ដល់ ការផ្លាស់ប្តូរដីធ្លីចំពោះហានិភ័យ ឬការខូចខាតដោយទឹកជំនន់ និងមិនមានសក្តានុពលធំធេង ដើម្បីបង្កឱ្យមានការខាន ឬការបញ្ឈប់ សេវាកម្មសង្គ្រោះបន្ទាន់ ឬផ្លូវសង្គ្រោះបន្ទាន់ឡើយ។ ដូច្នេះជម្រើស សាងសង់មិនបង្កើតជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការទន្ទ្រានយកដីធ្លីនៅទីវាលទំនាប លិចទឹកដ៏សំខាន់ ដូចដែលកំណត់ក្នុង 23 CFR 650.105(q)។

S.5.9 - គុណភាពទឹក និងការហូរហៀរទឹកព្យុះភ្លៀង

S.5.9.1 - ជម្រើសសាងសង់

ជម្រើស 5C និង 7 នឹងកើនឡើងផ្ទៃដីដែលមិនជ្រាបទឹក ដែលនឹងកើនឡើងបរិមាណទឹកហូរហៀរចេញ និងការផ្ទុក សារធាតុក្រខ្វក់។ ជម្រើស 5C និង 7 នឹងតម្រូវឱ្យមានការដាក់ជំនួសឡើង វិញ ឬការពង្រីកប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកដែលមានស្រាប់ ដូចជាផ្លូវទឹកបញ្ជូនតាម លូបង្ហូរទឹកតាមបណ្តោយទ្រូងផ្លូវ និងជាយូរៗ ដើម្បីជួយសម្រួលដល់លំហូរ ទឹកតាមគម្រោងកើនឡើង។ ផលប៉ះពាល់ចំពោះគុណភាពទឹកពីការទទួល ទឹក អាចនឹងត្រូវបានរំពឹងទុកពីការផ្ទុកសារធាតុជាច្រើន ដែលតាមធម្មតាពាក់ព័ន្ធនឹងការហូរហៀរចេញទឹកតាមផ្លូវហាយវេ។ ផលប៉ះ ពាល់ដល់ប្រតិបត្តិការដែលមានសក្តានុពលទាំងនេះ នឹងត្រូវដោះស្រាយតាម រយៈការបញ្ជាក់ការការពារការបំពុលពីការអភិវឌ្ឍការរចនាប្លង់សម្រាប់ការ អនុវត្តគ្រប់គ្រងដីល្អបំផុត (BMPs), ការទទួល BMPs និងការគោរពតាម ពិធីការថែរក្សាប្រតិបត្តិការចាំបាច់ដែលបានកំណត់នៅក្នុង Caltrans SWMP ។ BMPs ដែលមានសក្តានុពល រួមមានទាំងប្រកប្រឡាយប្រើទឹកកន្លែងទាប សម្រាប់បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងការបំពុលបរិយាកាស ចង្កូរទឹកតាមដងផ្លូវ សម្រាប់បច្ចេកទេសគ្រប់គ្រងការបំពុលបរិយាកាស តំបន់ដីសណ្តសម្រាប់ ការជ្រាបចូលទឹក តម្រងជ្រាបទឹកតាមទ្រូងផ្លូវ តំបន់ដីសណ្តសម្រាប់ការរក្សាទុក ឧបករណ៍យកចេញស្រទាប់ដីទាំងអស់ និងតំបន់ដីសណ្តដែលសើម។ BMPs សម្រាប់ការថែរក្សាប្រតិបត្តិការដែលបានដាក់សំណើ រួមមានការសម្អាតបំពង់ បង្ហូរទឹកពីខ្យល់ព្យុះ និងការថែរក្សា ផ្លូវថ្នល់ធម្មតា និងការថែរក្សាស្ពាន បន្ថែម លើការថែរក្សាទីជម្រាលរុក្ខជាតិទាំងអស់។ BMPs នឹងធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្ម 74 ភាគរយ (ក្រោមជម្រើស 5C) និង 78.3 ភាគរយ (ក្រោមជម្រើស 7) នៃការហូរហៀរ ទឹកចេញពីផ្ទៃដីដែលមិនអាចជ្រាបទឹកទាំងអស់នៅក្នុងតំបន់ គម្រោងដែលនឹងមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះស្ថានភាព ដែលមានស្រាប់។ ដូច្នេះផលប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមាននៃគុណភាពទឹកនៃទឹក ក្រោមជម្រើសទីកន្លែងជិតខាងគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នឹងមានតិចតួចបំផុតបន្ទាប់ពីការបញ្ឈប់សាងសង់ ដោយសារមិនមាន ការកើនឡើង ណាមួយចំពោះការដឹកជញ្ជូនសារធាតុពុលចូលទៅ ក្នុងទឹកក្រោមដីតាមរយៈការជ្រាបចូលនៅអំឡុងពេលដំណើរការ ប្រតិបត្តិការរចនាសម្ព័ន្ធសំណង់ថ្មី។



គ្រប់ជម្រើសប្រើការសាងសង់ទាំងអស់រួមបញ្ចូលការកែលម្អទៅលើប្រព័ន្ធបង្ហូរ យន្តបច្ចេកទេស។



ថ្មភ្នំគ្រប់ជម្រើសជំនួសប្រើការសាងសង់ទាំងអស់នឹងនាំឱ្យមានការហូរចោលទឹក លើផ្ទៃកើនឡើងដោយសារកំណើនផ្ទៃថ្នល់ សំណង់រចនាគម្រោងរួមបញ្ចូលលក្ខណៈ ពិសេសនានាដើម្បីស្តុក និងសម្អាតទឹកហូរចោលនេះមុននឹងចូលទៅក្នុងទន្លេ Los Angeles។

S.5.10 - ភូគព្ភសាស្ត្រ ដី ការរុញយដី និងឋានលេខសាស្ត្រ

S.5.10.1 - ជម្រើសសាងសង់

ផ្លូវថ្នល់ រចនាសម្ព័ន្ធ និងលក្ខណៈពិសេសផ្សេងទៀតនៃជម្រើសសាងសង់ទាំងពីរ អាចមានផលប៉ះពាល់ដោយចលនាដី និងកាកសំណល់ក្លាយជាទឹកបូកស្ទឹង និងការបាក់ដីដែលអាចកើតមាន (ការធ្វើឱ្យខូចទ្រង់ទ្រាយ) ទៅតាមកម្រិត មួយចំនួន។ ការរចនាប្លង់ និងការសាងសង់គម្រោងប្រកបដោយភាព 1 710 តាមស្តង់ដាររចនាសម្ព័ន្ធរចនាប្លង់ និងផ្លូវហាយវេបច្ចុប្បន្ន ដែលរួមមានស្តង់ដាររុញយដីដែលអាចអនុវត្តបាន នឹងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ដែលមានសក្តានុពលទៅលើជម្រើសសាងសង់។



លក្ខណៈពិសេសនៃការសម្អាតទឹកភ្លៀងហូរចោលក្នុងប្រឡាយកែច្នៃសម្អាត។

S.5.11 - បូកណាវិទ្យា

S.5.11.1 - ជម្រើសសាងសង់

ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ពីជម្រើសសាងសង់លើធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រខាងអន្តរក្សាបូកណាវិទ្យា (ហ្វូស៊ីល)នឹងរួមបញ្ចូលការបំផ្លិចបំផ្លាញធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រការធ្វើឱ្យខូចខាតធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រនៅអំឡុងការបែងចែកកម្រិតបុគ្គលិកភាពការបំផ្លិចបំផ្លាញសមាសធាតុដែលអាចមានធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រការបាក់បង់ទិន្នន័យបរិមាត្រដែលទាក់ទងនឹងធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រ និងការបាក់បង់ទំនាក់ទំនងរវាងធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ផលប៉ះពាល់លើធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រអាចត្រូវបានកាត់បន្ថយតាមរយៈការត្រួតពិនិត្យ និងការស្តារឡើងវិញហ្វូស៊ីលនៅអំឡុងពេលសាងសង់។



កន្លែងនានានៃប្រកបចេញចូល I-710 មានការចាប់ផ្តើមបានខ្ពស់នូវវត្ថុមានរបស់ហ្វូស៊ីល។ ក្នុងអំឡុងពេលចែកថ្នាក់នៅកន្លែងទាំងនេះ ការតាមដាននឹងត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីប្រមូលហ្វូស៊ីលដែលរកឃើញក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំន្រឹសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់គុណភាពទឹក ភូគព្ភសាស្ត្រ និងធនធានប្រាសាទភូគព្ភសាស្ត្រនៃតំបន់នេះ សូមមើលផ្នែក 3.9 -11 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រឹង 1

S.5.12 - កាកសំណល់/សារធាតុប្រូសម្ពាធដែលមានគ្រោះថ្នាក់

S.5.12.1 - ជម្រើសសាងសង់

ហានិភ័យកាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើសសាងសង់ គឺទាក់ទងទៅនឹងការទទួលបានអចលនៈទុរៀត គម្រោងសាងសង់

និងប្រតិបត្តិការគម្រោង។ មានសក្តានុពលចំពោះសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ ដែលរួមមានផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈដែលមាននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area និងត្រូវបានរំខានដោយការទទួលបានដោយពេញលេញដោយផ្នែកខ្លះ ឬសិទ្ធិប្រើប្រាស់ដីក្នុងតំបន់សម្រាប់សំណង់បណ្តោះអាសន្ន ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសសាងសង់។ ការធ្វើឱ្យក្រខូកណាមួយដែលបានជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពសាងសង់និងការដកកែសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ នឹងត្រូវបានដោះស្រាយត្រឹមត្រូវយកចេញ ការសម្រួលបញ្ហាក្រខូក និង/ឬ ការបោះចោលស្របតាមបទបញ្ជាទាំងអស់ដែលត្រូវអនុវត្ត។ ប្រសិនបើជម្រើសសាងសង់មួយនៃជម្រើសសាងសង់នានាត្រូវបានជ្រើសរើសសម្រាប់ការអនុវត្តនោះ បរិវេណនីមួយៗដែលមានការព្រួយបារម្ភប្រសិនបើមានដើម្បីទទួលបាននោះ នឹងត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យដើម្បីបញ្ជាក់អំពីលក្ខណៈដីជាក់លាក់ និង/ឬ ទឹកកខ្វក់នៅក្រោមដីនៅបរិវេណនិងផែនការកែសម្រួលកាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ក្នុងទីតាំងជាក់លាក់មួយនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ ការដកយកចេញ និងការបោះចោលសារធាតុប្រូសម្ពាធគ្រោះថ្នាក់។ លើសពីនេះទៀតផែនការកែសម្រួល និងផែនការបំបែកទីតាំងប្រសិនបើចាំបាច់និងត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីសម្អាតទីតាំងនេះ និងផ្តល់ការត្រួតពិនិត្យបន្តបន្ទាប់ ដើម្បីធានាថាការធ្វើឱ្យក្រខូក ត្រូវបានកែសម្រួលដែលស្ថិតក្រោមកម្រិតបទបញ្ជា។ ការប្រតិបត្តិការនិងការថែរក្សាកន្លែងនានា ដែលត្រូវបានស្នើសុំជាផ្នែកនៃជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនបង្កើតឱ្យមានប្រភពថ្មីនៃកាកសំណល់ និងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ឡើយ។ សកម្មភាពថែរក្សាជារៀងរាល់ថ្ងៃនិងត្រូវធ្វើការអនុវត្តតាមបទបញ្ជាដែលអាចអនុវត្តបាន ដែលទាក់ទងនឹងការប្រគល់ឬការប្រើប្រាស់ និងការចោលសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ជាសក្តានុពល។ ការធ្វើដំណើរដោយយានយន្តតាមផ្លូវមេ 1 710 នឹងបន្តដឹកជញ្ជូនសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកំពប់ឬហូរ និងមានផលប៉ះពាល់ដល់ផ្លូវថ្នល់ ទ្រព្យសម្បត្តិ ឬធនធានដែលនៅជាប់គ្នា។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏គោលបំណងនៃគម្រោងផ្លូវឆ្លងកាត់ 1 710 Corridor Project គឺដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍ដែលអាចកាត់បន្ថយគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលអាច បណ្តាលមកពីការកំពប់ឬហូរកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់។ ការអនុវត្តជម្រើសសាងសង់ មិនបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ អចិន្ត្រៃយ៍យ៉ាងខ្លាំង ដែលទាក់ទងនឹងកាកសំណល់ និងសារធាតុគ្រោះថ្នាក់ឡើយ។



ដែនវិភាគសិក្សារួមមានទ្រព្យធនជាច្រើនដូចជាការប្រេង តំបន់ឧស្សាហកម្ម និងស្ថានីយសាំងដែលមានសក្តានុពលនឹងជួបបញ្ហាសំណល់គ្រោះថ្នាក់។ ដើម្បីសម្រួលផលប៉ះពាល់នេះ ការបញ្ជូលគ្នានៃដី និងទឹកក្រោមដីនឹងត្រូវសម្អាតមុនពេលចាប់ផ្តើមសាងសង់ក្នុងកន្លែងទាំងនេះ។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំន្រឹសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់សំណល់/រូបធាតុគ្រោះថ្នាក់នៃតំបន់នេះ សូមមើលផ្នែក 3.12 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រឹង 1

S.5.13 - គុណភាពខ្យល់

S.5.13.1 - ជម្រើសសាងសង់

តារាង S-4 ផ្តល់ជូនបញ្ជីរៀបរាប់អំពីការបំពុលខ្យល់ ប្រភពព័ត៌មាន និងផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ដែលត្រូវបានគេវាយតម្លៃនៅក្នុងការវិភាគគុណភាពខ្យល់នៅផ្លូវ I-710 ។

តារាង S-4: សចក្កសីសង្ខេបអំពីសារធាតុបំពុលខ្យល់

សារធាតុបំពុល	ប្រភពព័ត៌មាន	ផលប៉ះពាល់បឋម
អូហ្សូន (O3)	<ul style="list-style-type: none"> ប្រតិកម្មខ្ពស់សីតុណ្ហភាពក្នុងបរិយាកាសដែលមាននីត្រូហ្សែន អុកស៊ីហ្សែន និងអ៊ុយត្រូហ្សែន 	<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងជំងឺផ្លូវដង្ហើម និងជំងឺបេះដូងនិងសរសៃឈាមបេះដូង។ រមាស់ប្តូរលាក់ភ្នែក។ ការថយចុះមុខងារបេះដូង និងស្លូត។ ការធ្វើឱ្យខូចខាតស្លឹករុក្ខជាតិ។
អាសូតឌីអុកស៊ីត (NO2)	<ul style="list-style-type: none"> ការបញ្ចេញផ្សែងរថយន្ត។ ចំហេះនៅនឹងកន្លែងដែលមានសីតុណ្ហភាពខ្ពស់។ ប្រតិកម្មបរិយាកាស។ 	<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងជំងឺផ្លូវដង្ហើម។ បានកាត់បន្ថយភាពអាចមើលឃើញ។ បន្ថយការលូតលាស់រុក្ខជាតិ។ ការបង្កើតភ្លៀងអាស៊ីត។
កាបូនម៉ូណូអុកស៊ីត (CO)	<ul style="list-style-type: none"> អនុផលពីការឆេះមិនពេញលេញនៃប្រេងឥន្ធនៈ និងកាបូនផ្សេងទៀតដែលមានសារធាតុ ដូចជាការបញ្ចេញផ្សែងរថយន្ត។ ព្រឹត្តិការណ៍ធម្មជាតិ ដូចជាការបំផ្លាញសារធាតុសរីរាង្គ។ 	<ul style="list-style-type: none"> កាត់បន្ថយការខ្វះខាតចំពោះការអនុវត្ត។ ការថយចុះមុខងារខួរក្បាល។ ការថយចុះការវិវត្តន៍ទារកក្នុងផ្ទៃ។ ការស្លាប់មានកម្រិតខ្ពស់ពីការដាក់ឱ្យត្រូវចំសារធាតុ។ ការកើនឡើងជំងឺបេះដូងមួយចំនួន (រោគបំពង់ក) ។
សារធាតុតូចៗដែលបានផ្អាក (PM2.5 និង PM10)	<ul style="list-style-type: none"> ចំហេះនៅនឹងកន្លែងនៃប្រេងឥន្ធនៈរឹង។ សកម្មភាពសំណង់។ ដំណើរការឧស្សាហកម្ម។ ប្រតិកម្មគីមីបរិយាកាស។ 	<ul style="list-style-type: none"> បានកាត់បន្ថយមុខងារស្លូត។ ការកើនឡើងផលប៉ះពាល់ពីការបំពុលខ្ពស់។ ការកើនឡើងជំងឺផ្លូវដង្ហើម និងជំងឺបេះដូងនិងសរសៃឈាមបេះដូង។ កើនឡើងក្អក និងមិនស្រួលក្នុងទ្រូង។ ការធ្វើឱ្យប្រឡាក់។ បានកាត់បន្ថយភាពអាចមើលឃើញ។
សារធាតុតូចៗហូរជ្រាបចេញ	<ul style="list-style-type: none"> ការកើតមានឡើងទាំងពីរតាម ការច្នៃប្រឌិត និងតាមធម្មជាតិ។ ផ្សែងរថយន្ត។ ប្រតិកម្មចំហេះ។ ផ្សែង។ 	<ul style="list-style-type: none"> សារធាតុតូចៗហូរជ្រាបចេញ ត្រូវបានចូលទៅក្នុងស្លូត ជាកន្លែងដែលវាមានសមត្ថភាពក្នុងការជ្រាបចូលទៅក្នុងជាលិកាប្រូតេអ៊ីនសុរុបយកដោយផ្ទាល់ទៅក្នុងចរន្តឈាម។ ការដាក់ឱ្យត្រូវសារធាតុតូចៗហូរជ្រាបចេញ អាចបង្កឱ្យមានជំងឺស្លូត និងផលប៉ះពាល់ប្រព័ន្ធផ្សេងៗទៀត។
ស្ពាន់ធីរឌីអុកស៊ីត (SO2)	<ul style="list-style-type: none"> ចំហេះស្ពាន់ធីរដែលមានប្រេងឥន្ធនៈហូស៊ីល។ ការហិតក្លិនស្ពាន់ធីរដែលមានសារធាតុរ៉ែលោហៈ។ ដំណើរការឧស្សាហកម្ម។ 	<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងជំងឺផ្លូវដង្ហើម (ជំងឺហ៊ីត ជំងឺហ៊ីត ជំងឺហើមស្លូត) បានកាត់បន្ថយមុខងារស្លូត។ ការរមាស់ភ្នែក។ បានកាត់បន្ថយភាពអាចមើលឃើញ។ ការធ្វើឱ្យខូចខាតរុក្ខជាតិ។ ការធ្វើឱ្យខូចគុណភាពលោហៈ វាយនភ័ណ្ឌ ស្បែក ការលាបប្រើស្រោច ការលាបស្រទាប់ថ្នាំ ជាដើម។
ជាតិពុលក្នុងខ្យល់ពីប្រភពយានយន្ត (MSAT)	<ul style="list-style-type: none"> ផ្សែងរថយន្ត។ រាប់បញ្ចូលសារធាតុអាសេតាលីដ (acetaldehyde) (អាក្រែឡេអ៊ីន (acrolein), ឧស្ម័នបង់ហ្សែន (benzene), បូតាឌីអេន (1,3-butadiene), បញ្ហាសារធាតុតូចៗពីប្រេងឥន្ធនៈ (DPM), និងហ្វូរម៉ាល់ដេហ៊ីត 	<ul style="list-style-type: none"> ការកើនឡើងហានិភ័យនៃជំងឺមហារីក រោគសរសៃប្រសាទនិងការបន្តពូជជំងឺឈាម ការខូចខាតគភ៌ពិក័ណ្ឌ ការខូចខាតដល់ការលូតលាស់ ការខូចតម្រងនោមនិងថ្លើម និងជំងឺផ្លូវដង្ហើម។
ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់ (GHG)	<ul style="list-style-type: none"> ចំហេះប្រេងឥន្ធនៈ។ រាប់បញ្ចូលកាបូនឌីអុកស៊ីត (CO2), មេតាន (CH4), និងអុកស៊ីដ អាហ្សូត (N2O)។ 	<ul style="list-style-type: none"> ការប្រែប្រួលអាកាសធាតុសកល (GCC) ។ ការប្រែប្រួលលក្ខណៈពិសេសអាកាសធាតុ ដែលកើតមានឡើងនៅទូទាំងផ្ទៃដីទាំងមូល ដែលរួមមានទាំងសីតុណ្ហភាព លំនាំខ្យល់ ចំហាយទឹកក្នុងបរិយាកាសដោយទំនាញផែនដី និងព្យុះ។

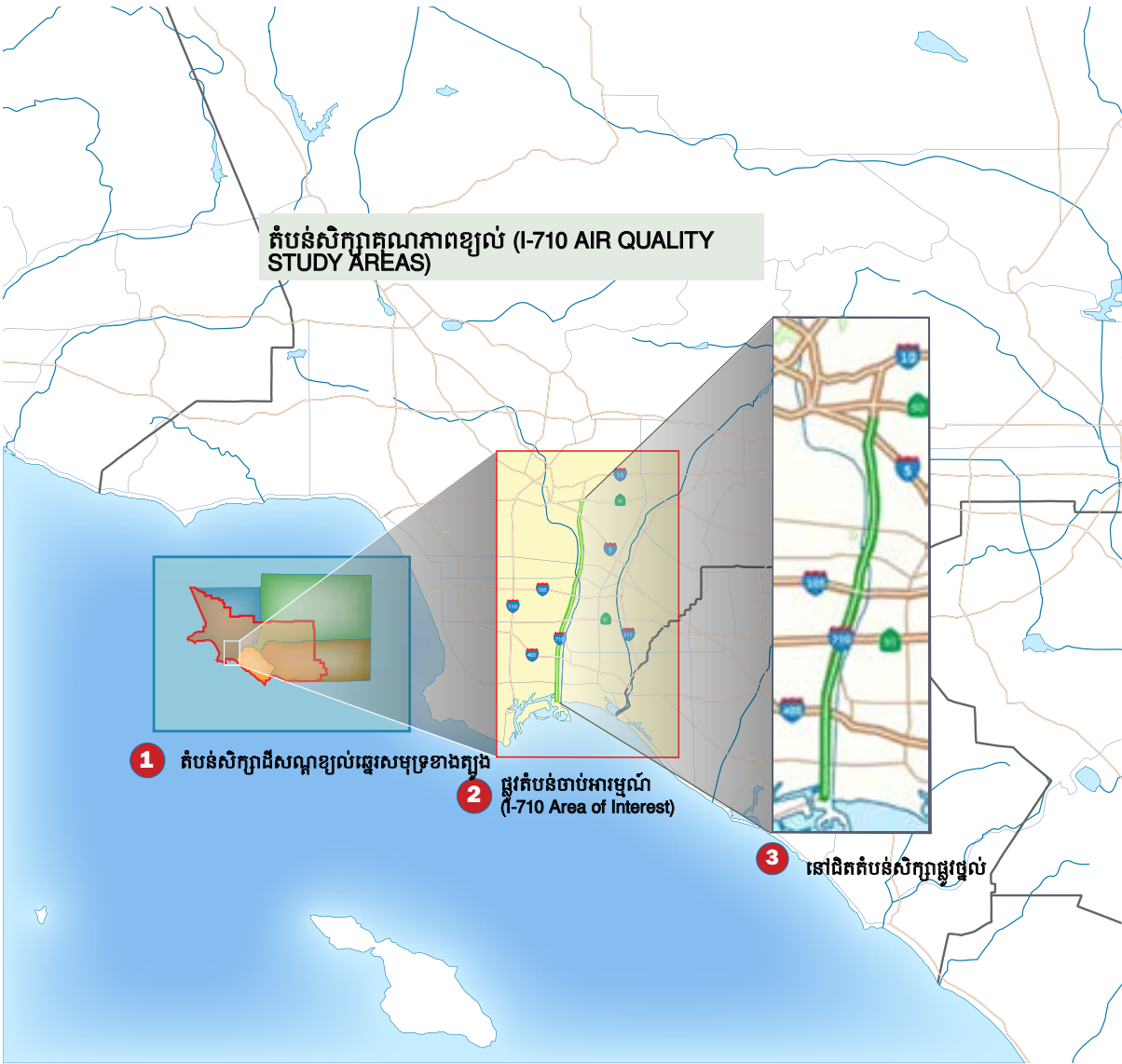
S.5.13.2 - តំបន់សិក្សាគម្រោង

ដោយយោងតាមទំហំគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 និងផលប៉ះពាល់របស់វាលើតំបន់នេះ ការប៉ះពាល់លើការបំភាយឧស្ម័នពីប្រភពចលនាយានយន្តដែលកើនឡើងតាមកម្រិត (ចរាចរណ៍ដែលបានបង្កើតឡើង) ត្រូវបានគេវាយតម្លៃសម្រាប់តំបន់ដីសណ្ត Basin តំបន់តំបន់ចំណាប់អារម្មណ៍ Area of Interest (AOI) ឬអនុតំបន់នៃតំបន់ដីសណ្ត Basin ដែលរួមបញ្ចូលទីក្រុង និងសហគមន៍នានានៅតាមផ្លូវហាយវេ I-710 និងផ្លូវហាយវេ I-710 ដោយផ្ទាល់ (សូមមើលរូបភាព S-1)។ ចំពោះការវិភាគគំរូនៃការបំបែកគុណភាពខ្យល់/ការវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាព (AQ/HRA), គំរូនៃការបំបែកនៃគំរូនិយតកម្មទ្វីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថាន/សង្គមផ្នែកឧត្តនិយមរបស់សហរដ្ឋអាមេរិច (Environmental Protection Agency Regulatory Model (AERMOD)) និងតារាងសញ្ញាសេនស័រ (coarse receptor grid) ត្រូវបានគេប្រើដើម្បីកំណត់តំបន់និមាត់ផលប៉ះពាល់ពីការបំភាយឧស្ម័នតាមផ្លូវហាយវេផ្ទាល់ I-710។ តំបន់គំរូនៃផលប៉ះពាល់នេះ ជាទូទៅគឺជាទំហំនៃតំបន់សិក្សាទូទៅនៃផ្លូវ I-710 Study Area ទូទៅ (សូមមើលរូបភាព S 1) និងតូចជាង AOI។



ការវាយតម្លៃគុណភាពបរិយាកាស/ហានិភ័យសុខភាព (AQ/HRA) ដ៏ទូលំទូលាយមួយត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីសិក្សាពីឥទ្ធិពលនៃជម្រើសជំនួសប្រើការសាងសង់។

រូប S-1 អាងស្តុកខ្យល់ឆ្នេរខាងត្បូង គុណភាពបរិយាកាសនៃកន្លែងស្ថិតក្នុងការចាប់អារម្មណ៍ ដែនវិភាគសិក្សាគម្រោង I-710 ទូទៅ និងយន្តបច្ចេកទេស I-710



S.5.13.3 - សេចក្តីសង្ខេបអំពីការប្រៀបធៀបជម្រើសហានិភ័យ សុខភាព/គុណភាពខ្យល់

ម៉ែត្រសាស្ត្រជាច្រើនត្រូវបានប្រើ ដើម្បីវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់គុណភាពខ្យល់ និងហានិភ័យសុខភាពចំពោះជម្រើសគម្រោង។ ម៉ែត្រសាស្ត្រតែមួយ មិនអាច និងមិនត្រូវបានប្រើដើម្បីវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ពេញលេញចំពោះជម្រើសសាងសង់ឡើយ។ លទ្ធផលនៃការវិភាគផ្សេងគ្នា ត្រូវបានគិតពិចារណាជាមួយគ្នា ដើម្បីផ្តល់ជូនការយល់ដឹងអំពីផលប៉ះពាល់ដល់ហានិភ័យសុខភាព និងគុណភាពខ្យល់តាមជម្រើសគម្រោងពេលលេញដំបូង និងទូលំទូលាយ ថែមទៀត។ ត្រូវកត់សម្គាល់ថាអត្ថប្រយោជន៍ជាក់លាក់នៃជម្រើសសាងសង់គម្រោង ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងមិនអាចកើតមាននៅក្រោម ជម្រើស 1 ឡើយ ប៉ុន្តែជាគម្រោងដទៃទៀតដែលត្រូវបានគេសន្មតថាគ្មាន លក្ខខណ្ឌសាងសង់នោះ នឹងផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ក្នុងការធ្វើចរាចរណ៍មួយចំនួន និងគុណភាពខ្យល់។ ការបំបាត់ខ្លួនដែលកើនតាមកម្រិតនៃការបំពុលតាម លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យដែលបានគណនាការបំពុលតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនីមួយៗ និងសម្រាប់តំបន់សិក្សាគម្រោងចំនួនបី (តំបន់ដីសណ្ត Basin, តំបន់សិក្សាផ្លូវ I-710 Study AOI, និងផ្លូវ I-710 ដែលរាប់បញ្ចូលច្រកផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញដែល ស្ថិតក្រោមជម្រើស 7) និងដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់ ឆ្នាំ 2012 និងជម្រើស 1 (ឆ្នាំ 2035 គ្មានការសាងសង់)។ នៅក្នុង សេចក្តីសង្ខេប ការវិភាគបង្ហាញថា៖

- **ផលប៉ះពាល់លើការបំបាត់ខ្លួនចរាចរណ៍ប្រចាំតំបន់៖** ក្រៅពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ PM10 ជាទូទៅការបំបាត់ខ្លួនចរាចរណ៍មានកម្រិតទាបជាង (ជួនកាលមានតិចជាង 90 ភាគរយ) ក្នុងជម្រើសឆ្នាំ 2035 ដោយប្រៀបធៀប ទៅនឹងការបំបាត់ខ្លួនដែលជាចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 ។ ការកាត់បន្ថយដ៏ធំបំផុតគឺនៅក្នុងតំបន់ដីសណ្ត Basin និងការសិក្សា I 710 Study AOI។ ការកាត់បន្ថយតិចតួចបំផុត គឺនៅតាមបណ្តោយផ្លូវហាយវេ I-710 ។
 - សារធាតុពុលខ្យល់ត្រូវបានចែងយ៉ាងខ្លាំង (95 ភាគរយប្រើច្រើនជាងនេះ) សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់នៅឆ្នាំ 2035 ទាំងអស់ ដោយប្រៀបធៀប ទៅនឹងឆ្នាំ 2012 ។ ថ្វីបើការកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើនគឺមកពីការផ្លាស់ប្តូរ ថយចុះដីកំពូលទំនិញប្រើប្រែងម៉ាស៊ីត ដែលបំពេញតាមស្តង់ដារ EPA ចុងក្រោយ, ថយចុះដីកំពូលទំនិញ ZE/NZE កាត់បន្ថយហានិភ័យនៃ ជំងឺមហារីកថែមទៀតចំពោះជម្រើសសាងសង់។
 - ជម្រើសនីមួយៗក្នុងឆ្នាំ 2035 នឹងមានការបំបាត់ខ្លួននីត្រូហ្សែន អុកស៊ីត (NOx), កាបូន ម៉ូណូអុកស៊ីត (CO), PM2.5 ការបំបាត់សារធាតុសរីរាង្គដែល ហាយដ្រូកាបូន (VOC) តិចជាង សម្រាប់តំបន់សិក្សាទាំងអស់ ដោយប្រៀប ធៀបទៅនឹងការបំបាត់ខ្លួននៅចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012; មានតែខ្លួន PM10 និងស្ពាន់ដឺរ ឌីអុកស៊ីត (sulfur dioxide) (នៅក្រោម ជម្រើស 7 តែប៉ុណ្ណោះ) កើនឡើងសម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ឆ្នាំ 2035។
 - ជម្រើសសាងសង់នីមួយៗនៅឆ្នាំ 2035 នឹងមានការបំបាត់ខ្លួន NOx ទាបជាង ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ 2035 គ្មានជម្រើសសាងសង់ សម្រាប់គ្រប់តំបន់សិក្សាទាំងអស់។ ខ្លួន PM10, PM2.5, CO, និង SO2 នឹងកើនឡើង ដោយមានការកើនឡើងដ៏ធំបំផុតដែលកើតមាននៅក្រោម ជម្រើស 7 ។ ការកើនឡើងទាំងអស់ មានតិចជាង 190 lbs ក្នុងមួយថ្ងៃ សម្រាប់គម្រោងទាំងមូលដែលមានប្រវែង 19 ម៉ាយ ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 5C ឬមានតិចជាង 640 lbs ក្នុងមួយថ្ងៃ ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 7 ។
- **ការបំបាត់ខ្លួន PM10 និង PM2.5:** ជាទូទៅការថយចុះការបញ្ចេញផ្សែង ជាការបំបាត់ខ្លួន PM2.5 សម្រាប់ជម្រើសនៅឆ្នាំ 2035 ទាំងអស់ ដោយ ប្រៀបធៀបទៅនឹងចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 មានច្រើនជាង បរិមាណកើនឡើងសរុបសំណឹកកង់យានយន្ត សំណឹកប្រៀង និងការបំបាត់ខ្លួនតាមផ្លូវដែលកើតមាន។ តាមលទ្ធផលការបំបាត់ខ្លួន PM2.5 សរុប បង្ហាញការថយចុះសម្រាប់ជម្រើសនៅឆ្នាំ 2035 ដោយប្រៀប ធៀបទៅនឹងចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 សម្រាប់តំបន់សិក្សាគម្រោង ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ទាំងអស់។ នៅក្នុងករណីការបំបាត់ខ្លួន PM10 ការកើនឡើងធ្ងន់តាមផ្លូវ

សំណឹកកង់យានយន្ត និងសំណឹកប្រៀងដែលកើតមាន (ដែលជាដំណើរការ មុខងារផ្ទាល់នៃចម្ងាយយានយន្តដែលបានធ្វើដំណើរ) ឆ្ងាយជាងការថយចុះខ្លួន PM10 ដែលបញ្ចេញផ្សែង។ ដូច្នោះមានការកើន ឡើងការបំបាត់ខ្លួន PM10 សរុប សម្រាប់ជម្រើសទាំងអស់នៅឆ្នាំ 2035 ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 ។

- **I-710 ផលប៉ះពាល់ផ្លូវថ្នល់នៅជិតផ្លូវហាយវេ៖** ជម្រើសសាងសង់ឆ្នាំ 2035 បង្ហាញពីការកើនឡើងផលប៉ះពាល់ 24-ម៉ោង PM10 នៅជិតផ្លូវថ្នល់ចំពោះ សញ្ញាសេនស័រជាច្រើនដែលស្ថិតនៅតាមផ្លូវហាយវេ I-710 ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ 2035 គ្មានការសាងសង់។ ចំនួនសញ្ញាសេនស័រដែលរងផលប៉ះពាល់ គឺច្រើនជាងនៅក្នុងជម្រើស 7 ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើស 5C ដោយសារចរាចរកើនឡើងតាម បណ្តោយច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់។ ជម្រើសសាងសង់ឆ្នាំ 2035 បង្ហាញថាមិនមាន ការប្រែប្រួលការថយចុះតិចតួចចំពោះផលប៉ះពាល់ PM2.5 រយៈពេលខ្លីនៅជិតផ្លូវថ្នល់ នៅពេលប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ 2035 គ្មានការ សាងសង់នៅតាមសញ្ញាសេនស័រគំរូទាំងអស់សម្រាប់ឆ្នាំ 2035 ជម្រើស 5C និងសញ្ញាសេនស័រគំរូភាគច្រើនសម្រាប់ឆ្នាំ 2035 ជម្រើស 7។
- **ការកាត់បន្ថយខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ (GHG) ៖** ជម្រើសទាំងអស់នៅពេលប្រៀប ធៀបទៅនឹងចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 ដែលមានគ្មានជម្រើស សាងសង់ នឹងកាត់បន្ថយការបំបាត់ខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ GHG ចរាចរណ៍ប្រចាំតំបន់ ដែលមានប្រមាណ 13,000,000 មេទ្រិកតោននៃខ្លួន CO2e ក្នុងមួយឆ្នាំ (25 ភាគរយពីកម្រិតឆ្នាំ 2012)។ នៅពេលប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌ គ្មានការសាងសង់នោះ ការបំបាត់ខ្លួន GHG ក្នុងតំបន់ នឹងនៅតែមាន ដូចគ្នាដោយចាំបាច់ចំពោះជម្រើស 5C និង 7 ។
 - នៅពេលប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ 2035 គ្មានជម្រើសសាងសង់នោះ ជម្រើស 5C នឹងបង្កើនការបំបាត់ខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ GHG ក្នុងតំបន់ ដែលមានប្រមាណ 10,000 មេទ្រិកតោននៃខ្លួន Co2e2e ក្នុងមួយឆ្នាំ និងជម្រើស 7 នឹងបង្កើន ការបំបាត់ខ្លួន GHG ក្នុងតំបន់ត្រឹម 20,000 មេទ្រិកតោននៃខ្លួន CO2e ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ការណែនាំការកើនឡើងមានតិចជាង 0.1 ភាគរយ ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងគ្មានជម្រើសសាងសង់។ ជម្រើស 7ZE នឹងកាត់បន្ថយការបំបាត់ខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ GHG ក្នុងតំបន់ត្រឹម 3 ភាគរយ ដោយប្រៀប ធៀបទៅនឹងគ្មានជម្រើសសាងសង់។ ចំពោះចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012, ឆ្នាំ 2035 គ្មានការសាងសង់, ឆ្នាំ 2035 ជម្រើស 5C, ឆ្នាំ 2035 ជម្រើស 7 និងឆ្នាំ 2035 ជម្រើស 7ZE តែប៉ុណ្ណោះ, ការបំបាត់ខ្លួនផ្ទះកញ្ចក់ GHG មាន 52.61, 39.68, 39.69, 39.70 និង 38.38 លានមេទ្រិកតោននៃខ្លួន CO2e ក្នុងមួយឆ្នាំដោយឡែកៗពីគ្នា។
- **PM2.5 អត្រាមរណៈភាព/អត្រាជំងឺ និងសារធាតុតូចៗហូរជ្រាបចេញ៖**
 - ការវិភាគលក្ខណៈគុណភាពនៃគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 ពិសេស ត្រូវបានធ្វើឡើងចំពោះអត្រាមរណៈភាព/អត្រាជំងឺសម្រាប់ PM2.5 និង UFPs ដោយប្រើផលប៉ះពាល់ PM2.5 និង PM2.5 បញ្ចេញផ្សែងសរុបដោយឡែកៗពីគ្នាតាមការដាក់ជំនួស។
 - ការដាក់ត្រូវចំមនុស្សនៅតាមបណ្តោយផ្លូវ I-710 ចំពោះសារធាតុ តូចៗរឹងនិងរាស្មីតក្នុងខ្យល់ដែលគ្រោះថ្នាក់ (PM)-ដែលទាក់ទងនឹង ជំងឺ និងហានិភ័យសុខភាពមរណភាព ត្រូវថយចុះទៅតាមចំណុច ចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 នៅគ្រប់ផ្នែកទាំងអស់នៃការតំបន់សិក្សា I-710 Study AOI ដោយមានលើកលែងទីតាំងមួយចំនួននៅជិត ផ្លូវថ្នល់នានា (ជាពិសេសសម្រាប់ជម្រើស 7) ដូចដែលបានបង្ហាញ នៅក្នុងផែនទីវាយតម្លៃហានិភ័យសុខភាព/គុណភាពខ្យល់ (រូបភាព 4-6 និង 19-24 នៅក្នុងឧបសម្ព័ន្ធ Q) នៃ RDEIR/SDEIS។
 - ការដាក់ត្រូវចំសាធារណៈជនចំពោះសារធាតុ UFP ត្រូវថយចុះសម្រាប់ ឆ្នាំ 2035 ជម្រើសសាងសង់ទៅតាមចំណុចចាប់ផ្តើមគម្រោងឆ្នាំ 2012 និងឆ្នាំ 2035 គ្មានជម្រើសសាងសង់ ទោះជានៅជិតផ្លូវហាយវេ និងផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញ I-710 ក៏ដោយ។

- ការអនុលោមតាមតំបន់និងកម្រិតគម្រោងដោយមានច្បាប់ស្តីពីខ្យល់ស្អាតសហព័ន្ធ (Federal Clean Air Act)៖**
 - វិសាលភាពពេញលេញនៃគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project បច្ចុប្បន្នមិនស្ថិតនៅក្នុង 2016 RTP/SCS និង 2017 FTIP ដែលទាំងពីរនេះត្រូវបានគេកំណត់ជាជាផែនការនិងកម្មវិធីដោយឡែកៗពីគ្នា ដែលអនុលោមតាមច្បាប់ស្តីពីខ្យល់ស្អាតសហព័ន្ធ (Federal Clean Air Act) ដូចដែលបានធ្វើវិសោធនកម្ម ។ ទាំង RTP និង FTIP នឹងត្រូវធ្វើវិសោធនកម្ម ដើម្បីឱ្យស្របតាមជម្រើសដែលចង់បានមុនការអនុម័ត EIR/EIS ចុងក្រោយ។
 - ការអនុលោមតាមកម្រិតគម្រោងដោយមានច្បាប់ស្តីពីខ្យល់ស្អាតសហព័ន្ធ (Federal Clean Air Act) នឹងត្រូវបានកំណត់ជាចុងក្រោយតាមរយៈការវិភាគ PM បរិមាណដែលនឹងត្រូវធ្វើឡើងនៅពេលជម្រើសដែលចង់បាន ត្រូវបានកំណត់បន្ទាប់ពីការពិនិត្យឡើងវិញជាសាធារណៈនៃ RDEIR/SDEIS នេះ។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់គុណភាពបរិយាកាស សូមមើលផ្នែក 3.13 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង ១ S.5.14 - សំឡេងរំខាន

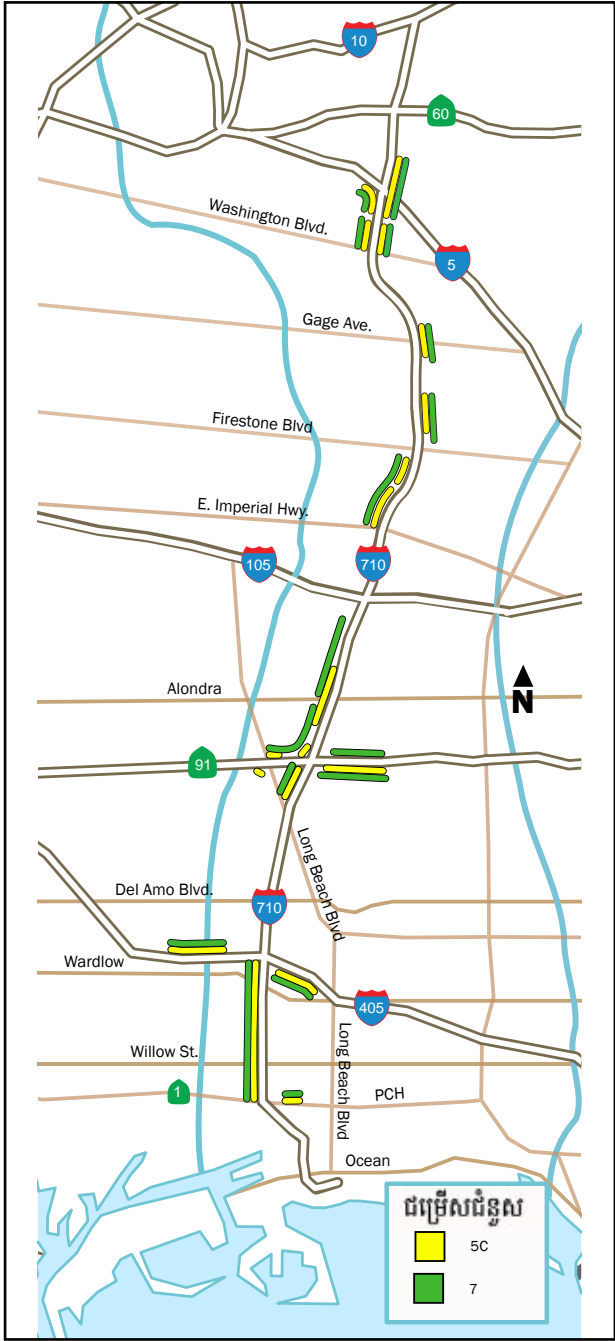
S.5.14.1 - ជម្រើសសាងសង់

លទ្ធផលគំរូសំឡេងរំខានចរាចរណ៍សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ដោយប្រៀបធៀបនឹងកម្រិតសំឡេងរំខានចរាចរណ៍ដែលរៀបចំឡើងតាមផ្លូវដែលបានគ្រោងទុកដោយមានការរៀបចំគម្រោងតាមលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់ និងការរៀបចំឡើងតាមគ្នាគ្នានលក្ខខណ្ឌសាងសង់។

ការប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់ ត្រូវបានរាប់បញ្ចូលនៅក្នុងការវិភាគដើម្បីកំណត់ផលប៉ះពាល់សំឡេងរំខានចរាចរណ៍ដែលស្ថិតក្រោម 23 CFR 772។

ការប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌសាងសង់នាពេលអនាគត បង្ហាញថាការកើនឡើងសំឡេងរំខានចរាចរណ៍ដែលជាបណ្តាលមកពីគម្រោងនេះ។ ផលប៉ះពាល់សំឡេងរំខានចរាចរណ៍ត្រូវបានគេព្យាករណ៍ថានឹងកើតឡើងនៅទូទាំងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor បន្ថែមលើតំបន់នានាដែលលើសពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការកាត់បន្ថយសំឡេងរបស់សហព័ន្ធចមកហើយ។ នៅក្រោមជម្រើស 5C នោះ សញ្ញាសេនស៍ប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលងាយរងផលប៉ះពាល់ប្រភេទ B (121 Category B sensitive land use receptors) ត្រូវបានកំណត់ចំពោះផលប៉ះពាល់ A/E (រកមធ្យោបាយដោះស្រាយ/ប្តូរសកម្មភាព) និង/ឬ SNI (ការកើនឡើងសំឡេងរំខានខ្លាំង)។ នៅក្រោមជម្រើស 7 នោះ សញ្ញាសេនស៍ប្រភេទ B (139 Category B receptors) ត្រូវបានកំណត់ចំពោះផលប៉ះពាល់ A/E និង/ឬ SNI ។ ជញ្ជាំងការពារសំឡេងត្រូវបានដាក់សំណើតាមរយៈពេលគម្រោងទាំងស្រុងសម្រាប់ប្រភេទប្រើប្រាស់ដីធ្លីដែលងាយរងផលប៉ះពាល់ទាំងអស់ ដែលរួមមានទាំងតំបន់លំនៅដ្ឋាន សាលារៀន និងឧទ្យាន។

សំឡេងរំខាន និងរញ្ជំរនៅលើដីឃាំងខ្លាំង ដែលភាគច្រើនពាក់ព័ន្ធនឹងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ និងរថយន្តដឹកទំនិញដែលធ្វើដំណើរតាមផ្លូវដែលមានលក្ខខណ្ឌមិនល្អ ដូចជាផ្លូវគ្រលុក ផ្លូវលាក់ ផ្លូវប្រើកត្តាបំបាត់ និងផ្លូវកាត់ផ្តាច់ផ្សេងទៀតនៅលើផ្ទៃផ្លូវថ្នល់។ ដោយសារជម្រើសសាងសង់នឹងផ្តល់ការក្រាលថ្មចាក់កៅស៊ូថ្មី វាមិនមានផ្លូវកាត់ផ្តាច់នៅលើផ្ទៃផ្លូវថ្នល់ ដែលអាចបង្កើតឱ្យមានរញ្ជំរនៅលើដីឃាំងខ្លាំង ប្តូរផលប៉ះពាល់ពីសំឡេងរំខានដោយផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលពីចរាចរណ៍យានយន្តតាមផ្លូវ I-710 ។



ទីតាំងការពារសំលេងរំខានដែលស្នើនៅតាម I-710។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់សំលេងរំខានក្នុងតំបន់ សូមមើលផ្នែក 3.14 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង ១

S.5.15 - ថាមពល

S.5.15.1 - ជម្រើសសាងសង់

ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់ឆ្នាំ 2012៖

- 2035 គ្មានការសាងសង់ (ជម្រើស 1) ការប្រើប្រាស់ថាមពលប្រតិបត្តិការ ថយចុះត្រឹម 29 ភាគរយ
- 2035 គ្មានការសាងសង់ (ជម្រើស 5C) ការប្រើប្រាស់ថាមពលប្រតិបត្តិការ ថយចុះត្រឹម 35 ភាគរយ
- 2035 ជម្រើស 7 ការប្រើប្រាស់ថាមពល ប្រតិបត្តិការ ថយចុះត្រឹម 41 ភាគរយ

ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងឆ្នាំ 2035 គ្មានលក្ខខណ្ឌសាងសង់ (ជម្រើស 1)៖

- 2035 គ្មានការសាងសង់ (ជម្រើស 5C) ការប្រើប្រាស់ថាមពលប្រតិបត្តិការ ថយចុះត្រឹម 8 ភាគរយ
- 2035 ជម្រើស 7 ការប្រើប្រាស់ថាមពល ប្រតិបត្តិការ ថយចុះត្រឹម 17 ភាគរយ

ជម្រើស 5C និង 7



ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនឹងអាចបង្កើនល្បឿនធ្វើដំណើរជាមធ្យមក្នុងអំឡុងពេលមមាញឹកខ្លាំង បំបាត់ការកកស្ទះ និងកាត់បន្ថយការពន្យារពេល។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ចម្ងាយយានយន្តដែលបានធ្វើដំណើរ (VMT) នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project Study Area នឹងកើនឡើងផងដែរ នៅពេលប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ណាមួយចំពោះឆ្នាំ 2035 គ្មានលក្ខខណ្ឌសាងសង់ (ជម្រើស 1)។ ជម្រើស 7 រាប់បញ្ចូលច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញការបំភាយឧស្ម័នស្អាត ដែលអាចត្រូវប្រើប្រាស់ដោយថយចុះនូវទំនិញផ្ទុកទំនិញ (ZE/NZE) ការបំភាយឧស្ម័នជិតស្នូល/ការបំភាយឧស្ម័នស្នូល។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់បម្រើបម្រាស់ថាមពលក្នុងតំបន់ សូមមើលផ្នែក 3.15 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

S.5.16 - សមាគមន៍ធម្មជាតិ

S.5.16.1 - ជម្រើសសាងសង់

ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់និងដោយប្រយោលចំពោះសមាគមន៍ធម្មជាតិ និងមានកម្រិតធំជាងនៅក្រោមជម្រើស 7 ជាងនៅក្រោមជម្រើស 5C ។ ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់អចិន្ត្រៃយ៍លើផ្ទៃដីសរុប 11.23 អាវ ចំពោះជម្រកតាមច្រាំងទន្លេ និងជម្រកនៅតាមពាមទន្លេ/ជម្រកនៅតាមស្ទឹង និងកើតឡើងនៅក្រោមជម្រើស 7 រីឯជម្រើស 5C នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាអចិន្ត្រៃយ៍និងដោយផ្ទាល់លើជម្រកទាំងនេះនៅលើផ្ទៃដី 2.13 អាវ។ បន្ថែមលើនេះ ជម្រើស 7 នឹងមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលនិងអចិន្ត្រៃយ៍លើជម្រកទាំងនេះនៅលើផ្ទៃដី 42.36 អាវ ចំពោះជម្រកតាមច្រាំងទន្លេ និងជម្រកនៅតាមពាមទន្លេ/ជម្រកនៅតាមស្ទឹង រីឯជម្រើស 5C នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាអចិន្ត្រៃយ៍និងដោយផ្ទាល់លើជម្រកទាំងនេះនៅលើផ្ទៃដី 36.67 អាវ។ ឥទ្ធិពលធារាសាស្ត្រមានសក្តានុពល ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងការកែសម្រួលស្ថានភាព ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ដូចដែលបានវិភាគនៅផ្នែក 3.8 នៃ RDEIR/SDEIS នេះ ការកែសម្រួលដែលបានដាក់សំណើនេះ នឹងយកតាមបែបខ្សែទឹកខាងលើនិងខ្សែទឹកខាងក្រោមដែលមានគ្រោងសរសរស្ថានដែលមានស្រាប់ នឹងមិនមានឥទ្ធិពលខ្លាំងចំពោះការកាត់បន្ថយផ្ទៃទឹក ល្បឿនលំហូរលំហូរទឹកជំនន់លិច ឬដំណើរពូនកាត់សំណល់ ឬសម្ពាធបរិវេណជិតបង្គោលថ្មី។ ដោយសារមិនមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងនៅទីតាំងកែសម្រួលនោះ មិនមានផលប៉ះពាល់ខ្លាំងចំពោះទីតាំងខ្សែទឹកខាងក្រោម ដែលរួមមានជម្រកតាមច្រាំងទន្លេ។



គម្រោងច្រកចេញចូល I-710 នឹងត្រូវរៀបចំរចនាឱ្យស៊ីគ្នាជាមួយផែនការគោលទន្លេ Los Angeles។

ដោយសារច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor បានកំណត់លក្ខខណ្ឌតឹងរ៉ឹងចំពោះការធ្វើដំណើរសត្វព្រៃ និងបានបណ្តាលឱ្យមានការបែងចែកជម្រកសត្វជាច្រើនឆ្នាំមកហើយនោះ គ្មានជម្រើសសាងសង់ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានចំពោះការធ្វើដំណើរសត្វព្រៃ។ ផ្ទុយទៅវិញជម្រើស 7 នឹងមានផលប៉ះពាល់កាន់តែខ្លាំងលើការបែងចែកជម្រកសត្វព្រៃ/ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់សត្វព្រៃជាងជម្រើស 5C ដោយសារតំបន់គ្របដណ្តប់ដីធំជាងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលលទ្ធភាពទទួលបាននឹងជម្រើស 7 ។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់សមាគមន៍ធម្មជាតិ ទឹក ប្រភេទរុក្ខជាតិ និងប្រភេទសត្វ សូមមើលផ្នែក 3.16 - 19 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

S.5.17 - ដីសើម និងទឹកជ្រុងរៀតនៅសហរដ្ឋអាមេរិក

S.5.17.1 - ជម្រើសសាងសង់

ជាទូទៅជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់កាន់តែច្រើនឡើង ចំពោះទឹកតាមដែនសមត្ថកិច្ច ជាងជម្រើស 5C ។ ផ្នែកលើព័ត៌មានថ្មីៗ ដែលអាចរកបានសេណារីយ៉ូផលប៉ះពាល់ដ៏អាក្រក់បំផុតដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ នឹងជម្រើស 5C ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានសក្តានុពលដែលនាំមកនូវផល ប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់លើផ្ទៃដីប្រមាណ 1.74 អាវ និងផលប៉ះពាល់ អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោលលើផ្ទៃដីប្រមាណ 26.13 អាវ នៃផ្ទៃដីដែន សមត្ថកិច្ចអង្គការពលកងទ័ពស្វែងរកមហាសមុទ្រអាមេរិក (United States Army Corps of Engineers (USACE)) ។ បន្ថែមលើនេះ ជម្រើស 5C ត្រូវបាន គេរំពឹងថានឹងមានសក្តានុពលដែលនាំមកនូវផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយ ផ្ទាល់លើផ្ទៃដីប្រមាណ 2.13 អាវ និងផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោល លើផ្ទៃដីប្រមាណ 36.51 អាវ នៃផ្ទៃដីដែនសមត្ថកិច្ចនាយកដ្ឋានជលផល និងសត្វព្រៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Department of Fish and Wildlife (CDFW)) ។ បន្ថែមលើនេះ ជម្រើស 5C ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមាន សក្តានុពលដែលនាំមកនូវផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់លើផ្ទៃដី ប្រមាណ 1.74 អាវ និងផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោលលើផ្ទៃដី ប្រមាណ 26.29 អាវ នៃផ្ទៃដីដែនសមត្ថកិច្ចគណៈកម្មការត្រួតពិនិត្យ គុណភាពទឹកប្រចាំតំបន់ (Regional Water Quality Control Board (RWQCB)) ។

ផ្នែកលើព័ត៌មានថ្មីៗដែលអាចរកបានសេណារីយ៉ូផលប៉ះពាល់ដ៏អាក្រក់ បំផុតដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រើស 7 ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមាន សក្តានុពលដែលនាំមកនូវផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់លើផ្ទៃដី ប្រមាណ 1.54 អាវ និងផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោលលើផ្ទៃដី ប្រមាណ 28.56 អាវ នៃផ្ទៃដីដែនសមត្ថកិច្ច USACE ។ បន្ថែមលើនេះ ជម្រើស 7 ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានសក្តានុពលដែលនាំមកនូវផល ប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់លើផ្ទៃដីប្រមាណ 1.96 អាវ និងផលប៉ះពាល់ អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោលលើផ្ទៃដីប្រមាណ 42.20 អាវ នៃផ្ទៃដីដែន សមត្ថកិច្ច CDFW ។ បន្ថែមលើនេះ ជម្រើស 7 ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងមានសក្តានុពលដែលនាំ មកនូវផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់លើផ្ទៃដីប្រមាណ 10.80 អាវ និង ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោលលើផ្ទៃដីប្រមាណ 28.72 អាវ នៃផ្ទៃដីដែនសមត្ថកិច្ច RWQCB ។

S.5.18 - ប្រភេទរុក្ខជាតិ

S.5.18.1 - ជម្រើសសាងសង់

ប្រភេទរុក្ខជាតិមួយនៃប្រភេទរុក្ខជាតិដែលងាយរងគ្រោះ (southern tarplant) ត្រូវបានកំណត់នៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area 1 ជម្រើស 5C នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់ចំពោះរុក្ខជាតិ southern tarplant ចំនួនពីរប្រភេទ និងជម្រើស 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់ចំពោះរុក្ខជាតិ southern tarplant ទាំងបីប្រភេទ ដែលរួមមានប្រភេទដ៏ច្រើនបំផុតនៅជិត Rosecrans Ave ។ ដូចគ្នានេះ ផងដែរទាំងជម្រើស 5C និង 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដោយ ប្រយោលចំពោះរុក្ខជាតិ (southern tarplant) ពីការបាំងស្រមោល ។



Tarplant ខាងត្បូងគឺជាប្រភេទរុក្ខជាតិរៀសមួយនៅតំបន់វិភាគសិក្សា ។

S.5.19 - ប្រភេទសត្វ

S.5.19.1 - ជម្រើសសាងសង់

ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍នឹងមានដូចគ្នាចំពោះជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់នៅ តាមទីតាំងដែលជាទីកន្លែងសត្វទីទុយដែលមានរូង (burrowing owls) ត្រូវបានគេសង្កេតឃើញនៅពេលដាច់ដោយឡែកពីគ្នាចំនួនពីរ នៅខែតុលា និងខែធ្នូ ឆ្នាំ 2009 ។ សត្វទីទុយដែលមានរូង (burrowing owl) មួយក្បាល ក៏ត្រូវបានគេសង្កេតឃើញនៅតាមទីតាំងនេះផងដែរនៅថ្ងៃទី 7 ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2015 ។ គ្មានសត្វទីទុយដែលមានរូង (burrowing owls) ផ្សេងទៀត ត្រូវបាន គេរកឃើញនៅអំឡុងពេលអង្កេតមើលនៅឆ្នាំ 2009 ឬ 2015 ។ បន្ទាប់ពី ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងជម្រើសគម្រោងចាប់តាំងពីឆ្នាំ 2009 ទីតាំងដែលជា កន្លែងសត្វទីទុយដែលមានរូង (burrowing owl) ដែលបានសង្កេតឃើញនោះ ឥឡូវនេះស្ថិតនៅខាងក្រៅ BSA; ដូច្នោះគ្មាន ផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ នឹងកើតឡើងក្នុងតំបន់ដែលមានវត្តមានសត្វទីទុយដែលបានបញ្ជាក់ នោះឡើយ ។

ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍នឹងមានភាពស្រដៀងគ្នាចំពោះជម្រើសសាងសង់ ទាំងអស់ ដោយសារលំនៅដ្ឋានរចនាសម្ព័ន្ធភាគច្រើនឬជម្រកសត្វជ្រឹង ដែលមានសក្តានុពល ដែលរួមមានស្ថានភាពច្រើន និងរចនាសម្ព័ន្ធបំពង់ឬ លូបង្ហូរទឹកដែលជាជម្រកសត្វជ្រឹង (រួមមានប្រភេទសត្វជ្រឹងដែលមាន លក្ខណៈពិសេស) និង/ឬ សញ្ញាជម្រកសត្វជ្រឹងត្រូវបានត្រួតពិនិត្យនៅ អំឡុងពេលអង្កេតមើលដែលផ្តោតលើការអនុវត្តក្នុងឆ្នាំ 2009 និងឆ្នាំ 2015 នឹងត្រូវកំណត់ថាមានផលប៉ះពាល់ចំពោះជម្រើសទាំងអស់ ។ ទោះជា យ៉ាងណាក៏មានភាពខុសគ្នាគួរឱ្យកត់សម្គាល់មួយចំនួនរវាងជម្រើសនានា ។ ថ្វីបើតំបន់គ្របដណ្តប់ដោយគម្រោងសម្រាប់ជម្រើស 7 មានទំហំធំជាង ជម្រើស 5C ក៏ដោយ ក៏ជម្រើស 5C នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាសក្តានុពល ដល់រចនាសម្ព័ន្ធជាច្រើន ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយសត្វជ្រឹងសម្រាប់ជម្រក ដែលមិនមែនជាផ្នែកនៃជម្រើស 7 គម្រោងជម្រកសត្វ ដែលរួមមាន SR-91 នៅតាមផ្លូវ Compton Creek, Artesia Blvd. នៅតាមផ្លូវ Compton Creek, Compton Channel culvert beneath Artesia Blvd., SR-91 Santa Fe Ave 1 ផ្លូវឆ្លងកាត់ខាងក្រោមផ្លូវ, ផ្លូវឆ្លងកាត់ខាងក្រោមផ្លូវ SR-91 Alameda St. Undercrossing, Slauson Ave ។ ស្ថាននៅលើទន្លេទីក្រុងឡសអានដៀលេស Los Angeles River, ផ្លូវឆ្លងកាត់ខាងលើផ្លូវ I-710 3rd St. Overcrossing, និង រចនាសម្ព័ន្ធជាប់ទាក់ទងនឹងផ្លូវបំបែក SR-60/I-710 ។ ជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់រចនាសម្ព័ន្ធមួយដែលមិនមែនជាផ្នែក នៃជម្រើស 5C តំបន់គ្របដណ្តប់ដោយគម្រោង ។ រចនាសម្ព័ន្ធនេះ មានស្ថានផ្លូវដែកមួយខ្សែឆ្លងកាត់នៅលើតំបន់ដីសណ្តភាគខាងលិចនៃតំបន់ ដីសើម (West Basin of the Dominguez Gap Wetlands) មានភាពប្រហាក់ប្រហែលអាចកើតមានឡើងពីកម្រិតមធ្យមទៅកម្រិតខ្ពស់ ដែលត្រូវបានប្រើជាជម្រកសត្វជ្រឹង ។

ជម្រើសសាងសង់មិនត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅលើ ប្រភេទសត្វដែលមានលក្ខណៈពិសេសដទៃទៀតឡើយ ដែលជាលទ្ធផល នៃវិធានការចៀសវាងនិងការកាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមាដែលបានពិពណ៌នា នៅក្នុងផ្នែក 3.19.4; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏គម្រោងនេះត្រូវបានគេ រំពឹងថានឹងមានផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលនិងជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះ ប្រភេទសត្វទាំងនេះ តាមរយៈការបាត់បង់ទីជម្រកជាសក្តានុពល ។ មិនមាន ជម្រកសំខាន់សម្រាប់ប្រភេទដែលមានលក្ខណៈពិសេសណាមួយនៅក្នុង BSA ឡើយ; ដូច្នោះមិនមានជម្រកសំខាន់នឹងមានផលប៉ះពាល់តាមរយៈ គម្រោងដែលបានដាក់សំណើឡើយ ។ ប្រភេទទាំងអស់មានភាពប្រហាក់ប្រហែលអាចកើតមានឡើងធម្មតា ដែលមានកម្រិតទាបទៅដល់កម្រិតមធ្យម ត្រូវបានរីករាលដាលជាប្រចាំ និងមិនត្រូវបានចុះបញ្ជីដោយសហព័ន្ធ ឬរដ្ឋ ថាស្ថិតក្នុងស្ថានភាព គំរាមកំហែង ឬជិតផុតពីជម្លោះឡើយ ។ រចនាសម្ព័ន្ធស្ថានថ្មីឬការផ្លាស់ប្តូរ យ៉ាងសំខាន់ចំពោះរចនាសម្ព័ន្ធស្ថានដែលមានស្រាប់ អាចបណ្តាលឱ្យមាន ការប៉ះទង្គិចបក្សីម្តងម្កាល ។ សក្តានុពលចំពោះការប៉ះទង្គិចដោយឃាតយន្ត ចំពោះបក្សី មិនអាចត្រូវបានគេវាយតម្លៃឬកំណត់ចំនួនឡើយ ប៉ុន្តែត្រូវបាន គេទទួលស្គាល់ថាជាផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលអាចកើតមាន ។ វិធានការចៀសវាង និងការកាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមាដែលបានពិពណ៌នា នៅក្នុងផ្នែក 3.19.4 ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងដោះស្រាយបញ្ហានេះ ។ ផល ប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ចំពោះប្រភេទដែលមានលក្ខណៈពិសេសដែលមិនបានចុះ បញ្ជីផ្សេងទៀត

អាចកើតមានឡើងតាមទម្រង់ភាពប្រហាក់ប្រហែលដោយផ្ទាល់ការបាត់បង់ ទីជម្រក និងការបែងចែកទីជម្រក។

ជម្រើសសាងសង់ និងរាប់បញ្ចូលបង្គោលបុកចូលក្នុងដីនៅក្នុងទឹកជំនោរ បូលំនាច តាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដ្យែលេស Los Angeles River នៅ 7th St., Anaheim St., Pacific Coast Hwy, និង Hill St. crossings ។ កម្លាំងប៉ះទង្គិច ដែលបានបង្កើតឡើងនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោល ចូលក្នុងដី

អាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដែលមានសំឡេងរំពងនៅក្នុងទឹកចំពោះ ប្រភេទសត្វនៅក្នុងតំបន់ជុំវិញដូចដែលបានពិភាក្សានៅក្នុងផ្នែក 3.24.3.19។

S.5.20 - ប្រភេទសត្វដែលរងការគំរាមកំហែង និងជិតផុតពូជ

S.5.20.1 - ជម្រើសសាងសង់

ទោះជាគ្មានអំណោកសមុទ្របែតងណាមួយដែលអាចមើលឃើញនៅតំបន់ជុំវិញមាត់ ទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដ្យែលេស Los Angeles River អាចត្រូវរងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដោយការផ្លាស់ប្តូរគុណភាពទឹកដែល មានប្រភពនៅខ្សែទឹកខាងលើផងដែរ។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏តាមការអនុវត្តវិធានការចៀសវាង និងការកាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមា ដែលមានចែងក្នុងផ្នែក 3.16 សហគមន៍ធម្មជាតិ គ្មានការផ្លាស់ប្តូរគុណភាពសម្គាល់ចំពោះស្ថានភាពទឹក និងអាចកើតមានឡើង។ “អាចមានផលប៉ះពាល់ ប៉ុន្តែមិនទំនងជាមានប៉ះពាល់អវិជ្ជមានឡើយ”

ការសម្រេចចុងក្រោយត្រូវបានគេរំពឹងថាមានការទាក់ទងនឹងអំណោកសមុទ្រ បែតង ។ ដោយអនុលោមតាម USFWS និងត្រូវបានស្នើសុំបន្ទាប់ពីជម្រើសដែល ពេញចិត្ត ត្រូវបានកំណត់មុនពេលបញ្ចប់ EIR/EIS ចុងក្រោយ។

ដូចគ្នានេះដែរ សត្វបក្សីសមុទ្រដែលមានចំនួនតិចតួចនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California least tern) អាចទទួលរងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ដោយមាន ការផ្លាស់ប្តូរគុណភាពទឹកដែលបង្កើតឡើងដោយគម្រោង។ លើសពីនេះទៀត

ការរចនាបង្គោលស្ថានថ្មី អាចនាំឱ្យមានការប៉ះទង្គិចបក្សីម្តងម្កាល។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏តាមការអនុវត្តវិធានការចៀសវាង និងការកាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមា ដែលមានចែងក្នុងផ្នែក 3.16, សហគមន៍ធម្មជាតិ និង 3.19, ប្រភេទសត្វ គ្មានការផ្លាស់ប្តូរគុណភាពសម្គាល់ចំពោះស្ថានភាពទឹក ឬភាពញឹកញាប់នៃការប៉ះទង្គិចបក្សី និងអាចកើតមានឡើង។ “អាចមានផលប៉ះពាល់ ប៉ុន្តែមិនទំនងជាមានប៉ះពាល់អវិជ្ជមានឡើយ” ការសម្រេចចុងក្រោយត្រូវបានគេរំពឹងថាមានការទាក់ទងនឹងសត្វបក្សីសមុទ្រ ដែលមានចំនួនតិចតួចនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California least tern)។ ដោយអនុលោមតាម USFWS និងត្រូវបានស្នើសុំបន្ទាប់ពីជម្រើសដែល ពេញចិត្ត ត្រូវបានកំណត់មុនពេលបញ្ចប់ EIR/EIS ចុងក្រោយ។

ចំនួនសត្វបក្សីនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រនៅភាគខាងលិច (western snowy plover) អាចទទួលរងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល ដោយមានការផ្លាស់ប្តូរគុណភាព ទឹកដែលបង្កើតឡើងដោយគម្រោង។

ការផ្លាស់ប្តូរបែបនេះអាចពាក់ព័ន្ធនឹងកម្រិតបំពុលកើនឡើង សារធាតុក្រៃខ្លីកម្រិតមិនអាចមើលឃើញនិងភ្នែកដែលមានក្នុងខ្យល់និងផ្សែងកើន ឡើង ឬផលប៉ះពាល់ដល់សត្វតត្តងកងដែលពួកវា ត្រឡប់ខ្នងដែលពួកស៊ីចំណី។ ការរចនាបង្គោលស្ថានថ្មី អាចនាំឱ្យមានការប៉ះទង្គិចបក្សីម្តងម្កាល។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏តាមការអនុវត្តវិធានការចៀសវាង និងការកាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមា ដែលមានចែងក្នុងផ្នែក 3.16, សហគមន៍ធម្មជាតិ និង 3.19, ប្រភេទសត្វ គ្មាន ការផ្លាស់ប្តូរគុណភាពសម្គាល់ចំពោះស្ថានភាពទឹក ឬភាពញឹកញាប់នៃការប៉ះទង្គិចបក្សី និងអាចកើតមានឡើង។ “អាចមានផលប៉ះពាល់ ប៉ុន្តែមិនទំនងជាមានប៉ះពាល់អវិជ្ជមានឡើយ” ការសម្រេចចុងក្រោយត្រូវបានគេរំពឹងថាមានការទាក់ទងនឹងចំនួនសត្វបក្សី នៅតាមឆ្នេរសមុទ្រនៅភាគខាងលិច (western snowy plover)។ ដោយ អនុលោមតាម USFWS និងត្រូវបានស្នើសុំបន្ទាប់ពីជម្រើសដែលពេញចិត្ត ត្រូវបានកំណត់មុនពេលបញ្ចប់ EIR/EIS ចុងក្រោយ។

ជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់ នឹងរាប់បញ្ចូលទាំងការបុកសរសរស្ថាន/ចនា សម្ព័ន្ធទ្រទ្រង់តាមស្ថានចំនួនបួន នៅតាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដ្យែលេស Los Angeles River នៅផ្នែកខាងក្រោម ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់គោសមុទ្ររដ្ឋកាលី ហ្វ័រញ៉ា (California sea lions) ។ កម្លាំងដែលប៉ះទង្គិចបានបង្កឡើងនៅអំឡុង

ពេលសកម្មភាពប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោលចូលក្នុងដីណាមួយ អាចបណ្តាល ឱ្យរងផលប៉ះពាល់ដល់គោសមុទ្ររដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California sea lions) នៅក្នុងនិងនៅជិត BSA ដែលមានទីជម្រកតាមប្រាំងទន្លេ។ នៅពេល សាងសង់ដោយប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោលចូលក្នុងដី និងការសាងសង់ស្ថាន ត្រូវបានបញ្ចប់នោះ ស្ថាននានាដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោងនេះ នឹងមិនរាំង ស្ងួតដល់ការធ្វើចលនារបស់គោសមុទ្ររដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California sea lions) តាមផ្លូវទឹកឡើយ។

ការស្ថាបនានិងការពង្រីកស្ថានចំនួនបួននៅតាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដ្យែ លេស Los Angeles River នៅផ្នែកខាងក្រោម នឹងមិនផ្លាស់ប្តូរការធ្វើចលនា សត្វគោសមុទ្ររដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California sea lions) តាមផ្លូវទឹកឡើយ។

ជម្រើសសាងសង់ រាប់បញ្ចូលបង្គោលបុកចូលក្នុងដីនៅក្នុងទឹកជំនោរ បូលំនាច តាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដ្យែលេស Los Angeles River នៅ 7th St., Anaheim St., Pacific Coast Hwy, និង Hill St. crossings ។

ដូចដែលបានពិភាក្សានៅក្នុងផ្នែក 3.24.3.19 កម្លាំងដែលប៉ះទង្គិចបានបង្ក ឡើងនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោលចូលក្នុងដី អាចបណ្តាលឱ្យរងរបួស និង/ឬ ស្លាប់ត្រី អំណោកសមុទ្រ ឬចំនីកសត្វសមុទ្រ (រាប់បញ្ចូលទាំងសត្វដែលត្រូវបានការពារក្រោមច្បាប់ស្តីពីសត្វជិតផុតពូជស ហាព័ន្ធ (Federal Endangered Species Act), ច្បាប់ស្តីពីការអភិរក្សនិងការគ្រប់គ្រងនេសាទ (Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act) និងច្បាប់ស្តីពីការការពារថនិកសត្វ សមុទ្រ (Marine Mammal Protection Act)) នៅក្នុងតំបន់ដែលប៉ះពាល់។ ទោះបីយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏តាមរយៈការប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោលត្រឹមត្រូវនោះ ការកែតម្រូវជាសក្តានុពលចំពោះការប៉ះទង្គិចក្នុងមួយថ្ងៃៗ និងវិធីសាស្ត្រការកាត់បន្ថយ (បើត្រូវការ)

ការប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោលសម្រាប់ស្ថាននានា ការកំណត់ដែនសំឡេងរំពង ដែលបានបង្កើតឡើងក្នុងការណែនាំបច្ចេកទេសសម្រាប់ការវាយតម្លៃនិងការ កាត់បន្ថយឥទ្ធិពលសំឡេងរំពងក្នុងទឹកដល់ត្រីពីការប្រើឧបករណ៍បុកបង្គោល ចូលក្នុងដី (Caltrans 2015) ។

S.5.21 - ប្រភេទរុក្ខជាតិភាគតូចយ៉ាងឆាប់រហ័ស

ជម្រើសសាងសង់

ការស្ថាបនាគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project មានសក្តានុពលដុះរីករាលដាលជាលម្អិតប្រភេទរុក្ខជាតិភាគតូចដោយការចូលនិង ចេញពីបរិក្ខារសំណង់ដែលធ្វើឱ្យក្រខ្វក់ដោយការរាតត្បាត ការដាក់បញ្ចូលប្រភេទរុក្ខជាតិដែលរាតត្បាតទៅក្នុងល្បាយគ្រាប់រុក្ខជាតិ និងកាកសំណល់ និងការយកចេញនិងការបោះចោលប្រភេទរុក្ខជាតិដែល រាតត្បាតមិនត្រឹមត្រូវ ដូច្នោះគឺជាគ្រាប់រុក្ខជាតិដុះរីករាលដាលតាមបណ្តោយ ផ្លូវហាយវេ។ ការរីករាលដាលជាសក្តានុពលនៃ Caulerpa taxifolia (សារ៉ាយដែលមិនមានដើមកំណើត) នៅអំឡុងពេលសាងសង់ និង/ឬ ប្រតិបត្តិការនៅកន្លែងនេះ មិនត្រូវបានគេរំពឹងថាដោយសារតែប្រភេទរុក្ខ ជាតិដែលរាតត្បាតនេះមិនត្រូវបានគេសង្កេតឃើញនៅ BSA នៅអំឡុង ពេលសម្រេចចុងក្រោយវាយតម្លៃបរិស្ថានធននៅតាមប្រាំងទន្លេឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏វិធានការបង្ការទប់ស្កាត់ការរីករាលដាលនៃ ប្រភេទរុក្ខជាតិនេះដោយអនុលោមតាមពិធីសារគ្រួសារនិក្ខរសេវាជលផល ជាតិ (National Marine Fisheries Service Control Protocol)។ ផលប៉ះពាល់ដែលទាក់ទងនឹងជម្រើស 7 នឹងមានកម្រិតខ្ពស់ជាងផល ប៉ះពាល់ដែលទាក់ទងនឹងជម្រើស 5C ដែលបានផ្តល់ឱ្យតំបន់ខាងជើងជាង ដែលទាក់ទងនឹងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែម អំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រក ចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់ប្រភេទពពួក ទទួលការគម្រាមកំហែង ស្ថិតក្នុង ភាពគ្រោះថ្នាក់ និងឈ្នានពាន សូមមើល ផ្នែក 3.20 និង 3.21 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

S.5.22 - ផលប៉ះពាល់បន្ថែម

ផលប៉ះពាល់បន្ថែម (ដោយផ្ទាល់និងដោយប្រយោល) ត្រូវបានកំណត់ដោយការគិតពីការពិចារណាពីផលប៉ះពាល់គម្រោងប្រកបដោយផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project និងសកម្មភាពដែលបានស្នើឡើងថ្មីនេះ ថ្មីដែលបានស្នើឡើងនៅក្នុងតំបន់នេះ ដើម្បីកំណត់ថាតើការសរុបជាទូទៅនោះ វាអាចបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានបន្ថែមឬទេ។ ការយល់ព្រមចំពោះគម្រោងប្រកបដោយផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នោះ

ការវិភាគមានរបៀបវារៈការពិនិត្យមើលឡើងវិញនូវផែនការដែលបានអនុម័ត និងគម្រោងពាក់ព័ន្ធនានាដែលអាចមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានបន្ថែមដល់ធនធានដែលងាយរងគ្រោះនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area និងខោនធីទីក្រុងឡូសអាន់ដ្យែលេស Los Angeles County។ សកម្មភាពដែលអាចគ្រោងទុកជាមុនដោយសមហេតុផល ដែលមិនបានប្រើក្នុងការវិភាគផលប៉ះពាល់បន្ថែម ដោយផ្អែកលើព័ត៌មានដែលផ្តល់ដោយទីក្រុង Cities of Bell, Bell Gardens, Carson, Commerce, Compton, Cudahy, Downey, Huntington Park, Lakewood, Long Beach, Los Angeles, Lynwood, Maywood, Paramount, Signal Hill, South Gate, និង Vernon ដែលបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនិងអនុម័តការអភិវឌ្ឍន៍ដែលមិនទាន់សម្រេច ដែលបានដាក់សំណើនៅទីជិតខាងនៃតំបន់សិក្សា Study Area។ តំបន់សិក្សាធនធាននីមួយៗ (Resource Study Areas (RSA)) ដែលបានកំណត់សម្រាប់ប្រធានបទបរិស្ថាននីមួយៗ ត្រូវបានគេប្រើដើម្បីកំណត់ថាតើការអភិវឌ្ឍដែលបានដាក់សំណើណាមួយ ដែលត្រូវបានគេគិតពីការពិចារណាដោយប្រុងប្រយ័ត្ននៅទីជិតខាងនៃគម្រោងប្រកបដោយផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ដែលត្រូវបានចុះបញ្ជីនៅក្នុងផ្នែក 3.25 ការវិភាគបន្ថែម។ ឯកសារទាំងនេះ ត្រូវបានរៀនកាត់ការត្រួតពិនិត្យជាមួយឯកសារដែលត្រូវបានរក្សាទុកដើម្បីយកមកប្រើក្នុងការវិភាគ California នៃការិយាល័យផែនការនិងស្រាវជ្រាវ។ ព័ត៌មានស្តីពីគម្រោងដឹកជញ្ជូននាពេលអនាគត ត្រូវបានផ្តល់ដោយ Caltrans, SCAG, Metro, និង Gateway Cities COG។ លើសពីនេះ POLA និង POLB បានកំណត់គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងកំពង់ផែ ដែលត្រូវគិតពីការពិចារណាលើការវិភាគផលប៉ះពាល់បន្ថែម។

ជម្រើសសាងសង់នៅពេលរួមផ្សំគ្នាជាមួយគម្រោងបន្ថែមផ្សេងៗទៀតនឹងរួមចំណែកដល់ការប្រើប្រាស់ដីបន្ថែម លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ និងចរាចរណា (ផ្លូវប្រសព្វចំនួនបួននឹងនៅតែមានផលប៉ះពាល់) គុណភាពខ្យល់ដែលអាចមើលឃើញ (នៅជិតប្រកបដោយផ្លូវឆ្លងកាត់ មានផលប៉ះពាល់ប្រមូលផ្តុំដែលកើនឡើងតាមកម្រិតតែប៉ុណ្ណោះ) សំឡេងខ្លាំង ជម្រកនិងប្រភេទសត្វតាមច្រាំងទន្លេ និងពាមទន្លេ/ស្ទឹង ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រកនេះ ប្រភេទក្រូជាតិ (southern tarplant) អណ្តើកពណ៌បៃតង និងសត្វបក្សីសមុទ្រដែលមានចំនួនតិចតួចនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California least tern) (សត្វតូចៗដែលកើនឡើងតាមកម្រិត) និងផលប៉ះពាល់ដល់ការប្រើទឹកផ្លែឆ្នាំង។ ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនរួមចំណែកដល់ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានបន្ថែម ដែលទាក់ទងទៅនឹងធនធានកសិកម្មកំណើនឬការលូតលាស់ ភូគព្ភសាស្ត្រនិងដី និងគ្រោះថ្នាក់និងកាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ដល់សាស្ត្រនិងគុណភាពទឹក ធនធានអ៊ែរ ធនធានប្រឡូមីន ធនធានបាសាណាភូគព្ភសាស្ត្រ ថាមពល សហគមន៍ធម្មជាតិ តំបន់ដីសើម ប្រភេទក្រូជាតិភាគតូច ចំនួនប្រជាជននិងលំនៅដ្ឋានសេវាសាធារណៈ ការលំហែកាយ ឬឧបករណ៍ប្រើប្រាស់ និងប្រព័ន្ធសេវាកម្ម។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីផលប៉ះពាល់ដែលកើនជាលំដាប់នៃគម្រោងប្រកបដោយផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 សូមមើលផ្នែក 3.25 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។



ការវិភាគផលប៉ះពាល់ដែលកើនជាលំដាប់ធ្វើការវាយតម្លៃតម្លៃនៃជម្រើសជំនួសប្រើការសាងសង់ I-710 រួមគ្នាជាមួយនិងគម្រោងសំខាន់ៗដទៃទៀតក្នុងតំបន់វិភាគសិក្សា ដូចជាការពង្រីកផ្នែកខាងចុងដៃ។

S.5.23 - ផ្នែក 4(F) ទ្រព្យសម្បត្តិ

ផលប៉ះពាល់ជាសក្តានុពលនៃជម្រើសសាងសង់ចំពោះឧទ្យានសាធារណៈ និងកន្លែងកម្សាន្តដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការការពារក្រោមផ្នែក 4(f) នៃច្បាប់ក្រសួងដឹកជញ្ជូនសហរដ្ឋអាមេរិច (1966 U.S. Department of Transportation Act) រួមមាន៖

- Parque Dos Rios
- ឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park និង Drake/Chavez Greenbelt
- មជ្ឈមណ្ឌលសហគមន៍ Bandini Park/Batres Community Center
- Los Angeles River និង Rio Hondo Trails
- តំបន់ដីសើម Dominguez Gap និង DeForest Treatment Wetlands

នៅ Cesar E. Chavez Park និង Drake/Chavez Greenbelt ការប្រើប្រាស់ដីអចិន្ត្រៃយ៍ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសទាំងពីរនេះ នឹងកើតមានឡើង; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ការរួមបញ្ចូលគ្នានិងការប្តូរកន្លែងប្រកបដោយផ្លូវឆ្លងកាត់ Shoreline Dr. នឹងបណ្តាលឱ្យឧទ្យានមានទំហំធំជាង ដែលមានមុខងារច្រើននៅឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park។ លើសពីនេះទៀតការបិទប្រកបផ្លូវចេញចូលជាសាធារណៈជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះប្រាប់ផ្នែកខ្លះនៃឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park នឹងកើតឡើងនៅក្រោមជម្រើសទាំងពីរ។ នៅឧទ្យាន Bandini Park ជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 នឹងរាប់បញ្ចូលរចនាសម្ព័ន្ធកម្រិតខ្ពស់ ដែលនឹងឆ្លងកាត់នៅជ្រុងភាគពាយ័ព្យនៃឧទ្យាន Bandini Park ហើយផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់ នឹងតម្រូវឱ្យមាន ៧ ជម្រើសសាងសង់ទាំងពីរនេះ នឹងតម្រូវឱ្យមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់ដីសំណង់របស់អ្នកដទៃជាបណ្តោះអាសន្ន (TCEs) ហើយបណ្តាលឱ្យមានការបិទប្រកបផ្លូវចេញចូលបណ្តោះអាសន្ននៃឧទ្យាន Bandini Park នៅអំឡុងពេលសាងសង់។ ជម្រើស 5C និង 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានការបិទប្រកបផ្លូវចេញចូលបណ្តោះអាសន្នរយៈពេលខ្លីនៃ

ទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេ Los Angeles River និងផ្លូវ Rio Hondo Trails នៅអំឡុងពេលសាងសង់។ នៅចុងបញ្ចប់ នៅតំបន់ដីសើម Dominguez Gap និង De Forest Treatment Wetlands ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់ដែលបានត្រូវពង្រីក។ ជម្រើស 7 នឹងតម្រូវឱ្យមានការបញ្ចូលជាអចិន្ត្រៃយ៍នៃផ្ទៃដីប្រើសម្រាប់គោលបំណងកសិកម្មនៃតំបន់ដីសណ្តាខាងលិច West Basin នៃតំបន់ដីសើម DeForest Treatment Wetlands។ ជម្រើសសាងសង់ទាំងពីរ នឹងតម្រូវឱ្យមាន TCEs និងជម្រើស 7 នឹងតម្រូវឱ្យមានការដកចេញជាបណ្តោះអាសន្នពីផ្នែកខ្លះនៃតំបន់ដីសណ្តាខាងលិច West Basin of the Dominguez Gap និងតំបន់ដីសើម DeForest Treatment Wetlands នៅអំឡុងពេលសាងសង់។



ស្ថានត្រូវបានផ្តល់ការការពារពិសេសក្រោមផ្នែក 4(f) នៃច្បាប់ក្រសួងដឹកជញ្ជូនសហរដ្ឋអាមេរិកឆ្នាំ 1966។

សម្រាប់ Parque Dos Rios ការប្រើប្រាស់ដីអចិន្ត្រៃយ៍នៅក្រោមជម្រើស 5C និង 7 ក៏ដូចជា TCEs សម្រាប់ជម្រើសទាំងពីរនេះ នឹងតម្រូវឱ្យមាន។ ជម្រើស 5C នឹងបណ្តាលឱ្យមានការបញ្ចូលជាអចិន្ត្រៃយ៍នៃផ្ទៃដី 1.68 អាវ ពី Paque Dos Rios នៅក្នុងកន្លែងដឹកជញ្ជូន។ ជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានការបញ្ចូលជាអចិន្ត្រៃយ៍នៃផ្ទៃដី 3.21 អាវ ពី Paque Dos Rios នៅក្នុងកន្លែងដឹកជញ្ជូន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ក្បាលដីនៅសល់នៅខាងក្រៅតំបន់គ្រប់ដណ្តប់ដែលមានជម្រើស នឹងមានមុខងារ/លទ្ធភាពប្រើប្រាស់មានកម្រិត។ ដូច្នោះជម្រើស 7 នឹងនាំឱ្យមានការប្រើប្រាស់ជាអចិន្ត្រៃយ៍នៃផ្ទៃដីឧទ្យាន 8.6 អាវ និងជម្រើស 7 នឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់សកម្មភាព លក្ខណៈសណ្ឋាន និងកំណត់នៃផ្នែកធនធាន 4(f) ។

ជម្រើសសាងសង់នឹងនាំមកនូវការប្រើប្រាស់កម្រិតអប្បបរមានៃឧទ្យាន/កន្លែងកម្សាន្តចំនួនបួនកន្លែង គឺឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park និង

Drake/Chavez Greenbelt, មជ្ឈមណ្ឌលសហគមន៍ Bandini Park/Batres Community Center, ទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles River និងផ្លូវ Rio Hondo Trails, និង Dominguez Gap និងតំបន់ដីសើម DeForest Treatment Wetlands; និងទីកន្លែងប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួនបីកន្លែងបណ្តាញផ្លូវដែក Union Pacific Railroad Rail Lines, Boulder Dam-Los Angeles Transmission Lines, និង Dale's Donuts។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីរបៀបដែលជម្រើសជំនួសគម្រោងចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់ទ្រព្យកម្មសិទ្ធិ 4(f) ក្នុងដែនវិភាគសិក្សា សូមមើលឧបសម្ព័ន្ធ B នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង។

S.5.24 - ផលប៉ះពាល់សំណង់

លទ្ធផលសំខាន់ៗទាក់ទងនឹងផលប៉ះពាល់សំណង់នៃជម្រើសសាងសង់មានដូចខាងក្រោម៖

ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី៖ សំណង់នៃជម្រើសសាងសង់ I 710 នឹងមានផលប៉ះពាល់ជាបណ្តោះអាសន្ននៅជិតកន្លែងប្រើប្រាស់ដីធ្លី ហើយនឹងរួមបញ្ចូលការខ្វះខាតដល់គំរូចរាចរណ៍នៅមូលដ្ឋាន និងច្រកផ្លូវចេញចូលទៅកាន់លំនៅដ្ឋាន និងស្ថាប័នជំនួញនានា; ការកកស្ទះចរាចរណ៍កើនឡើង; និងសំឡេងរំខាន ញ័រ និងធ្ងល់កើនឡើង។ លើសពីនេះទៀតសំណង់នៃជម្រើសសាងសង់ និងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នដល់ចំណុចផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង និងផ្លូវអ្នកជិះកង់ទៅកាន់ផ្លូវលំ និងផ្លូវជិះកង់នៅមូលដ្ឋាន និងនៅក្នុងតំបន់ (រួមទាំងផ្លូវលំនៅតាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles River Trail) និងការបិទផ្លូវរយៈពេលខ្លីនៅតាមចំណែកផ្លូវខ្លះនៃផ្លូវជិះកង់នៅតំបន់ជិតខាងនៃផ្លូវបំបែកថ្មីនិង/ឬ ដែលបានកែសម្រួល។



ការសាងសង់នៃជម្រើសជំនួសប្រើការសាងសង់នឹងជាការរាប់រងដ៏សំខាន់មួយ។ រូបនេះបង្ហាញពីគម្រោងពង្រីកយន្តបម្រុងស្រដៀងគ្នាមួយលើ SR-22 ក្នុង Orange County។

ឧទ្យាន និងទីកន្លែងលំហែកាយ: ជម្រើស 5C នឹងតម្រូវឱ្យមានផ្ទៃដីទំហំ 0.26 អាវ ដែលស្ថិតនៅផ្នែកចំហៀងខាងលិចនៃ Parque Dos Rios សម្រាប់ TCE នៅអំពីឡងពេលគម្រោងសំណង់; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏គ្មាន TCEs ដែលតម្រូវឱ្យមាននៅក្រោមជម្រើស 7 ទៅកាន់ផ្លូវ Parque Dos Rios ឡើយ។ នៅអំពីឡងពេលសាងសង់តាមជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 ដែលមានផ្ទៃដីប្រមាណ 21.9 អាវ នៃឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park នឹងតម្រូវឱ្យមានសម្រាប់ TCE) ។ ផ្ទៃដី TCE រួមមានផ្លូវរវាង 0.41 អាវ ដែលនឹងត្រូវតម្រៀបនិងចាក់ក្រាលថ្ម ដើម្បីអនុញ្ញាតឱ្យមានផ្លូវចេញចូល បណ្តោះអាសន្ននៅអំពីឡងពេលនៃការសាងសង់ផ្លូវដែលតម្រូវជាដំបូង។ អាចត្រូវបិទជាបណ្តោះអាសន្នទៅកាន់ផ្លូវចេញចូលសាធារណជន ដើម្បី ការពារសុវត្ថិភាពផ្នែកខ្លះនៃឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park អ្នកប្រើប្រាស់ ឧទ្យាន និងកម្មករគម្រោងសំណង់។ ក្នុងអំឡងពេលនៃការសាងសង់តាម ជម្រើស 5C និង 7 ដែលមានផ្ទៃដីប្រមាណ 0.11 អាវ នៅតាមបណ្តោយ បរិវេណខាងលិចនៃមជ្ឈមណ្ឌលសហគមន៍ Bandini Park/Batres Community Center នឹងតម្រូវឱ្យមានសម្រាប់ TCE និងការបិទជាបណ្តោះ អាសន្ននៃផ្នែកខ្លះនៃឧទ្យាននេះ នឹងកើតឡើងនៅអំពីឡងពេលសាងសង់ ដើម្បីការពារសុវត្ថិភាពអ្នកទេសចរឧទ្យាន និងកម្មករគម្រោងសំណង់។ ជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 នឹងតម្រូវឱ្យមានការបិទបណ្តោះអាសន្នតាម ចំណែកផ្លូវខ្លះនៃផ្លូវតាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles River និងផ្លូវ Rio Hondo Trails និងផ្លូវលំដួងកាត់មួយចំនួននៅតាមផ្លូវ I-710 និងផ្លូវថ្នល់មូលដ្ឋាននៅអំពីឡងពេលសាងសង់ដែលនឹងកើតឡើង។

លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍: សំណង់សម្រាប់ការធ្វើឱ្យ ប្រសើរឡើងជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានគេរំពឹងទុកថានឹងបណ្តាលឱ្យមាន ការរំខានដល់ការប្រើប្រាស់ផ្លូវចេញចូលរយៈពេលខ្លី ដែលទាក់ទងទៅនឹង ការសាងសង់ ដូច្នេះបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់រយៈពេលខ្លីចំពោះ លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍។ ផែនការគ្រប់គ្រងការដឹកជញ្ជូន (TMP) នឹងត្រូវបានអនុវត្តនៅអំពីឡងពេល សាងសង់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ដែលមានការចំណាយមិនថោកមិនថ្លៃ និងទាន់ពេលវេលាដោយមាន ការរំខានកម្រិតអប្បបរមាចំពោះសាធារណជនធ្វើដំណើរ។ លើសពីនេះការងារសំណង់ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងដោយសំណង់តាមជម្រើស សាងសង់។

យុត្តិធម៌បរិស្ថាន: សកម្មភាពសំណង់ នឹងអាចមានប៉ះពាល់ជា បណ្តោះអាសន្នដល់ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋដែលទាក់ទងនឹងយុត្តិធម៌បរិស្ថាន។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏សកម្មភាពសាងសង់នឹងផ្តល់ការងារ ដែលនឹង អាចផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដល់សេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន ដែលរាប់បញ្ចូលទាំង ជនជាតិភាគតិច និងប្រជាពលរដ្ឋដែលមានប្រាក់ចំណូលទាប។



ជម្រើសជំនួសប្រើការសាងសង់នឹងនាំឱ្យមានការងារសំណង់ និងការងារទាក់ទងនឹង សំណង់ជាច្រើន។

សេវាកម្មប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់: សកម្មភាពសាងសង់ ដែលតម្រូវឱ្យមានការបិទចំណែកផ្លូវធ្វើដំណើរ និងចំណែកផ្លូវចូលមួយពីផ្លូវ មួយទៅផ្លូវធំបួនផ្លូវជាតិ អាចបណ្តាលឱ្យមានការពន្យារពេលចរាចរណ៍ដែលអាច មានផលប៉ះពាល់ដល់សមត្ថភាពពន្ធដារអគ្គិភ័យ ការអនុវត្តច្បាប់ និងអ្នកផ្តល់ សេវាកម្មសង្គ្រោះបន្ទាន់ ដើម្បីបំពេញគោលដៅតាមពេលវេលាឆ្លើយតបនៅ ក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area។ ក្រោមជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់ ការយកចេញ បណ្តាញបរិក្ខារបុគ្គលសេវាប្រើប្រាស់ចាំថ្ងៃពីក្រោមប្រព័លីដី

នឹងកើតឡើងមុនគម្រោងសំណង់។ សម្រាប់សេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃដែល នឹងត្រូវការពារនៅនឹងកន្លែងនោះ វិធានការសំណង់ដែលមានលក្ខណៈស្តង់ដារ ដូចជាការទាក់ទងជនដំណឹងអំពីសេវាក្រោមដី និងត្រូវប្រើដើម្បីចៀសវាង ការប៉ះពាល់ដល់បរិក្ខារបុគ្គលសេវាប្រើប្រាស់ចាំថ្ងៃ និងដើម្បីចៀសវាង ការរំខានដល់សេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ។

ការធ្វើចរាចរណ៍ អ្នកថ្មើរជើង និងអ្នកជិះកង់: នៅអំពីឡងពេលសាងសង់គម្រោង ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នឹងអាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ បណ្តោះអាសន្នដល់ការធ្វើចរាចរណ៍ដោយសារផ្លូវរវាងដែលបណ្តាលមកពីការ បិទបណ្តោះអាសន្នតាមផ្លូវថ្នល់ផ្លូវដើរសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងនៅសងខាងផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវជិះកង់ និងចំណែកផ្លូវហាយវេមូលដ្ឋាន និងចំណែកផ្លូវចូលមួយពីផ្លូវមួយ ទៅផ្លូវធំបួនផ្លូវជាតិ។ TMP នឹងត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីដោះស្រាយការផ្លាស់ប្តូរលំ ហូរចរាចរណ៍ និងចរាចរណ៍អ្នកថ្មើរជើង និងកង់ និងផ្តល់វិធានការនានា ដើម្បី កាត់បន្ថយអប្បបរមាផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានពីសកម្មភាពសំណង់លើលំហូរចរាចរ ណ៍ និងការធ្វើដំណើរសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងនិងកង់នៅក្នុងតំបន់សិក្សាStudy Area។ លើសពីនេះទៀតសំណង់នៃជម្រើសសាងសង់ដី នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ បណ្តោះអាសន្នដល់ចំណាចផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង និងផ្លូវអ្នកជិះកង់ទៅកាន់ផ្លូវលំ និងផ្លូវជិះកង់នៅមូលដ្ឋាន និងនៅក្នុងតំបន់ (រួមទាំងផ្លូវលំនៅតាមទន្លេទីក្រុងឡូ សអាន់ដៀលេស Los Angeles River Trail និងផ្លូវ Rio Hondo Trails) និងការបិទ ផ្លូវរយៈពេលខ្លីនៅតាមចំណែកផ្លូវខ្លះនៃផ្លូវជិះកង់នៅតំបន់ជិតខាងនៃផ្លូវបំបែក កថ្មី និង/ឬ ដែលបានកែសម្រួល។

អាចមើលឃើញ/សេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់: ផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញរយៈពេល ខ្លីដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសសាងសង់នឹងអាចកើតឡើងចំពោះអ្នកពិនិត្យមើល ដែលងាយរងគ្រោះនៅអំពីឡងពេលសាងសង់ និងរួមបញ្ចូលទស្សនៈ នៃការកម្ទេចចោលរចនាសម្ព័ន្ធសំណង់ដែលមានស្រាប់ ការឈូសឆាយ សារពើភ្នំជាតិដែលមានស្រាប់ ការឈូសឆាយទីជម្រាលកាត់និងបំពេញ ការសាងសង់ពង្រីកផ្លូវធំទូលាយ I 710 និងរចនាសម្ព័ន្ធ រចនាសម្ព័ន្ធសំណង់ និងទីកន្លែងរន្ធសំណង់។ សកម្មភាពសំណង់បណ្តោះអាសន្ន និងផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើលឃើញ អវិជ្ជមាន ដែលទាក់ទងនឹងសកម្មភាពសំណង់ នឹងត្រូវបញ្ចប់បន្ទាប់ពីការបញ្ចប់ សាងសង់។ ផលប៉ះពាល់ពីរឈូសឆាយសារពើភ្នំជាតិ នឹងមានភាពប្រសើរឡើង បន្តិចម្តងៗដែលជាទេសភាពសម្រាប់ពេញលក្ខណៈគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project។



សកម្មភាពសាងសង់នាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់រយៈពេលខ្លីផ្សេងៗ ជាពិសេសគុណភាព បរិយាកាស សំលេងរំខាន និងរូបសោភ័ណ។ កម្មវិធីជំនួសទូលាយមួយនៃវិធានការបន្ថយ បន្ថយការសាងសង់នឹងត្រូវអនុវត្តសម្រាប់ជម្រើសជំនួសប្រើការសាងសង់ណាមួយ។

ធនធានវប្បធម៌៖

មានសក្តានុពលចំពោះផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅនឹងធនធានវប្បធម៌ដែលបានកប់ កើតឡើងនៅអំឡុងពេលសាងសង់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ផលប៉ះពាល់ទាំងអស់ចំពោះធនធានវប្បធម៌ដែលបានកប់ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ផងដែរ។ ដូច្នេះផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្ន មិនអាចអនុវត្តចំពោះធនធានវប្បធម៌ឡើយ។

ជលសាស្ត្រប្រព័ន្ធធារាសាស្ត្រ/ទឹកលំដាប់ទឹក៖ បរិក្ខារឬសម្ភារសំណង់នឹងត្រូវដំណើរការនៅតាមបណ្តោយនៅតាមទន្លេទីក្រុងឡូសអានដៀលេស Los Angeles River និងវាលទំនាបលិចទឹក 100 ឆ្នាំនៃ Compton Creek នៅអំឡុងពេលសាងសង់ស្ថាន និងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងទំនប់ទឹកតាមមាត់ព្រែកដែលបានពិភាក្សាខាងលើ ដែលស្ថិតក្រោមផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍។ បន្ទាប់ពីការបញ្ចប់សកម្មភាពសាងសង់នៅវាលទំនាបលិចទឹក 100 ឆ្នាំ តំបន់រំខាននេះនឹងវិលត្រឡប់ទៅស្ថានភាពដែលមានស្រាប់។

គុណភាពទឹក៖ ព្រឹត្តិការណ៍នានា ដូចជាការបញ្ចេញចោលកាកសំណល់ផលិតផលដោយចៃដន្យ ដែលបានបង្កើតឱ្យមាននៅអំឡុងពេលសាងសង់គឺជាក្តីបារម្ភដ៏ធំ។ ក្តីបារម្ភផ្សេងទៀត ដូចជាជីក្រូខ្វក់ និងការហូរចេញតាមផ្លូវទឹកប្រព្រឹត្តិការណ៍ ទឹកហូរចេញពីការដ្ឋានសំណង់; ការរំខានដល់កាកសំណល់នៅក្រោមផ្លូវទឹកប្រព្រឹត្តិការណ៍ដែលមានស្រាប់ ដោយសារតែការសាងសង់នៅលើទឹកនិងនៅជាប់នឹងប្រភពទឹកនៅមូលដ្ឋាន; ការអណ្តែតកាកសំណល់ក្រោមទឹក; និងការយកចេញ និងការបោះចោលកាកសំណល់នៅតាមទឹកក្រោមដី គឺជាបញ្ហាកើតមានឡើងជាសក្តានុពលនៅអំឡុងពេលសំណង់នៃជម្រើសសាងសង់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏វិធានការសាងសង់តាមស្តង់ដារ តម្រូវឱ្យមានការចាប់យក និងការធ្វើប្រព្រឹត្តិការណ៍ទឹកហូរចេញទាំងអស់ពីតំបន់សំណង់។ សក្តានុពលចំពោះផលប៉ះពាល់គុណភាពទឹកបណ្តោះអាសន្ន នឹងមានកាន់តែច្រើននៅក្រោមជម្រើស 7 ដោយសារតែការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងថែមទៀត ត្រូវបានដាក់សំណើដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសទាំងនេះ ហើយនឹងអាចមានផ្ទៃដីដែលរំខាន និងមានការងារជាច្រើនទៀត និងនៅជិតទៅនឹងប្រភពទឹកនៅក្នុងតំបន់គម្រោង។

ភូគព្ភសាស្ត្រ ដី ការព្យាយាមដី និងឋានលេខាសាស្ត្រ៖ សកម្មភាពសំណង់ដែលទាក់ទងទៅនឹងជម្រើសសាងសង់ អាចរំខានជាបណ្តោះអាសន្នចំពោះដីនៅខាងក្រៅតំបន់គ្របដណ្តប់អគារ ប៉ុន្តែនៅតាមច្រកផ្លូវមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់ដោយគម្រោង ភាគច្រើននៅកន្លែងធ្វើការងារនៅជុំវិញតំបន់ឈរជើង តំបន់ចក្ររថបណ្តាបរិក្ខារឬសម្ភារធុនធ្ងន់ និងកន្លែងដាក់វត្ថុឬសម្ភារ។ ផលប៉ះពាល់ជាបណ្តោះអាសន្ន នឹងរាប់បញ្ចូលការណែនដី និងលទ្ធភាពនៃការហូរចេញដីកើនឡើង។

បូរណវិទ្យា៖

មានសក្តានុពលចំពោះផលប៉ះពាល់ដោយផ្ទាល់ទៅនឹងធនធានបុរាណវិទ្យាសាស្ត្រ កើតឡើងនៅអំឡុងពេលសាងសង់។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ផលប៉ះពាល់ទាំងអស់ចំពោះធនធានបុរាណវិទ្យាសាស្ត្រ ត្រូវបានគេចាត់ទុកថាជាផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ផងដែរ។ ដូច្នេះផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្ន មិនអាចអនុវត្តចំពោះធនធានបុរាណវិទ្យាសាស្ត្រឡើយ។

កាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់៖ ជម្រើស 7 នឹងមានផលប៉ះពាល់កាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់បណ្តោះអាសន្នដែលអាចកើតឡើងកាន់តែខ្លាំងមុនពេលសាងសង់ និងនៅអំឡុងពេលសាងសង់ ជាងជម្រើស 5C ដោយសារតំបន់គ្របដណ្តប់ដីធំជាងនៃច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលលទ្ធភាពទាំងនឹងជម្រើស 7 ។ ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃកំណត់ត្រាស្រាវជ្រាវ និងការស្ទង់មតិនៅការដ្ឋាន កំហាប់ជាតិសំណៅអាសកើនឡើង (ADL); សារធាតុមានរូបធាតុដែលមិនឆេះ (ACMs), ប៉ូលីក្លរីន បីបេនេនីល (polychlorinated biphenyls (PCBs)), និង/ឬ ប្លូលីបាបមានជាតិសំណៅ (LBP); កំហាប់លោហៈកើនឡើង ដូចជាសំណៅអាចជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពការដឹកនិងការសាងសង់សម្រាប់ជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់។

ការធ្វើឱ្យក្រខ្វក់ អាចជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពសំណង់ និងការដឹកនៅតាមបរិវេណទាំងនោះ ដែលតម្រូវឱ្យមានការកែសម្រួលបន្ថែម; ការធ្វើឱ្យក្រខ្វក់គុណភាពអាចជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពសំណង់ និងការដឹកនៅតាមបរិវេណទាំងនោះ ដែលបានទទួលការបិទទុំភ្នាក់ងារនិយតករ; និងសារធាតុកាកសំណល់អាចជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពសំណង់និងការដឹកនៅតាមបរិវេណទាំងនោះ ដែលប្រតិបត្តិការជាការដ្ឋានបោះកាកសំណល់។ លើសពីនេះទៀតទឹកក្រោមដីដែលក្រខ្វក់អាចជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសាងសង់។



សកម្មភាពសាងសង់អាចបង្កើតសំណល់គ្រោះថ្នាក់ដែលនឹងត្រូវចាក់ចោលនៅសុខុមត្តិវត្តចាក់ចោលសមរម្យ។

គុណភាពខ្យល់/ឧស្ម័នផ្ទះកញ្ចក់៖ នៅអំឡុងពេលសាងសង់នោះ ការធ្វើឱ្យខូចគុណភាពខ្យល់អាសារយៈពេលខ្លី អាចបណ្តាលមកពីការបញ្ចេញការបំពាយឧស្ម័នសារធាតុល្អិត (ធូលីក្នុងខ្យល់) ដែលកើតមកពីការដឹក ការឈូសឆាយ ការដឹកជញ្ជូន និងសកម្មភាពផ្សេងៗទៀតដែលទាក់ទងទៅនឹងការសាងសង់។ ការបំពាយឧស្ម័នពីឧបករណ៍ឬបរិក្ខារសំណង់ ក៏ត្រូវបានគេរំពឹងទុកផងដែរ ហើយនឹងរាប់បញ្ចូលឧស្ម័ន CO, NOx, VOCs, SOx, PM10, PM2.5, សារធាតុពុលក្នុងខ្យល់ ដូចជា DPM, និង GHGs។ បរិមាណឧស្ម័ន GHG សំណង់ជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំដែលកើតឡើងបន្តិចម្តងៗរយៈពេលសមស្របត្រូវបានគេគណនាប្រហែល 4,700 ឬ 7,500 មេត្រីតោនក្នុងមួយថ្ងៃនៃឧស្ម័ន CO2e សម្រាប់ជម្រើស 5C និង 7 ដោយឡែកៗពីគ្នា។ ទោះជា Caltrans មិនបានអនុម័តលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំខាន់ៗនៃ SCAQMD ក៏ដោយក៏នៅពេលសេណារីយ៉ោសំណង់ដ៏អាចគ្រប់គ្រងបានសន្តិ (ឧទាហរណ៍ការស្តាប់នាដំណាលគ្នានៅគ្រប់ផ្នែកផ្លូវហាយវេទាំងអស់) ការប៉ាន់ប្រមាណលើការបំពាយឧស្ម័នបំពុលខ្យល់តាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យប្រចាំថ្ងៃកើនឡើងកម្រិតខ្ពស់បំផុតសម្រាប់ជម្រើស 5C និង 7 លើសពីកម្រិតចាប់ផ្តើម SCAQMD ចំពោះការបំពុលទាំងអស់ លើកលែងតែស្ថានដីអុកស៊ីត (SOX)។ សម្រាប់ផ្នែកផ្លូវហាយវេតែមួយតែប៉ុណ្ណោះ ការប៉ាន់ប្រមាណលើការបំពាយឧស្ម័នខ្យល់ត្រូវបានគេគណនាវិនិច្ឆ័យប្រចាំថ្ងៃកើនឡើងកម្រិតខ្ពស់បំផុតសម្រាប់ជម្រើស 5C និង 7 គឺមានក្រោមកម្រិតចាប់ផ្តើម SCAQMD ចំពោះការបំពុលទាំងអស់លើកលែងតែឧស្ម័ន PM10 and NOx។ ការវិភាគឧបករណ៍ឬបរិក្ខារសំណង់តាមបច្ចេកវិទ្យាត្រួតពិនិត្យដែលអាចប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យា (Best Available Control Technology (BACT)) បង្ហាញថាការបំពាយឧស្ម័ន NOxនិង VOC អាចកាត់បន្ថយត្រូវឱ្យកត់សម្គាល់ទោះជាការបំពាយឧស្ម័នទាំងនេះនៅតែអាចលើសពីលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យសំខាន់ៗរបស់ SCAQMD ក៏ដោយ។

សំឡេងរំខាន៖ នៅអំឡុងពេលសាងសង់នៃគម្រោងនេះ សំឡេងរំខានពីសកម្មភាពសាងសង់អាចមានច្រើនចំពោះបរិយាកាសសំឡេងរំខាននៅក្នុងតំបន់គម្រោងភ្លាមៗ។ សំឡេងរំខានពីការសាងសង់ ត្រូវបានកំណត់ដោយមានការបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់តាមស្តង់ដារ (Caltrans Standard Specifications), ផ្នែក 14-8.02 “ការគ្រប់គ្រងសំឡេងរំខាន”។ តម្រូវការទាមទារទាំងនេះ បញ្ជាក់ថាកម្រិតសំឡេងរំខានដែលបង្កើតនៅអំឡុងពេលសាងសង់នឹងត្រូវបានគ្រប់គ្រងនិងត្រួតពិនិត្យ និងមិនឱ្យលើសពី 86 dBA Lmax នៅចម្ងាយ 50 ហ្វីត ពីកន្លែងការងារនៅចន្លោះពីម៉ោង 9:00 ល្ងាច ដល់ម៉ោង 6:00 ព្រឹក។

ថាមពល៖ ថាមពលកម្មកម្រិតសំណង់ និងឧបករណ៍បូមវិទ្យុសំណង់ដែលកំពុងប្រតិបត្តិការនៅអំឡុងពេលសាងសង់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងអាចប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈហ្វូស៊ីល។ ការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈកើនឡើង នឹងអាចមានជាបណ្តោះអាសន្ន នឹងបញ្ឈប់នៅចុងបញ្ចប់នៃសកម្មភាពសាងសង់ ហើយនឹងមិនមានតម្រូវការកាកសំណល់សម្រាប់តម្រូវការថាមពលបន្ថែមទៀតឡើយ។ ការកើនឡើងតិចតួចនៃការប្រើប្រាស់ប្រេងឥន្ធនៈហ្វូស៊ីល ដែលបានមកពីការសាងសង់គម្រោង មិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងមានផលប៉ះពាល់គួរឱ្យកត់សម្គាល់លើធនធានថាមពលឡើយ។

សហគមន៍ធម្មជាតិ៖ ផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នចំពោះសហគមន៍ធម្មជាតិ អាចកើតមានឡើងនៅអំឡុងពេលសាងសង់នៃជម្រកសាងសង់ទាំងអស់ដែលជាកន្លែងជម្រកបណ្តោះអាសន្ន ដែលបានរំខាននៅអំឡុងពេលសាងសង់ ឬសកម្មភាពផ្សេងទៀត។ ជាទូទៅជម្រក 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នកាន់តែច្រើនជាងជម្រក 5C ដោយសារតែចំនួនសរសរស្តានសំណង់កើនឡើង /សរសរស្តានដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រក 7 ។



ការគ្រប់គ្រងទឹកភ្លៀងហូរចោលក្នុងអំឡុងពេលសាងសង់គឺចាំបាច់ដើម្បីរក្សាគុណភាពទឹកក្នុងដែនវិភាគសិក្សា។

តំបន់ដីសើម/តំបន់ទឹកផ្សេងទៀត៖ ផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នចំពោះតំបន់ដីសើមសមត្ថកិច្ចអាចកើតមានឡើងនៅអំឡុងពេលសាងសង់ដែលរំខានបណ្តោះអាសន្នដល់តំបន់ដីសើម ឬតំបន់ទឹកនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពបុកបង្ហោល ការសាងសង់ជន្លល់ ការឈូសឆាយ ឬសកម្មភាពផ្សេងៗទៀត។ ជាទូទៅជម្រក 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នកាន់តែច្រើនជាងជម្រក 5C ដោយសារតែចំនួនសរសរស្តានសំណង់កើនឡើងនៅក្នុងតំបន់ដីសើមសមត្ថកិច្ចដែលពាក់ព័ន្ធនឹងជម្រក 7 ។

ប្រភេទរុក្ខជាតិ៖ ផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នចំពោះប្រភេទរុក្ខជាតិ (southern tarplant) អាចបណ្តាលមកពីការអនុវត្តជម្រកសាងសង់ណាមួយ។ ជាទូទៅជម្រក 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់កាន់តែច្រើនឡើងចំពោះប្រភេទរុក្ខជាតិ (southern tarplant) ជាងជម្រក 5C ។

ប្រភេទសត្វ៖ ជម្រកសាងសង់ទាំងពីរអាចបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នចំពោះរូងសត្វ ដែលអាចប្រើដោយសត្វទី ៤ យដែលមានរូង និងជម្រកសត្វជ្រឹងដែលមានប្រភេទផ្សេងៗ។ ការស្ថាបនានិងការពង្រីកស្ថានចំនួនបួននៅតាមទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដេ

លេស Los Angeles River នៅផ្នែកខាងក្រោម នឹងមិនផ្លាស់ប្តូរការធ្វើចលនាសត្វតោសមុទ្ររដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California sea lions) តាមផ្លូវទឹកឡើយ ឬត្រីដែលការពារក្រោមច្បាប់ស្តីពីការអភិរក្សនិងការគ្រប់គ្រងនេសាទ (Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act) តាមផ្លូវទឹក។ គ្មានផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ នឹងអាចកើតមានឡើងចំពោះទីជម្រកត្រីដ៏សំខាន់ (EFH) លើកលែងតែការបាត់បង់អចិន្ត្រៃយ៍កម្រិតអប្បបរមានៃផ្នែកខាងបាតបណ្តាញផ្លូវទឹក ដែលសរសរស្តាននឹងអាចត្រូវដាក់។

ប្រភេទសត្វដែលរងការគំរាមកំហែង និងជិតផុតពូជ៖ ផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នចំពោះសត្វបក្សីសមុទ្រដែលមានចំនួនតិចតួចនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California least tern), សត្វបក្សីនៅភាគខាងលិច (Western Snowy Plover) (ប្រភេទបក្សីនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រ) និងអណ្តើកកណ្តាប់តាមអាចកើតឡើងនៅអំឡុងពេលសាងសង់ពីការរំខានដោយប្រយោលជាបណ្តោះអាសន្ន (សំឡេងរំខាន រញ្ជ័រ ធ្នូលី ភ្លើងពេលយប់ និង ការទន្ទ្រានរបស់មនុស្ស)។ ការស្ថាបនាអាចបង្កជាឧបសគ្គការធ្វើចរាចរណ៍ជាបណ្តោះអាសន្ននៅតាមបណ្តោយទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដេរលេស Los Angeles River។ សត្វបក្សីសមុទ្រដែលមានចំនួនតិចតួចនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California least tern) អាចទទួលរងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលដោយមានការផ្លាស់ប្តូរគុណភាពទឹកដែលបង្កើតឡើងដោយគម្រោង។ អណ្តើកសមុទ្របៃតងណាមួយដែលអាចមើលឃើញនៅតំបន់ជុំវិញមាត់ទន្លេទីក្រុងឡូសអាន់ដេរលេស Los Angeles River អាចត្រូវរងផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោលជាបណ្តោះអាសន្នដោយការផ្លាស់ប្តូរដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងគុណភាពទឹកដែលមានប្រភពនៅខ្សែទឹកខាងលើផងដែរ។

ប្រភេទរុក្ខជាតិរាតត្បាត៖ ការស្ថាបនាគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project មានសក្តានុពលជុំវិករាលដាលប្រភេទរុក្ខជាតិរាតត្បាតដោយការចូលនិងចេញពីបរិវារសំណង់ដែលធ្វើឱ្យក្រខូក់ដោយការរាតត្បាត ការដាក់បញ្ចូលប្រភេទរុក្ខជាតិដែលរាតត្បាតទៅក្នុងល្បាយគ្រាប់រុក្ខជាតិ និងកាកសំណល់ និងការយកចេញនិងការបោះចោលប្រភេទរុក្ខជាតិដែលរាតត្បាតមិនត្រឹមត្រូវ ដូច្នោះគឺជាគ្រាប់រុក្ខជាតិជុំវិករាលដាលតាមបណ្តោយផ្លូវហាយវេ។

ផលប៉ះពាល់បន្ថែម៖ ផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នដែលជាលទ្ធផលនៃគម្រោងដែលបានដាក់សំណើ ការដាក់បញ្ចូលគ្នាជាមួយគម្រោងពីអតីតកាល បច្ចុប្បន្ន និងអនាគតផ្សេងទៀត មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាផលអវិជ្ជមានឡើយ។ ផលប៉ះពាល់បណ្តោះអាសន្នទាំងអស់ដែលបានពិពណ៌នាក្នុងផ្នែកនានាខាងលើ ក៏ដូចជាផលប៉ះពាល់ចំពោះគម្រោងដទៃទៀតនៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ផងដែរ គម្រោងនីមួយៗនឹងត្រូវធ្វើឱ្យមានកម្រិតអប្បបរមា ឬកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ ហើយដូច្នោះមិនមានផលប៉ះពាល់បន្ថែមដល់មនុស្ស ឬបរិស្ថានដាក់ស្នែងឡើយ។ ផលប៉ះពាល់បន្ថែមបណ្តោះអាសន្នចំពោះចរាចរនិងការធ្វើចរាចរណ៍ ក៏អាចបណ្តាលមកពីការសាងសង់គម្រោងច្រើនជាងមួយ នៅក្នុងតំបន់ទូទៅផងដែរ។ ក្នុងករណីនេះ TMPs សម្រាប់គម្រោងនីមួយៗនឹងត្រូវរៀបចំនាពេលអនាគតនឹងត្រូវបានសម្របសម្រួលដើម្បីធានាឱ្យមានការធ្វើចរាចរណ៍គ្រប់គ្រាន់នៅតំបន់នេះ ដែលរួមមានការថែរក្សាចំនួនចំណែកផ្លូវហាយវេតាមបណ្តាញផ្លូវដែលមានស្រាប់គ្រប់ពេលវេលា។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែម អំពីរបៀបដែលជម្រកជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 ប៉ះពាល់តំបន់ សូមមើល ផ្នែក 3.24 នៃ RDEIR/SDEIS ពង្រាង 1

S.5.25 - ការគិតពិចារណាអំពីសុខភាពសាធារណៈ

លទ្ធផលសំខាន់ៗទាក់ទងនឹងផលប៉ះពាល់ជម្រើសសាងសង់ចំពោះ សុខភាពសាធារណៈ មានដូចខាងក្រោម៖

ឧទ្យាន និងទីកន្លែងលំហែកាយ៖ ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាននៅច្រកផ្លូវចេញចូលទៅកាន់ឧទ្យាននានាដែលជាឧបសគ្គចំពោះការដើរជើងកង់ ការផ្លាស់ប្តូរសុវត្ថិភាពសម្រាប់អ្នកថ្លើរជើង ឬការដើរជើងកង់នៅជិតឧទ្យាននានា ឬការកាត់បន្ថយទំហំឧទ្យាន ដូច្នេះហើយនឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានឡើយចំពោះសុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងទៅនឹងច្រកផ្លូវចេញចូលទៅកាន់ឧទ្យាន។ ការពង្រីកនិងការធ្វើឱ្យមានរូបសណ្ឋានឡើងវិញនៃឧទ្យាន Cesar E. Chavez Park នឹងមានផលប្រយោជន៍តាមរយៈការបង្កើនឱកាសសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ជាសាធារណៈនៃឧទ្យាននេះ បន្ទាប់ពីការបញ្ចប់សាងសង់។



ពីព្រោះការកែលម្អគុណភាពបរិយាកាស និងការកាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈគឺជាគោលដៅគន្លឹះនៃគម្រោង សុខភាពសាធារណៈត្រូវបានពិចារណានៅគ្រប់ផ្នែកនៃការវិភាគសក្តានុពលរបស់គម្រោង។

លក្ខណៈនិងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍៖ ដោយផ្អែកលើការផ្លាស់ប្តូរប្រភេទច្រកផ្លូវចេញចូលនៅតំបន់សិក្សា Study Area នោះ ការផ្លាស់ប្តូរតំបន់នៅជិតខាងទាំងនេះចំពោះបរិវេណលំនៅដ្ឋាន និងមិនមែនលំនៅដ្ឋាន និងលទ្ធភាពនៃការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅ និងកម្មវិធីជំនួយការផ្លាស់ប្តូរទីលំនៅ (Relocation Assistance Program (RAP)) ដែលផ្តល់ដោយ Caltrans សម្រាប់បរិវេណដែលទទួលបានផលប៉ះពាល់ និងការគិតពិចារណាចំពោះលំនៅដ្ឋានដែលជាមន្ទីរសុខាភិបាលក្រោយនោះ (Last Resort Housing), ជម្រើសសាងសង់មិនបណ្តាលឱ្យមានភាពងាយស្រួល ឬ ការបែងចែកអ្នករស់នៅដោយមិនមានធនធាន ដើម្បីផ្លាស់ទីលំនៅនៅក្នុងសហគមន៍ដែលមានស្រាប់របស់ពួកគេដូច្នោះហើយនឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់សុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងនឹង លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ឡើយ។

នៅខណៈពេលជម្រើសសាងសង់នឹងនាំឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរមួយចំនួនច្រកផ្លូវចេញចូលនោះ ការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះនឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់ច្រកផ្លូវចេញចូលសាលារៀននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area ឡើយ។ នៅពេលកំពុងដំណើរការជម្រើសសាងសង់នឹងមិននាំមកនូវផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់របៀបធ្វើដំណើរសម្រាប់សិស្សឬនិស្សិតហើយនឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងច្រកផ្លូវចេញចូលសាលារៀននានាតាមរយៈការកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ដូច្នេះ

ជម្រើសសាងសង់នឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដល់សុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងនឹងច្រកផ្លូវចេញចូលសាលារៀននានាឡើយ។

យុត្តិធម៌បរិស្ថាន៖ លទ្ធផលនានាដែលបានពិពណ៌នាខាងលើសម្រាប់លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍នឹងត្រូវអនុវត្តចំពោះប្រជាពលរដ្ឋជនជាតិភាគតិច និងអ្នកមានប្រាក់ចំណូលទាបផងដែរ (យុត្តិធម៌បរិស្ថាន) នៅតាមច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor។

សេវាកម្មប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃនិងសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់៖ ដោយទទួលស្គាល់ការព្រួយបារម្ភជាសាធារណៈ និងភាពមិនច្បាស់លាស់ខាងវិទ្យាសាស្ត្រអំពីផលប៉ះពាល់សុខភាពពីការប៉ះពាល់អេឡិចត្រូម៉ាញ៉េទិច (EMF), គណៈកម្មការសេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃជាសាធារណៈរបស់រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Public Utilities Commission (CPUC)) បានអនុម័តលើដំណោះស្រាយដោយប្រុងប្រយ័ត្ន ដើម្បីកាត់បន្ថយការប៉ះពាល់ EMF នៅឆ្នាំ 1993 (បានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅឆ្នាំ 2006)។ នៅខណៈពេលដែលរក្សាសុវត្ថិភាពអគ្គិសនី និងការអនុវត្តវិស្វកម្មល្អជាអាទិភាពទីមួយនោះ ការប្រើប្រាស់អគ្គិសនីដែលជាម្ចាស់កម្មសិទ្ធិវិនិយោគគឺនៅរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា California ប្រើប្រាស់ការរចនាប្លង់ដើម្បី កាត់បន្ថយដែនម៉ាញ៉េទិចដែលបង្កើតឡើងដោយឧបករណ៍អេឡិចត្រូនិចថ្មី និងដែលសាងសង់ឡើងវិញ។ នៅពេលផ្លាស់ប្តូរខ្សែបញ្ជូនអគ្គិសនីនិងខ្សែចែកចាយសម្រាប់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងប្រើប្រាស់ការរចនាប្លង់ដើម្បីកាត់បន្ថយ EMFs ស្របតាមការណែនាំរបស់ CPUC ដែលបានពិពណ៌នាខាងលើនេះ ការគិតពិចារណាសុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងនឹង EMFs មិនត្រូវបានចាត់ទុកថាជាការព្រួយបារម្ភឡើយ។

ទាក់ទងនឹងពេលវេលាឆ្លើយតបជាបន្ទាន់ក្រៅពីផលប៉ះពាល់ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ (ឥទ្ធិពលអវិជ្ជមាននៅអំឡុងពេលសាងសង់ និងផលប៉ះពាល់នៅពេលគម្រោងកំពុងដំណើរការ) នោះ សុខភាពសាធារណៈត្រូវបានចាត់ទុកថាមិនមែនជាប្រធានបទនៃការព្រួយបារម្ភចំពោះសេវាសង្គ្រោះបន្ទាន់ឡើយ។

ការធ្វើចរាចរណ៍ អ្នកថ្លើរជើង និងអ្នកជិះកង់៖ គម្រោងនេះនឹងជួយលើកកម្ពស់ទីកន្លែងអ្នកថ្លើរជើង (ផ្លូវដើរនៅតាមផ្នែកចំហៀងផ្លូវ)តាមរយៈការប្តូរផ្លូវចាស់ៗដែលនឹងត្រូវដកចេញជាផ្នែកនៃគម្រោងនេះ។ ការធ្វើដំណើរដោយការជិះកង់ នឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផងដែរ ដោយផ្តល់ជូនការក្រាលកៅស៊ូផ្លូវថ្មីនៅលើស្ពានអាកាស ដែលនឹងជំនួសឱ្យផ្លូវ I-710 និងផ្លូវនៅតាមទន្លេឡូសអាន់ដៀលេស Los Angeles River ព្រមទាំងផ្លូវជិះកង់/ផ្លូវឆ្លងកាត់អ្នកថ្លើរជើងថ្មី។ ក្នុងករណីជាច្រើនផ្លូវបំបែកដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវជំនួសដោយផ្លូវបំបែកនានាពីការធ្វើឱ្យមានរូបសណ្ឋានសម្រាប់ផ្លូវបំបែកមានទិសចរាចរណ៍ពីរនៅលើផ្លូវដែលមិនមែនផ្លូវហាយវេឆ្លងកាត់ផ្នែកម្ខាងទៀតនៃស្ពាននៅផ្លូវហាយវេដែលមិនស្របគ្នា។ អ្នកជិះកង់និងអ្នកថ្លើរជើង គឺជាការគិតពិចារណាក្នុងការរចនាប្លង់នៃប្រភេទផ្លូវបំបែកទាំងនេះ និងការលាបពណ៌ដែលសមរម្យ ត្រូវបានអនុវត្តដើម្បីធ្វើឱ្យមានគុណភាពថយទុក កង់ និងការប្រើប្រាស់កន្លែងអ្នកថ្លើរជើង។ ផ្លូវប្រសព្វពេញលេញ Caltrans មគ្គុទ្ទេសក៍ក្នុងការកសាងឡើងវិញផ្លូវប្រសព្វនឹងផ្លូវបំបែកការផ្លាស់ប្តូរសម្រាប់អ្នកជិះកង់និងអ្នកថ្លើរជើង (Caltrans 2010) នឹងត្រូវប្រើក្នុងដំណើរការរចនាប្លង់។ ដោយសារផ្លូវដើរសម្រាប់អ្នកថ្លើរជើងនៅសាងសង់ខ្លាំងផ្លូវថ្មីនឹងត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនោះ ផ្លូវជិះកង់និងផ្លូវលំនឹងត្រូវរក្សា និងការតភ្ជាប់ផ្លូវជិះកង់និងផ្លូវអ្នកថ្លើរជើងនឹងត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនោះ គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project នឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវស្ថានភាពសម្រាប់អ្នកថ្លើរជើងនិងការធ្វើដំណើរដោយជិះកង់ ដែលនាំមកនូវផលប្រយោជន៍ដល់សុខភាពសាធារណៈ ដែលទាក់ទងនឹងការកកស្ទះនិងការធ្វើដំណើរចល័ត។

ការធ្វើឱ្យទំនើបការរចនាប្លង់ផ្លូវ I-710 ត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកាត់បន្ថយចំនួនគ្រោះថ្នាក់សរុបនិងគ្រោះថ្នាក់ដែលបណ្តាលឱ្យស្លាប់ ដែលមានអត្រាគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍តាមផ្លូវ I 710 ដែលធ្លុះបញ្ចាំងច្រើនថែមទៀតអំពីកម្រិតគម្របទូទាំងរដ្ឋសម្រាប់កន្លែងដូចគ្នា។ ការកាត់បន្ថយការគ្រោះថ្នាក់ដែលបានរំពឹងទុកនេះ នឹងកាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងនឹងសុវត្ថិភាពចរាចរណ៍។



ខ្សែផ្លូវទោចក្រយាន និងផ្លូវទោចក្រយាននឹងត្រូវបានថែរក្សាក្នុងអំឡុងពេល និងបន្ទាប់ពី កែសម្រួលសាងសង់។

គុណភាពទឹក៖ គុណភាពទឹក BMPs នឹងត្រូវអនុវត្តដើម្បីធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មទៅនឹងការហូរទឹកខ្យល់ល្អៗ នៅអំឡុងពេលសាងសង់និងកិច្ចប្រតិបត្តិការតាមជម្រើសសាងសង់។

ជាលទ្ធផលជម្រើសសាងសង់មិនត្រូវបានរំពឹងថានឹងធ្វើឱ្យខូចគុណភាពទឹកពីទឹកដែលទទួលបានឡើយ។ ការធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្មទឹក BMPs នឹងត្រូវរចនាឡើងដើម្បីបង្ការទឹកនិង លុបបំបាត់ទឹកដែលមានជាអចិន្ត្រៃយ៍; ដូច្នេះភ្នាក់ងារចម្លងរោគ (ដូចជាមូស) នឹងមិនមានការព្រួយបារម្ភ នោះទេ។ ដូច្នេះជម្រើសសាងសង់និងមិនមានហានិភ័យដល់សុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងនឹងធារាសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹកឡើយ។

ភូគព្ភសាស្ត្រ ដី ការព្យាយាមដី និងឋានលេខសាស្ត្រ៖ គឺសុវត្ថិភាពនៃការព្យាយាមដី។ រចនាសម្ព័ន្ធសំណង់ស្ពានថ្មីនិងសំណង់ដែលត្រូវបានកែសម្រួល ដែលរាប់បញ្ចូលទាំងជម្រើសសាងសង់ និងត្រូវរចនាឡើង និងសាងសង់ស្របតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យលើការរចនាឡើងវិញដ៏ចុងក្រោយបំផុតរបស់ Caltrans ដើម្បីកាត់បន្ថយឱ្យមានកម្រិតអប្បបរមាចំពោះការព្រួយបារម្ភអំពីសុខភាពសាធារណៈដែលជាប់ទាក់ទងនឹងការដល់លើសំណង់នៅពេលមានការព្យាយាមដី។



ការពិសោធន៍សាកល្បងរបស់អ្នកបច្ចេកទេសទៅលើរបបធាតុគ្រោះថ្នាក់។

កាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់៖

ការរចនាប្លង់សម័យទំនើបសម្រាប់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសសាងសង់ និងអាចមានហានិភ័យគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ដែលកាត់បន្ថយ ដែលរួមមានការកាត់បន្ថយទាំងនោះដែលអាចអាចបណ្តាលមកពីការកំពប់ឬហូរកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់។ ជម្រើស 7 កាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈពីការកំពប់ឬហូរកាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់តាមរយៈការកំណត់ដោយឡែកពីគ្នាចំពោះការធ្វើចរាចរណ៍ថយន្តដឹកទំនិញពីចរាចរណ៍ថយន្ត ដែលជាលទ្ធផលនៃធាតុផ្សំច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ ដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមជម្រើសនានា។ ដោយសារហេតុផលទាំងនេះ ការអនុវត្តជម្រើសសាងសង់នឹងមិនបង្កើនហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈដែលទាក់ទងនឹងកាកសំណល់និងសារធាតុដែលមានគ្រោះថ្នាក់ក្នុងរយៈពេលខ្លី ហើយនឹងកាត់បន្ថយហានិភ័យទាំងនេះក្នុងរយៈពេលវែងដោយសារលទ្ធផលនៃការសម្អាតនិងការកែច្នៃពីការធ្វើឱ្យក្រខក់កាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់នៅតាមបរិវេណនានាដែលនឹងអាចទទួលបានសម្រាប់គម្រោង។

គុណភាពខ្យល់៖

ជាទូទៅជម្រើសគម្រោងនឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងគុណភាពខ្យល់ និងកាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈនៅតំបន់ដីសណ្ត Basins និង I-710 AOI ។ នៅតាមបណ្តោយផ្លូវ I-710 គុណភាពខ្យល់ នឹងត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ហើយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈនឹងត្រូវកាត់បន្ថយនៅតាមកន្លែងភាគច្រើន ប៉ុន្តែមានទីតាំងនៅជិតផ្លូវថ្នល់មួយចំនួនដែលនឹងមានការកើនឡើងការបំភាយឧស្ម័នជាក់លាក់ ប៉ុន្តែមិនមានការកើនឡើងហានិភ័យដ៏មហារីកឡើយ ដោយប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ 2012 ។ មិនមានវិធានការកាត់បន្ថយដែលអាចធ្វើទៅបាន ដើម្បីកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ផ្លូវថ្នល់ដែលស្ថិតនៅជិតៗផ្លូវទាំងនេះ; ដូច្នេះវានឹងមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដែលមិនអាចចៀសរួច។

សំឡេងរំខាន៖ រំខានការពារសំឡេងរំខានដែលបានដាក់សំណើ ដើម្បីសាងសង់ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់ នឹងកាត់បន្ថយកម្រិតសំឡេងសម្រាប់ការរស់នៅ និងការធ្វើការងាររបស់ប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ។

ប្រសិនបើអ្នកចាប់អារម្មណ៍ចង់អានបន្ថែមអំពីការពិចារណាទៅលើសុខភាពសាធារណៈសម្រាប់ជម្រើសជំនួសគម្រោងច្រកចេញចូល I-710 សូមមើលផ្នែកមានប្រធានបទនីមួយៗក្នុងជំពូក 3 នៃ EIR/EIS ពង្រាង។

S.6 - សេចក្តីសង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់ខ្លាំងដែលស្ថិតក្នុងរោង CEQA បន្ទាប់ពីការកាត់បន្ថយ

ដូចដែលបានពិភាក្សាលម្អិតនៅក្នុងជំពូក 4.0, ការវាយតម្លៃ CEQA Evaluation ផលប៉ះពាល់ដូចខាងក្រោមនៃជម្រើសសាងសង់ត្រូវបានកំណត់ថាខ្លាំង អវិជ្ជមាន និងមិនអាចចៀសរួច បន្ទាប់ពីការអនុវត្តវិធានការចៀសវាង ការកាត់បន្ថយ ឱ្យមានកម្រិតអប្បបរមា និងវិធានការកាត់បន្ថយដែលត្រូវបានកំណត់ ក៏ដូចជាលក្ខណៈពិសេសនៃការរចនាប្លង់គម្រោងផងដែរ។

ផលប៉ះពាល់គុណភាពខ្យល់អចិន្ត្រៃយ៍៖ ថ្មីបើតំបន់ភាគច្រើននឹងមានគុណភាពខ្យល់ប្រសើរក៏ដោយ ក៏ ឧបករណ៍សញ្ញាសេសសំនៅជិតផ្លូវថ្នល់មួយចំនួន នឹងត្រូវបានដាក់ស្ថិតនៅទីតាំងចម្ងាយមានគ្រោះថ្នាក់ការប្រមូលផ្តុំសារធាតុពុលជាច្រើន ដែលមិនអាចកាត់បន្ថយបាន។

ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ការប្រើប្រាស់ដី និងការធ្វើផែនការ៖ នៅក្នុងទីក្រុង Commerce, Compton, Bell, និង Long Beach ជម្រើស 7 នឹងនាំឱ្យមានការផ្លាស់ទីលំនៅដែលបណ្តាលមកពីផលប៉ះពាល់ដែលមិនអាចចៀសរួចចំពោះលក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍។

ផលប៉ះពាល់ នឹងកើតមានឡើងនៅក្រោមជម្រើស 5C ផងដែរ; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏លក្ខណៈ និងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍ នឹងស្ថិតនៅគ្មាន ផលប៉ះពាល់ដដែល នៅក្រោមជម្រើសនេះ។



សង្កាត់តំបន់ជិត I-710។

ផលប៉ះពាល់ប្រជាពលរដ្ឋ និង លំនៅដ្ឋានអចិន្ត្រៃយ៍៖ ជម្រើស 5C និងជម្រើសរចនាប្លង់ នឹងអាចបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីលំនៅរវាងពី 109 ទៅ 128 លំនៅដ្ឋាន ហើយជម្រើស 7 អាចបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីលំនៅសរុប រវាងពី 121 ទៅ 140 លំនៅដ្ឋាន ដែលអាស្រ័យលើជម្រើស រចនាប្លង់។ លំនៅដ្ឋានមួយចំនួនដែលបានផ្លាស់ទីលំនៅទាំងនេះ ស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ (ទីក្រុងធំៗ Commerce និង Compton) ដែលជា ទីកន្លែងមានផ្ទះសំបែង សម្រាប់ការផ្លាស់ទីលំនៅមិនគ្រប់គ្រាន់ដែល អាចរកបាន។ ដូច្នេះវានឹងមិនអាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ដើម្បីផ្លាស់ទីលំនៅ អ្នករស់នៅដែលត្រូវប្តូរលំនៅដ្ឋានទាំងអស់នៅក្នុងសហគមន៍របស់ពួកគេ ឬនៅតំបន់មួយនៅជិតសហគមន៍របស់ពួកគេដែលសមហេតុផលបាន ឡើយ។ ចំពោះហេតុផលនេះ ការសាងសង់លំនៅដ្ឋានសម្រាប់ ការផ្លាស់ទីលំនៅនៅតំបន់ទាំងនេះ អាចជាការចាំបាច់។

ផលប៉ះពាល់ចរាចរណ៍ និងការដឹកជញ្ជូនអចិន្ត្រៃយ៍៖ វិធានការកាត់បន្ថយ មិនត្រូវបានផ្តល់អនុសាសន៍សម្រាប់ផ្លូវប្រសព្វដែលរងផលប៉ះពាល់ចំនួន បួនឡើយ ដោយសារការកាត់បន្ថយនឹងមិនអាចធ្វើបានទេ ដោយសារតែ ឧបសគ្គច្រកផ្លូវដែលមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់ និងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ បរិវេណនៅជិតខាងនៅតាមទីក្រុងរងផលប៉ះពាល់។ ផ្លូវប្រសព្វចំនួនបួនទាំងនេះ នឹងទទួលរងផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដោយ ជម្រើសសាងសង់ហើយនឹងនាំឱ្យមានការពន្យារពេលកើនឡើង ដែល ទាក់ទងទៅនឹងលក្ខខណ្ឌគ្មានជម្រើសសាងសង់នាពេលអនាគត។

ការរកឃើញសារៈសំខាន់ដែលចាំបាច់៖ ទោះជាជម្រើសសាងសង់ ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ចំពោះលក្ខខណ្ឌនៃការ ដោះស្រាយតម្រូវការ និងគោលបំណងនៃគម្រោងក៏ដោយ ក៏ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានបន្ថែម នៃគម្រោងដែលបាន ស្នើសុំ គឺមានច្រើននៅពេលបានពិនិត្យឃើញដែល ទាក់ទងនឹងផលប៉ះពាល់ពីគម្រោងនាពេលកន្លងមក បច្ចុប្បន្ន និងអនាគតដែលអាចកើតឡើង។ លើសពីនេះទៀតគម្រោងនេះ អាចនឹងបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់មនុស្សដូចជា បានបង្ហាញតាមការពិភាក្សាអំពីការផ្លាស់ទីលំនៅដែលទាក់ទងនឹងគម្រោង ដែលបានស្នើសុំ។

ផលប៉ះពាល់ដែលនៅសេសសល់ពីជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានកំណត់ថាមិនសំខាន់ ឬអាចត្រូវបានសម្រួល ឬកាត់បន្ថយ ក្រោមកម្រិតនៃភាពសំខាន់ដោយផ្អែកលើការអនុវត្តការចៀសវាងគម្រោង ការកាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមា និងវិធានការកាត់បន្ថយ និងលក្ខណៈ ពិសេសនៃការរចនាប្លង់គម្រោងដែលបានពិពណ៌នាលម្អិតនៅជំពូក 4.0 ។ តារាង S-5 សង្ខេបអំពីផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗដែលបានកំណត់នៅអំឡុង ពេលនៃការវាយតម្លៃ CEQA និងវិធានការកាត់បន្ថយដែលពាក់ព័ន្ធ ចំពោះផលប៉ះពាល់នីមួយៗ។

S.7 - តំបន់ដែលមានភាពបញ្ហាចម្រងចម្រាស និងបញ្ហាដែលមិនទាន់ដោះស្រាយ

ដោយផ្អែកលើតម្រូវការនៅអំឡុងពេល MCS វិសាលភាពសាធារណៈ និង កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងការផ្សព្វផ្សាយសាធារណៈនោះ តំបន់មានការព្រួយ បារម្ភរបស់សាធារណៈជន ដូចខាងក្រោមត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ។ បញ្ហាមួយចំនួនដែលបានលើកឡើង អាចត្រូវបានគេចាត់ទុកថា មានភាពចម្រងចម្រាស។

គុណភាពខ្យល់/ហានិភ័យសុខភាព៖ គុណភាពខ្យល់និងហានិភ័យ សុខភាពនៅតែបន្តជាបញ្ហាសាធារណៈដ៏ចម្រងចម្រាស ដោយសារកម្រិត នៃការបំភាយឧស្ម័នខ្ពស់ និងបណ្តាលឱ្យមានហានិភ័យសុខភាពដល់ ប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor ដោយសារតែ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលមានស្រាប់ និងចរាចរណ៍ថយចុះនិញពី កំពង់ផែនានា។

មតិយោបល់ USEPA៖ USEPA បានលើកឡើងការព្រួយបារម្ភដែលទាក់ទងនឹងវិធីសាស្ត្រវិភាគ ដែលត្រូវបាន ប្រើដើម្បីវាយតម្លៃផលប៉ះពាល់ដែលមានសក្តានុពលនៃ គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ក៏ដូចជាការព្រួយបារម្ភ អំពីផលប៉ះពាល់ជាសក្តានុពលដល់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមានប្រាក់ចំណូល ទាប និងជនជាតិភាគតិច។ Caltrans កំពុងបន្តធ្វើការជាមួយ USEPA ដើម្បីដោះស្រាយការព្រួយបារម្ភរបស់ពួកគេ។

សំឡេងរំខាន៖ ជម្រើសសាងសង់ទាំងអស់ នឹងបណ្តាលឱ្យមានសំឡេងរំខាន ដែលមានផលប៉ះពាល់ដល់ឧបករណ៍ សញ្ញាសេនស័រតាមច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor។ របាំងការពារសំឡេងរំខាន ត្រូវបានដាក់សំណើដើម្បីកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់ទាំងនេះ។

ការផ្លាស់ប្តូរសេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ៖ ការរៀបចំគម្រោងមិនទំនើបគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីកំណត់ទីតាំងការផ្លាស់ប្តូរសេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃជាក់ស្តែង មួយចំនួន។

ការទទួលបានទ្រព្យសម្បត្តិជាលក្ខណៈឯកជន/ការផ្លាស់ទីលំនៅ៖ ទោះជាការរចនាប្លង់ជម្រើសសាងសង់ ត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ដើម្បី កាត់បន្ថយកម្រិតអប្បបរមាតម្រូវការទទួលបានទ្រព្យសម្បត្តិជាលក្ខណៈ ឯកជនសម្រាប់គម្រោងនេះក៏ដោយ ក៏ការទទួលបានទ្រព្យសម្បត្តិ និងការផ្លាស់ទីលំនៅនៃលំនៅដ្ឋាន និងស្ថាប័នជំនួញដែល មានស្រាប់ អាច មានភាពចម្រងចម្រាសជាមួយម្ចាស់កម្មសិទ្ធិអចលនៈទ្រព្យម្នាក់ៗផងដែរ។ Caltrans, Metro, និងដៃគូផ្តល់ថវិកា I 710 Funding Partners ផ្សេងទៀត កំពុងបន្តធ្វើការជាមួយសហគមន៍ ដើម្បី ដោះស្រាយបញ្ហាការព្រួយបារម្ភ នានានៅក្នុងក្របខណ្ឌនៃការចូលរួមសហគមន៍ដែលកំពុងដំណើរការរបស់ គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ។

តារាង S-5: CEQA តារាងរាងសារៈសំខាន់

តំបន់ធនធាន	CEQA ការបញ្ចប់	វិធានការកាត់បន្ថយ	ជម្រើស
សោភ័ណភាព			
ថយចុះយ៉ាងខ្លាំងចំពោះលក្ខណៈ ឬគុណភាព ដែលអាចមើលឃើញដែលមានស្រាប់នៃការដុំ ឬបាត់ និងតំបន់ជុំវិញ?	មានសារៈសំខាន់ តិចតួចចំពោះ ការកាត់បន្ថយ	វិធានការ VIS-1 ដល់ VIS-12 ដែលបានកំណត់នៅ ក្នុងផ្នែក 3.6.4. ការមើលឃើញ/ សោភ័ណភាព	ជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់សោភ័ណភាព កាន់តែច្រើនឡើង ជាងជម្រើស 5C ។
គុណភាពខ្យល់			
រំលោភបំពានបទដ្ឋានគុណភាពខ្យល់ ឬចូលរួមចំណែកយ៉ាងខ្លាំង ចំពោះការរំលោភបំពានលើ គុណភាពខ្យល់ដែលមានស្រាប់ ឬដែលបានដាក់សំណើ?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	វិធានការ AQ-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.13, គុណភាពខ្យល់	ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។
លទ្ធផលនៃការកើនឡើងសរុបដែលគួរឱ្យកត់ សម្គាល់បន្ថែមចំពោះសារធាតុក្រខក់តាម លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យណាមួយដែលក្នុងនោះតំបន់ គម្រោង គ្មានការសម្រេចដែលស្ថិតក្រោម មធ្យមដ្ឋានគុណភាពខ្យល់ដែលស្របតាម សហព័ន្ធ ឬរដ្ឋដែលអាចអនុវត្តបានឡើយ (រាប់បញ្ចូលទាំងការបញ្ចេញការបំភាយឧស្ម័ន ដែលលើសពីកម្រិតបរិមាណសម្រាប់ សារធាតុអូហ្សូន)?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	វិធានការ AQ-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.13, គុណភាពខ្យល់	ជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានការកើនឡើងឧស្ម័ន SO2 ដែលកើនតាមកម្រិត នៅខណៈពេលជម្រើស 5C នឹងបណ្តាលឱ្យមាន ការថយចុះឧស្ម័ន SO2 ដែលកើនតាមកម្រិត។
បង្ហាញឧបករណ៍សញ្ញាសេនស័រចំពោះកំហាប់ ជាតិបំពុលបរិស្ថានយ៉ាងច្រើន?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	វិធានការ AQ-1 ដល់ AQ-3 នៅក្នុងផ្នែក 3.13, គុណភាពខ្យល់	ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។
ធនធានជីវសាស្ត្រ			
មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានដោយផ្ទាល់ ឬតាមរយៈការកែសម្រួលទីជម្រកតាម ប្រភេទសត្វណាមួយដែលបាន កំណត់ថាជាប្រភេទមានស្ថានភាព ងាយរងគ្រោះ ឬមានលក្ខណៈពិសេសនៅក្នុងផែនការ គោលនយោបាយ ឬ បទបញ្ជាថ្នាក់តំបន់ ឬមូលដ្ឋាន ឬដោយនាយកដ្ឋានជលផល និងហ្គេមរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Department of Fish and Game) ឬសេវាកម្មត្រីនិង សត្វព្រៃសហរដ្ឋអាមេរិក (U.S. Fish and Wildlife Service)?	មានសារៈសំខាន់តិចតួច ចំពោះការកាត់បន្ថយ	វិធានការ NC-1 នៅក្នុងផ្នែក3.16, សហគមន៍ធម្មជាតិ; CON-PS-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.24, ផលប៉ះពាល់ការសាងសង់; AS-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.19.4, ប្រភេទសត្វ; CON-AS-1 ដល់ CON-AS-14 នៅក្នុងផ្នែក 3.24, ផលប៉ះពាល់ការសាងសង់; CON-NC-2 ដល់ CON-NC-13 នៅក្នុងផ្នែក 3.24; CON-INV-3 នៅក្នុងផ្នែក 3.24; CON-TESS-1 ដល់ CON-TESS-4 នៅក្នុងផ្នែក 3.24	ផលប៉ះពាល់មានខុសគ្នារវាងជម្រើស 5C និង 7 ទាក់ទងទៅនឹងប្រភេទរុក្ខជាតិ ប្រភេទសត្វ និងសហគមន៍ធម្មជាតិ; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ជាទូទៅជម្រើសទី 7 អាចបណ្តាលឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់កាន់តែច្រើន ដោយសារតែ តំបន់គ្របដណ្តប់ដីជាងជម្រើស 5C នោះ។
មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានខ្លាំងចំពោះជម្រកសត្វ នៅតាមពាមទន្លេណាមួយ ឬសហគមន៍ ធម្មជាតិដែលងាយរងគ្រោះ ផ្សេងទៀត ដែលបានកំណត់ថាជាប្រភេទមាន ស្ថានភាពងាយរងគ្រោះ ឬមានលក្ខណៈពិសេសនៅក្នុងផែនការ គោលនយោបាយ ឬបទបញ្ជាថ្នាក់តំបន់ ឬមូលដ្ឋាន ឬដោយនាយកដ្ឋានជលផល និងហ្គេមរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (California Department of Fish and Wildlife) ឬសេវាកម្មត្រី និងសត្វព្រៃសហរដ្ឋអាមេរិក (U.S. Fish and Wildlife Service)?	មានសារៈសំខាន់តិចតួច ចំពោះការកាត់បន្ថយ	វិធានការ NC-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.16, សហគមន៍ធម្មជាតិ	ជាទូទៅជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់កាន់តែច្រើនឡើងដោយសារ តំបន់គ្របដណ្តប់របស់វាធំជាងជម្រើស 5C ។

តារាង S-5៖ CEQA តារាងរាយការណ៍សំខាន់

តំបន់ធនធាន	CEQA ការបញ្ចប់	វិធានការកាត់បន្ថយ	ជម្រើស
<p>មានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរលើតំបន់ដីសើមដែលបានការពារដោយសហព័ន្ធដូចដែលបានកំណត់ក្នុងផ្នែក 404 នៃច្បាប់ស្តីពីទឹកស្អាត (Clean Water Act) (ដែលរាប់បញ្ចូល ប៉ូន្តូមីនកំណត់ចំពោះវាលទំនាបត្រពាំងផ្គត់ផ្គង់ទឹកបណ្តោះសន្ទដែលផ្តល់ទីជម្រកសត្វនិងរុក្ខជាតិ ឆ្នេរសមុទ្រ ជាដើម) តាមរយៈការដកហូតដោយផ្ទាល់ ការបំពេញការរំខានពី ជលសាស្ត្រទឹក ឬមានន័យផ្សេងទៀត?</p>	<p>មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ</p>	<p>វិធានការ NC-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.16, សហគមន៍ធម្មជាតិ</p>	<p>ជាទូទៅជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់កាន់តែច្រើនឡើងដោយសារតំបន់គ្របដណ្តប់របស់វាធំជាងជម្រើស 5C ។</p>
<p>ធនធានវប្បធម៌ និងបាសាណិកភូគសាស្ត្រ</p>			
<p>បំផ្លាញដោយផ្ទាល់ ឬដោយប្រយោលនូវធនធានឬទីតាំង បាសាណិកភូគសាស្ត្រតែមួយគត់ ឬលក្ខណៈពិសេសភូគព្ភសាស្ត្រតែមួយគត់?</p>	<p>មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ</p>	<p>វិធានការ PAL-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.11, បាសាណិកភូគសាស្ត្រ</p>	<p>ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។</p>
<p>ដីភូគព្ភសាស្ត្រ</p>			
<p>កំហុសលើដីដែលទាក់ទងនឹងការរុញយដែលរួមមានការក្លាយជាទឹកឬឧស្ម័ន?</p>	<p>មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ</p>	<p>វិធានការ GEO-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.10, ភូគព្ភសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសិក្សារុញយផែនដី; CON-GEO-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.24, ផលប៉ះពាល់ការសាងសង់</p>	<p>ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។</p>
<p>ស្ថិតនៅលើទីតាំងភូគព្ភសាស្ត្រឬដីដែលមិនស្ថិតស្មើ ឬនឹងមិនស្ថិតស្មើដោយសារលទ្ធផលនៃគម្រោង ហើយអាចបណ្តាលឱ្យមានការរំខានបាក់ដីនៅការដ្ឋាន ឬនៅខាងក្រៅការដ្ឋានជាសក្តានុពល ការរីករាលដាលនៅផ្នែកខាងការស្រិតចុះ ការក្លាយជាទឹកឬឧស្ម័ន ឬការដួលរលំ?</p>	<p>មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ</p>	<p>វិធានការ GEO-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.10, ភូគព្ភសាស្ត្រ និងវិទ្យាសាស្ត្រសិក្សារុញយផែនដី; CON-GEO-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.24, ផលប៉ះពាល់ការសាងសង់</p>	<p>ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។</p>
<p>គ្រោះថ្នាក់ និងសម្ភារឬសារធាតុគ្រោះថ្នាក់</p>			
<p>ស្ថិតនៅការដ្ឋានដែលត្រូវបានដាក់បញ្ចូលក្នុងបញ្ជីការដ្ឋានមានសម្ភារឬសារធាតុដែលមានគ្រោះថ្នាក់ ដែលបានចងក្រងដោយយោងតាមក្រមរដ្ឋាភិបាលផ្នែក (Government Code Section 65962.5) ហើយជាលទ្ធផលតើវានឹងបង្កគ្រោះថ្នាក់ខ្លាំងដល់សាធារណជន ឬបរិស្ថានឬទេ?</p>	<p>មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ</p>	<p>វិធានការ HW-1 ដល់ HW-11 បានរាយបញ្ជី នៅក្នុងផ្នែក 3.12, សារធាតុគ្រោះថ្នាក់ និងវិធានការ CON-HW-1 ដល់ CON-HW-3 បានរាយបញ្ជីនៅក្នុងផ្នែក 3.24, ផលប៉ះពាល់ការសាងសង់</p>	<p>ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។</p>
<p>ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការធ្វើផែនការ</p>			
<p>បែងចែកសហគមន៍ដែលបានបង្កើតឡើងដោយជាក់ស្តែង?</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច</p>	<p>មិនបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ</p>	<p>ជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ស្រដៀងគ្នាទៅនឹងការភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងសហគមន៍; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ផលប៉ះពាល់បន្ថែមទៀតដល់សហគមន៍នេះ នឹងបណ្តាលមកពីការអនុវត្តជម្រើស 7 ដោយសារតែផ្លូវមានសិទ្ធិប្រើប្រាស់កើនឡើងដែលតម្រូវឱ្យមាន ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនតាមចំណែកផ្លូវចំនួនបួនខ្សែ។</p>

តារាង S-5៖ CEQA តារាងរាយការណ៍សំខាន់

តំបន់ធនធាន	CEQA ការបញ្ចប់	វិធានការកាត់បន្ថយ	ជម្រើស
សំឡេងរំខាន			
ការប៉ះពាល់ដល់មនុស្ស ឬការបង្កើតកម្រិតសំឡេងរំខានដែលមានលើសស្តង់ដារដែលបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងផែនការទូទៅនៅមូលដ្ឋាន ឬបទបញ្ញត្តិស្តីពីសំឡេងរំខាន ឬស្តង់ដារដែលអាចអនុវត្តរបស់ទីភ្នាក់ងារផ្សេងទៀត?	មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ	វិធានការ N-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.14, សំឡេងរំខាន	ឧបករណ៍សញ្ញាសេនស័រនៅក្នុងតំបន់សិក្សា I-710 Study Area នឹងជួយប្រទះការរំខានច្រើនលើកម្រិតសំឡេងរំខានដែលមានស្រាប់សម្រាប់ជម្រើសទាំងពីរ; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ជម្រើស 7 នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់បន្តិចបន្តួចចំពោះឧបករណ៍សញ្ញាសេនស័រជាងជម្រើស 5C ។
ការប៉ះពាល់ដល់មនុស្ស ឬការបង្កើតកម្រិតរំញ័រនៅលើដី ឬកម្រិតសំឡេងរំខាននៅលើដីដែលហួសកម្រិតកំណត់?	មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ	វិធានការ CON-N-1 and CON-N-2 នៅក្នុងផ្នែក 3.24, ផលប៉ះពាល់ ការសាងសង់	ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា ។
ការកើនឡើងអចិន្ត្រៃយ៍យ៉ាងខ្លាំងចំពោះកម្រិតសំឡេងរំខាននៅជុំវិញទីបរិវេណជិតខាងគម្រោងហួសកម្រិតដែលមានស្រាប់ដែលគ្មានគម្រោង?	មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ	វិធានការ N-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.14, សំឡេងរំខាន	ឧបករណ៍សញ្ញាសេនស័រនៅក្នុងតំបន់សិក្សា I-710 Study Area នឹងជួយប្រទះការរំខានច្រើនលើកម្រិតសំឡេងរំខានដែលមានស្រាប់សម្រាប់ជម្រើសទាំងពីរ; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏ជម្រើស 7 នឹងបណ្តាល ឱ្យមានផលប៉ះពាល់បន្តិចបន្តួចចំពោះឧបករណ៍សញ្ញាសេនស័រជាងជម្រើស 5C ។
ចំនួនប្រជាពលរដ្ឋ និងលំនៅដ្ឋាន			
ផ្លាស់ទីលំនៅដែលមានចំនួនលំនៅដ្ឋានដែលមានស្រាប់ជាច្រើន ដែលចាំបាច់តម្រូវឱ្យមានការសាងសង់លំនៅដ្ឋានជំនួសលំនៅដ្ឋាននៅកន្លែងផ្សេងទៀត?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	មិនបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ	ជម្រើស 7 ជាទូទៅ នឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ការផ្លាស់ទីលំនៅកាន់តែច្រើនឡើងជាងជម្រើសទាំងនោះដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ជម្រើស 5C ។
ផ្លាស់ទីលំនៅដែលមានចំនួនលំនៅដ្ឋានដែលមានស្រាប់ជាច្រើន ដែលចាំបាច់តម្រូវឱ្យមានការសាងសង់លំនៅដ្ឋានជំនួសលំនៅដ្ឋាននៅកន្លែងផ្សេងទៀត?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	មិនបានកំណត់អត្តសញ្ញាណ	ជម្រើស 7 ជាទូទៅនឹងបណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់ការផ្លាស់ទីលំនៅកាន់តែច្រើនឡើងជាងជម្រើសទាំងនោះដែលពាក់ព័ន្ធនឹង ជម្រើស 5C ។
សេវាកម្មសាធារណៈ			
តើគម្រោងនេះនឹងនាំមកនូវផលប៉ះពាល់ដាក់ស្តែងដីធ្លីធ្ងន់ដែលទាក់ទងទៅនឹងការផ្តល់អគារថ្មី ឬអគាររបស់រដ្ឋាភិបាលដែលបានផ្លាស់ប្តូរដាក់ស្តែង តម្រូវការអគារថ្មី ឬអគាររបស់រដ្ឋាភិបាលដែលបានផ្លាស់ប្តូរដាក់ស្តែងការសាងសង់អគារដែលអាចបង្កឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីរក្សាសមាមាត្រសេវាកម្មដែលអាចទទួលយកបានពេលវេលាឆ្លើយតប ឬគោលបំណងនៃការអនុវត្តផ្សេងៗទៀតសម្រាប់សេវាកម្មសាធារណៈណាមួយ៖ ការការពារអគ្គិភ័យ? ការការពាររបស់ប៉ូលីស? សាលារៀន? ឧទ្យាន? អគាររដ្ឋផ្សេងទៀត?	មានសារៈសំខាន់តិចតួចចំពោះការកាត់បន្ថយ	វិធានការ C-1 ដល់ C-4 នៅក្នុងផ្នែក 3.4, សហគមន៍នានា; CON-TR-1 នៅក្នុងផ្នែក 3.24 ផលប៉ះពាល់ការសាងសង់	ជម្រើសទាំងពីរនឹងនាំឱ្យមានការទទួលបានអគារ; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ជម្រើស 7 នឹងនាំឱ្យមានការទទួលបានអគារមួយចំនួនបន្ថែមទៀតដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងជម្រើស 5C ។

តារាង S-5៖ CEQA តារាងរាយការណ៍សំខាន់

តំបន់ធនធាន	CEQA ការបញ្ចប់	វិធានការកាត់បន្ថយ	ជម្រើស
ឧទ្យាន និងទឹកស្រែងលំហែកាយ			
តើគម្រោងនេះ នឹងបង្កើនការប្រើប្រាស់តំបន់ជិតខាងនិងឧទ្យានតំបន់នៅក្នុងតំបន់ដែលមានស្រាប់ ឬក៏នឹងកម្សាន្តផ្សេងៗទៀត ដូចជាការធ្វើឱ្យខូចខាតទឹកស្រែងជាក់ស្តែង យ៉ាងខ្លាំង នឹងអាចកើតឡើង ឬបង្កើនឡើង?	មានសារៈសំខាន់ តិចតួចចំពោះ ការកាត់បន្ថយ	វិធានការ PR-1 ដល់ PR-23 នៅក្នុង 3.1, ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី	ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។
មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន និងចរាចរ			
ផ្ទុយទៅនឹងផែនការ បទបញ្ញត្តិ ឬគោលនយោបាយដែលអាចអនុវត្តបាន ដែលបង្កើតឱ្យមានវិធានការសម្រាប់ ដំណើរការប្រព័ន្ធចរាចរណ៍ដោយគិតអំពីគំរូ មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងអស់ ដែលមាន ការធ្វើដំណើរដឹកជញ្ជូនកាត់ដីច្រើន និង ការធ្វើដំណើរដែលមិនដំណើរការដោយម៉ាស៊ីន និងសមាសភាពពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធនៃការធ្វើ ចរាចរណ៍ដែលរាប់បញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនកំណត់ ចំពោះផ្លូវប្រសព្វ ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវហាយវេ និង ផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លងកាត់ ផ្លូវអ្នកថ្មើរជើង និងផ្លូវលំដឹកជញ្ជូន និងការដឹកជញ្ជូនកាត់ដីច្រើន?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	មិនបានកំណត់ អត្តសញ្ញាណ	ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។
ផ្ទុយទៅនឹងកម្មវិធីគ្រប់គ្រងការកកស្ទះដែលអាច អនុវត្តបាន ដែលរាប់បញ្ចូល ប៉ុន្តែមិនកំណត់ កម្រិតស្តង់ដារសេវាកម្មនិងវិធានការទាមទារ សម្រាប់ការធ្វើដំណើរ ឬបទដ្ឋានផ្សេងទៀតដែល បង្កើតឡើងដោយទីភ្នាក់ងារគ្រប់គ្រងកកស្ទះ ខោនធី សម្រាប់ផ្លូវថ្នល់ឬផ្លូវហាយវេដែលបាន រៀបចំបង្អង់?	ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច	មិនបានកំណត់ អត្តសញ្ញាណ	ជម្រើស 5C និង 7 នឹងនាំឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់ដូចគ្នា។
សេវាប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ និងប្រព័ន្ធសេវាកម្ម			
តើតម្រូវឱ្យមាន ឬបណ្តាលឱ្យមានការស្ថាបនា កន្លែងបង្ហូរទឹកល្អិតខ្យល់ព្យុះថ្មី ឬការពង្រីកកន្លែងដែលមានស្រាប់ ដែលការសាងសង់ដែលអាចបង្កឱ្យមាន ផលប៉ះពាល់បរិស្ថានយ៉ាងខ្លាំង?	មានសារៈសំខាន់ តិចតួចចំពោះ ការកាត់បន្ថយ	វិធានការ FP-2 នៅក្នុងផ្នែក 3.8, ធារាសាស្ត្រ និងទិសដៅនៃលិចទឹក	ជាទូទៅជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 នឹងនាំឱ្យមានផលប៉ះពាល់ ស្រដៀងគ្នា; ទោះជាយ៉ាងណាក៏ ដោយ ក៏ឱស្មីន Dominguez Gap ដែលបំភាយលើដីនឹង ត្រូវបានរងផលប៉ះពាល់ដោយច្រកផ្លូវឆ្លង កាត់ដីកងជញ្ជូនទំនិញតាម ជម្រើស 7 ប៉ុណ្ណោះ។

តារាង S-5៖ CEQA តារាងរាយការណ៍សំខាន់

តំបន់ធនធាន	CEQA ការបញ្ចប់	វិធានការកាត់បន្ថយ	ជម្រើស
ការកម្រើញសារៈសំខាន់ដែលចាំបាច់			
<p>តើគម្រោងមានសក្តានុពលធ្វើឱ្យថយចុះ គុណភាពនៃបរិស្ថាន កាត់បន្ថយជម្រកនៃ ប្រភេទត្រីឬសត្វព្រៃយ៉ាងច្រើន ដែល បណ្តាលឱ្យចំនួនត្រីឬសត្វព្រៃធ្លាក់ចុះក្រោម កម្រិតទ្រទ្រង់ដោយវិ គំរាមកំហែងលូរបំបាត់ សហគមន៍សត្វឬរុក្ខជាតិ កាត់បន្ថយចំនួនឬ កំហិតលំដាប់រុក្ខជាតិឬសត្វជីវិតផ្សេងៗ ពូជយ៉ាងច្រើន ឬលូរបំបាត់គំរូសំខាន់ៗនៃ រយៈពេលដំណើរការនៃប្រវត្តិសាស្ត្រ ឬបុរេ ប្រវត្តិសាស្ត្ររបស់រដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា California?</p>	<p>មានសារៈសំខាន់ គិតត្រឹមពេល ការកាត់បន្ថយ</p>	<p>មើលផ្នែក 4.4 វិធានការកាត់បន្ថយ ផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗនៅ ក្រោម CEQA</p>	<p>ជម្រើសទាំងពីរនេះមានសក្តានុពលក្នុងការ ធ្វើឱ្យថយចុះបរិស្ថានដោយសារផលប៉ះ ពាល់ដូចខាងក្រោម៖ សហគមន៍ធម្មជាតិ សហគមន៍រុក្ខជាតិ និងតំបន់ដីសើម និងទឹកផ្សេងៗទៀត។</p>
<p>តើគម្រោងមានផលប៉ះពាល់ដែលត្រូវបាន កំណត់កម្រិតលក្ខណៈគម្រោងនីមួយៗ ប៉ុន្តែអាចគិតពីការណាមួយនៃមួយទេ? (“អាចគិត ពីការណាមួយនៃមួយ” មានន័យថាផលប៉ះពាល់ ដែលកើនតាមកម្រិតនៃគម្រោងមួយ ដែលគិតពីការណាមួយដែលបាន ពិនិត្យមើលដែលទាក់ទងនឹងផលប៉ះពាល់នៃ គម្រោងពីអតីតកាល ផលប៉ះពាល់នៃគម្រោង នាពេលបច្ចុប្បន្នផ្សេងទៀត និងផលប៉ះពាល់នៃ គម្រោងនាពេលអនាគតដែលអាចកើតមាន)?</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច</p>	<p>មិនបានកំណត់ អត្តសញ្ញាណ</p>	<p>ជម្រើសទាំងពីរនៅពេលរួមបញ្ចូលគ្នា ជាមួយគម្រោងបន្ថែមផ្សេងៗទៀត នឹងរួមចំណែកដល់ផលប៉ះពាល់បន្ថែម ដែលទាក់ទងទៅនឹងគុណភាពខ្យល់ ការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងការរៀបចំផែនការ សំឡេងរំខាន ប្រជាពលរដ្ឋនិងលំនៅដ្ឋាន ហើយចុងក្រោយគឺការដឹកជញ្ជូននិង ចរាចរ។</p>
<p>តើគម្រោងមានផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែល បណ្តាលឱ្យមានផលប៉ះពាល់យ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរដល់ មនុស្សដោយផ្ទាល់ឬដោយប្រយោលឬទេ?</p>	<p>ផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចចៀសរួច</p>	<p>មិនបានកំណត់ អត្តសញ្ញាណ</p>	<p>ជម្រើសទាំងពីរ នឹងមានផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានដោយផ្ទាល់និងដោយប្រយោល លើមនុស្ស ដែលមិនអាចកាត់បន្ថយបាន ទៅនឹងកម្រិតក្រោមកម្រិតដ៏ខ្លាំង។</p>

S.8 - ការសម្របសម្រួលដំបូងនិងបន្តរវាងទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ និងទីភ្នាក់ងារផ្សេងៗ

ការសម្របសម្រួលដំបូងនិងបន្តរវាងទីភ្នាក់ងារសាធារណៈ និងទីភ្នាក់ងារផ្សេងៗ ជាមួយដៃគូផ្តល់ថវិកាគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Funding Partners (Caltrans, Metro, Gateway Cities COG, POLB, POLA, SCAG, និង I 5 JPA) បាននិងកំពុងបន្តជាផ្នែកសំខាន់នៃដំណើរការបរិស្ថាន ដើម្បីកំណត់វិសាលភាពនៃកសាងបរិស្ថាន កម្រិតនៃការវិភាគ ផលប៉ះពាល់ជាសក្តានុពលណាមួយ និងវិធានការកាត់បន្ថយ និងតម្រូវការទាមទារបរិស្ថានដែលពាក់ព័ន្ធ។ ការពិគ្រោះយោបល់របស់ទីភ្នាក់ងារ និងការចូលរួមជាសាធារណៈសម្រាប់គម្រោងនេះ ត្រូវបានសម្រេចតាមរយៈវិធីសាស្ត្រជាផ្លូវការនិងក្រៅផ្លូវការជាច្រើន រួមទាំងដំណើរការចូលរួមសហគមន៍ជាច្រើនដែលមានលក្ខណៈទូលំទូលាយ ដោយមានកិច្ចប្រជុំជាសាធារណៈ និងកិច្ចប្រជុំសម្របសម្រួលអន្តរទីភ្នាក់ងារជាច្រើន។ ជំពូក 5.0 សង្ខេបអំពីលទ្ធផលនៃកិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងដោយ Caltrans, Metro, និងដៃគូផ្តល់ថវិកាគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I 710 Corridor Project ដើម្បីកំណត់អត្តសញ្ញាណ ដោះស្រាយ និងដោះស្រាយបញ្ហាពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងយ៉ាងពេញលេញតាមរយៈការសម្របសម្រួលដំបូងនិងបន្ត។

កិច្ចខិតខំប្រឹងប្រែងនៃការសម្របសម្រួលបន្ត បានទទួលលទ្ធផលក្នុងការកំណត់អត្តសញ្ញាណទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការ និងទីភ្នាក់ងារចូលរួម។ ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការដែលបានកំណត់ក្នុង NEPA គឺជាទីភ្នាក់ងារសហព័ន្ធនាមួយ ឬទីភ្នាក់ងាររដ្ឋ ឬមូលដ្ឋាន ដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ស្រដៀងគ្នា ដែលមានយុត្តាធិការដោយច្បាប់ ឬអ្នកជំនាញពិសេសដែលពាក់ព័ន្ធនឹងផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងគម្រោងដែលបានដាក់សំណើ ឬគម្រោងដែលមានជម្រើស (40 CFR 1508.5) ។ លើសពីនេះទៀតទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការ អាចអនុម័តដោយគ្មានការផ្សព្វផ្សាយឡើងវិញអំពីសេចក្តីថ្លែងការណ៍នៃផលប៉ះពាល់បរិស្ថានរបស់ទីភ្នាក់ងារនាំមុខ នៅពេលភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការដែលមតិយោបល់និងសំណូមពររបស់វាត្រូវបានបំពេញដោយអនុលោមតាម 40 CFR 1506.3 បន្ទាប់ពីការពិនិត្យឡើងវិញដោយឯករាជ្យនៃសេចក្តីថ្លែងការណ៍។ ទីភ្នាក់ងារចូលរួមគឺជាអ្នកទាំងនោះ ដែលមានចំណាប់អារម្មណ៍លើគម្រោង; ដូច្នេះគ្រប់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការទាំងអស់ ក៏ជាទីភ្នាក់ងារចូលរួមផងដែរ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏នៅខណៈពេលដែលមុខងារ និងការទទួលខុសត្រូវរបស់ទីភ្នាក់ងារសហការណ៍ និងទីភ្នាក់ងារចូលរួមមានភាពស្រដៀងគ្នានោះ ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការមានកម្រិតខ្ពស់ជាងចំពោះសិទ្ធិអំណាចការទទួលខុសត្រូវ និងការចូលរួមនៅក្នុងដំណើរការពិនិត្យមើលបរិស្ថាន។ វាជាឆន្ទានុសិទ្ធិរបស់ទីភ្នាក់ងារនាំមុខក្នុងការគិតពិចារណាលើភាពខុសគ្នាទាំងនេះក្នុងការសម្រេចថាតើត្រូវអញ្ជើញទីភ្នាក់ងារមួយធ្វើជាទីភ្នាក់ងារស

ហាការណ៍ឬទីភ្នាក់ងារចូលរួម ឬក៏គ្រាន់តែជាទីភ្នាក់ងារចូលរួមប៉ុណ្ណោះ។ នៅក្រោម CEQA ទីភ្នាក់ងារដែលទទួលខុសត្រូវ គឺជាទីភ្នាក់ងារសាធារណៈណាមួយក្រៅពីទីភ្នាក់ងារនាំមុខ ដែលទទួលខុសត្រូវចំពោះការអនុម័តដែលមានឆន្ទានុសិទ្ធិណាមួយ (ឧទាហរណ៍លិខិតអនុញ្ញាត) ដែលចាំបាច់ដើម្បីអនុវត្តគម្រោង។

S.9 - សេចក្តីសង្ខេបអំពីការប្រៀបធៀបជម្រើសនានា

តារាង S-6 នៅទំព័រនានាខាងក្រោមនេះ ផ្តល់ជូនការប្រៀបធៀបសង្ខេបអំពីជម្រើស 1 និងជម្រើស 5C និងជម្រើស 7 សម្រាប់ប្រធានបទស្តីពីការប្រៀបធៀបដែលទាក់ទងនឹងបរិស្ថានសំខាន់ៗ។

តារាង S-6៖ សេចក្តីសង្ខេបអំពីការប្រៀបធៀបជម្រើសនានា

ជម្រើសនានា និងប្រធានបទទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន	ជម្រើស 1 គ្មានការសាងសង់	ជម្រើស 5C	ជម្រើស 7
ការពណ៌នាអំពីជម្រើស	គ្មានការផ្លាស់ប្តូរចំពោះផ្លូវ I-710	ពង្រីកផ្លូវ I-710 នៅក្នុងផ្នែកជាច្រើន និងធ្វើឱ្យទំនើប I-710 ការបង្ហាញខ្នាតតាមទំហំពិត <ul style="list-style-type: none"> រាប់បញ្ចូលផែនការមេអំពីសោភ័ណភាពច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ (Corridor Aesthetic Master Plan) ធាតុផ្សំកម្មវិធី (ZE/NZE ការដាក់ពង្រាយរថយន្តដឹកទំនិញ ផលប្រយោជន៍សុខភាពសហគមន៍) 	ធ្វើឱ្យទំនើបការបង្ហាញខ្នាតតាមទំហំពិត និងបន្ថែមច្រកផ្លូវដឹកជញ្ជូនទំនិញដាច់ដោយឡែក (ចំណែកផ្លូវ 2 ខ្សែនៅតាមទិសដៅនិមួយៗទិស, ចំណែកផ្លូវសរុបចំនួនបួន) <ul style="list-style-type: none"> រាប់បញ្ចូលផែនការមេអំពីសោភ័ណភាពច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ (Corridor Aesthetic Master Plan) ធាតុផ្សំកម្មវិធី (ZE/NZE ការដាក់ពង្រាយរថយន្តដឹកទំនិញ ផលប្រយោជន៍សុខភាព សហគមន៍)
ការវាយតម្លៃហានិភ័យគុណភាពខ្យល់/សុខភាព	គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងមិនត្រូវអនុវត្តឡើយ ហើយអត្ថប្រយោជន៍ជាក់លាក់នៃជម្រើសសាងសង់គម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project នឹងមិនកើតឡើងក្រោមជម្រើស 1 ឡើយ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយក៏គម្រោងដទៃទៀតដែលត្រូវបានគេសន្មតថាគ្មានលក្ខខណ្ឌសាងសង់ នឹង ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ពីការធ្វើដំណើរចល័ត និងគុណភាពខ្យល់ផងដែរ។	<ul style="list-style-type: none"> ការបំភាយឧស្ម័នពីសារធាតុនៅទីតាំងគម្រោងកើនឡើងដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងគ្មានលក្ខខណ្ឌគម្រោង ការបំភាយឧស្ម័ន MSAT និងការបំភាយឧស្ម័នពុលតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ នឹងថយចុះដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់ បានកាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈនៅកន្លែងភាគច្រើន ប៉ុន្តែ ការបំភាយឧស្ម័ននៅកន្លែងខ្លះនៅក្បែរផ្លូវថ្នល់ នឹងកើនឡើង 	<ul style="list-style-type: none"> ការបំភាយឧស្ម័នពីសារធាតុនៅទីតាំងគម្រោងកើនឡើង ដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងគ្មានលក្ខខណ្ឌគម្រោង ការបំភាយឧស្ម័ន MSAT និងការបំភាយឧស្ម័នពុលតាមលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ នឹងថយចុះដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងលក្ខខណ្ឌដែលមានស្រាប់ ហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈនឹងមាន លក្ខណៈស្រដៀងគ្នាទៅនឹងហានិភ័យសុខភាពដែលទាក់ទងនឹងជម្រើស 5C ដោយមានផលប៉ះពាល់ពីសារធាតុខ្ពស់ជាងបន្តិច
ផលប៉ះពាល់សហគមន៍			
ការផ្លាស់ទីលំនៅ	គ្មានការផ្លាស់ទីលំនៅ	រវាង 109 និង 128 លំនៅដ្ឋាន និងរវាង 157 និង 165 គ្មានការផ្លាស់ទីលំនៅ (អាស្រ័យលើជម្រើសការរចនារប្លង់)។	រវាង 121 និង 140 លំនៅដ្ឋាន និងរវាង 206 និង 213 គ្មានការផ្លាស់ទីលំនៅ (អាស្រ័យលើជម្រើសការរចនារប្លង់)។
ច្រកផ្លូវចេញចូល	គ្មានការផ្លាស់ប្តូរចំពោះច្រកផ្លូវចេញចូល	<ul style="list-style-type: none"> ច្រកផ្លូវចេញចូលសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ផ្លូវថ្នល់ដែលមានជម្រើស រក្សាជួសជុលច្រកផ្លូវចេញចូលដែលមានស្រាប់ ស្ពានជិះកង់/ស្ពានអ្នកថ្មើរជើងថ្មីចំនួនប្រាំតែប៉ុណ្ណោះ 	<ul style="list-style-type: none"> ច្រកផ្លូវចេញចូលសម្រាប់អ្នកថ្មើរជើងដែលបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ផ្លូវថ្នល់ដែលមានជម្រើស រក្សាជួសជុលច្រកផ្លូវចេញចូលដែលមានស្រាប់ ការបន្ថែមផ្លូវបំបែកផ្នែកខ្លះនៃច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ I-710/ Slauson Ave. ថ្មី ស្ពានជិះកង់/ស្ពានអ្នកថ្មើរជើងថ្មីចំនួនបីតែប៉ុណ្ណោះ

តារាង S-6៖ សេចក្តីសង្ខេបអំពីការប្រៀបធៀបជម្រើសនានា

ជម្រើសនានា និងប្រធានបទទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន	ជម្រើស 1 គ្មានការសាងសង់	ជម្រើស 5C	ជម្រើស 7
ឧទ្យាន និង ទឹកកន្លែងលំហែកាយ	មិនមានការផ្លាស់ប្តូរឧទ្យាន និងកន្លែងលំហែកាយ	ផលប៉ះពាល់ចំពោះកន្លែងនានា មានដូចខាងក្រោម៖ Parque Dos Rios, Compton Hunting និង Fishing Club, Maywood River Park (ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល) Coolidge Park (ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល), Bandini Park (ផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់អចិន្ត្រៃយ៍), Wrigley Greenbelt (ផ្លូវអាកាសសំណង់បណ្តោះអាសន្ន), Los Cerritos Park (ផ្លូវអាកាសសំណង់បណ្តោះអាសន្ន), Cressa Park (ផ្លូវអាកាសសំណង់បណ្តោះអាសន្ន), អគ្គប្រយោជន៍ការចត/ច្រកផ្លូវចេញចូល Cesar E. Chavez Park/ និងផ្លូវលំ Los Angeles River Trail និងច្រកផ្លូវចេញចូលដែល បានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង Rio Hondo Trail	ផលប៉ះពាល់ចំពោះកន្លែងនានា មានដូចខាងក្រោម៖ Parque Dos Rios, Compton Hunting and Fishing Club, Maywood River Park (ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល) Coolidge Park (ផលប៉ះពាល់ដោយប្រយោល), Bandini Park (ផ្លូវអាកាសឆ្លងកាត់អចិន្ត្រៃយ៍), Los Cerritos Park (ផ្លូវអាកាសសំណង់បណ្តោះអាសន្ន), Cressa Park (ផ្លូវអាកាសសំណង់បណ្តោះអាសន្ន), អគ្គប្រយោជន៍ការចត/ច្រកផ្លូវចេញចូល Cesar E. Chavez Park/ និងផ្លូវលំ Los Angeles River Trail និងច្រកផ្លូវចេញចូលដែលបាន ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង Rio Hondo Trail
សំឡេងរំខាន	ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនត្រូវបាន អនុវត្ត ដូច្នោះហើយវា នឹងមិនមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមាន ឡើយ។	<ul style="list-style-type: none"> • របាំងការពារសំឡេងរំខានថ្មី 2.2 ម៉ែត្រដែលបានស្នើសុំ និងរបាំងការពារ សំឡេងរំខានថ្មី 5.3 ម៉ែត្រ ដែលត្រូវដាក់នឹង កន្លែងដែលមានស្រាប់។ 	<ul style="list-style-type: none"> • របាំងការពារសំឡេងរំខានថ្មី 2.7 ម៉ែត្រដែលបានស្នើសុំ និងរបាំងការពារសំឡេងរំខានថ្មី 6.8 ម៉ែត្រ ដែលត្រូវដាក់នឹងកន្លែងដែល មានស្រាប់។
អាចមើលឃើញ	ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនត្រូវបាន អនុវត្ត។ ដូច្នោះនឹងមិនមាន ផលប៉ះពាល់ដែលអាចមើល ឃើញពីគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ I-710 Corridor Project ឡើយ។	ជម្រើស 5C នឹងមានផលប៉ះពាល់ដែលអាច មើលឃើញតិចជាងជម្រើស 7 ដោយ សារវាមិនរាប់បញ្ចូលច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ ដឹកជញ្ជូនដែលបានកើនឡើងឡើយ។	កម្រិតខ្ពស់ជាងផលប៉ះពាល់ដែលអាច មើលឃើញជាងជម្រើស 5C ពីព្រោះវា នឹងមិនរាប់បញ្ចូល ការសាងសង់ច្រក ផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនដែលបានកើន ឡើងដែលអាចមើលឃើញពីតំបន់ លំនៅដ្ឋាននៅក្បែរនោះឡើយ។ ផលប៉ះ ពាល់ដែលអាចមើលឃើញអវិជ្ជមាន ដែលគួរឱ្យកត់សម្គាល់ច្រើនបំផុត គឺនៅទីក្រុងឡងប៊ិច Long Beach និង South Gate ដោយសារតែ នៅជិតនឹងផ្លូវ បំបែកផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេងទៀតឆ្លង កាត់ទៅកាន់ផ្លូវហាយវេគ្មានផ្លូវផ្សេង ទៀតឆ្លងកាត់ របាំងការពារសំឡេង និងច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលលើកឡើងខ្ពស់។

តារាង S-6៖ សេចក្តីសង្ខេបអំពីការប្រៀបធៀបជម្រើសនានា

ជម្រើសនានា និងប្រធានបទទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន	ជម្រើស 1 គ្មានការសាងសង់	ជម្រើស 5C	ជម្រើស 7
<p>កាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់</p>	<p>គ្មានការផ្លាស់ប្តូរចំពោះបរិស្ថានជាក់ស្តែងដែលមានស្រាប់ និងមិនមានផលប៉ះពាល់ដល់កាកសំណល់គ្រោះថ្នាក់ឡើយ</p>	<p>មានសក្តានុពលចំពោះសារធាតុបូស្តូរគ្រោះថ្នាក់ ដែលរួមមានផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមាននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area និងត្រូវបានរំខានតាមរយៈការទទួលយកដោយលេញលេញដោយផ្នែកខ្លះ ឬសិទ្ធិប្រើប្រាស់ដីអ្នកដទៃសម្រាប់សំណង់បណ្តោះអាសន្ន ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 5C។ ការធ្វើឱ្យក្រខូក់ណាមួយដែលបានជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពសាងសង់ និងការដឹករុករកសម្រាប់ជម្រើស 5C នឹងត្រូវបានដោះស្រាយត្រឹមត្រូវ យកចេញការសម្រួលបញ្ហាក្រខូក់ និង/ឬការបោះចោលស្របតាមបទបញ្ជាដែលត្រូវអនុវត្តទាំងអស់។ ប្រសិនបើជម្រើស 5C ត្រូវបានជ្រើសរើសសម្រាប់ការអនុវត្តនោះ បរិវេណនីមួយៗដែលមានការព្រួយបារម្ភ បរិស្ថានដើម្បីទទួលបាននោះ នឹងតម្រូវឱ្យមានការធ្វើតេស្តដើម្បីបញ្ជាក់អំពីលក្ខណៈដី ជាក់លាក់ និង/ឬ ការធ្វើឱ្យក្រខូក់ទឹកនៅ ក្រោមដីនៅទីបរិវេណ និងផែនការកែសម្រួលកាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ក្នុងទីតាំងជាក់លាក់មួយ នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ការដកយកចេញ និងការបោះចោលសារធាតុបូស្តូរគ្រោះថ្នាក់។ លើសពីនេះទៀតផែនការកែសម្រួល និងផែនការបិទទីតាំង ប្រសិនបើចាំបាច់នឹងត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីសម្អាតទីតាំងនេះ និងផ្តល់ការត្រួតពិនិត្យបន្តបន្ទាប់ ដើម្បីធានាថាការធ្វើឱ្យក្រខូក់ ត្រូវបានកែសម្រួលដែលស្ថិតក្រោមកម្រិតបទបញ្ញត្តិ។ ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលលើកឡើងខ្ពស់ នឹងកាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈ ពីការកំបាំងការហូរចេញកាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ តាមរយៈការបែងចែកថយន្តដឹកទំនិញពីការធ្វើចរាចរណ៍យានយន្ត។</p>	<p>មានសក្តានុពលចំពោះសារធាតុបូស្តូរគ្រោះថ្នាក់ ដែលរួមមានផលិតផលប្រេងឥន្ធនៈ ដែលមាននៅក្នុងតំបន់សិក្សា Study Area និងត្រូវបានរំខាន តាមរយៈការទទួលយកដោយលេញលេញដោយផ្នែកខ្លះ ឬសិទ្ធិប្រើប្រាស់ដីអ្នកដទៃសម្រាប់សំណង់ បណ្តោះអាសន្ន ដែលស្ថិតក្រោមជម្រើស 7។ ការធ្វើឱ្យក្រខូក់ណាមួយដែលបានជួបប្រទះនៅអំឡុងពេលសកម្មភាពសាងសង់ និងការដឹករុករកសម្រាប់ជម្រើស 7 នឹងត្រូវបានដោះស្រាយត្រឹមត្រូវ យកចេញ ការសម្រួលបញ្ហាក្រខូក់ និង/ឬការបោះចោលស្របតាមបទបញ្ជាដែលត្រូវអនុវត្ត ទាំងអស់។ ប្រសិនបើជម្រើស 7 ត្រូវបានជ្រើសរើសសម្រាប់ការអនុវត្តនោះ បរិវេណនីមួយៗដែលមានការព្រួយបារម្ភបរិស្ថានដើម្បីទទួលបាននោះ នឹងតម្រូវឱ្យមានការធ្វើតេស្តដើម្បីបញ្ជាក់អំពីលក្ខណៈដីជាក់លាក់ និង/ឬ ការធ្វើឱ្យក្រខូក់ទឹកនៅក្រោមដីនៅទីបរិវេណ និងផែនការកែសម្រួលកាកសំណល់ដែលមាន គ្រោះថ្នាក់ក្នុងទីតាំងជាក់លាក់មួយ នឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងសម្រាប់ ការដកយកចេញ និងការបោះចោលសារធាតុបូស្តូរគ្រោះថ្នាក់។ លើសពីនេះទៀតផែនការកែសម្រួល និងផែនការបិទទីតាំង ប្រសិនបើចាំបាច់នឹងត្រូវអនុវត្ត ដើម្បីសម្អាតទីតាំងនេះ នឹងផ្តល់ការត្រួតពិនិត្យបន្តបន្ទាប់ ដើម្បីធានាថាការធ្វើឱ្យក្រខូក់ ត្រូវបានកែសម្រួលដែលស្ថិតក្រោមកម្រិតបទបញ្ញត្តិ។ ច្រកផ្លូវឆ្លងកាត់ដឹកជញ្ជូនទំនិញដែលលើកឡើងខ្ពស់ នឹងកាត់បន្ថយហានិភ័យសុខភាពសាធារណៈ ពីការកំបាំងការហូរចេញកាកសំណល់ដែលមានគ្រោះថ្នាក់ តាមរយៈការបែងចែកថយន្តដឹកទំនិញពីការធ្វើចរាចរណ៍យានយន្ត។</p>

តារាង S-6: សេចក្តីសង្ខេបអំពីការប្រៀបធៀបជម្រើសនានា

ជម្រើសនានា និងប្រធានបទទាក់ទងនឹងបរិស្ថាន	ជម្រើស 1 គ្មានការសាងសង់	ជម្រើស 5C	ជម្រើស 7
ចរាចរណ៍	មិនមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងផ្លូវ I-710, ឡើយ ក្រៅពីផ្លូវទាំងនោះ ដែលបានធ្វើផែនការគ្រោងទុក នាពេលបច្ចុប្បន្ន។ ស្ថានភាពចរាចរណ៍នឹងបន្តធ្វើឱ្យ កាន់តែអាក្រក់ឡើងទៅតាមពេល វេលា ដោយសារតែចំនួនចរាចរណ៍ កើនឡើង ដែលបណ្តាលមកពី កំណើនការធ្វើចរាចរណ៍ក្នុង តំបន់។ ចំណែកផ្លូវច្រើនបីដុត ត្រូវបានគ្រោងទុកដើម្បីប្រតិបត្តិការ នៅ LOS F នៅម៉ោង ដំបូងម៉ោង 2035 AM។	ជម្រើស 5C មានចំណែកផ្លូវចំនួនបីនៃផ្លូវ I-710 ដែលប្រតិបត្តិការនៅ LOS F នៅម៉ោង ដំបូងម៉ោង 2035 AM ។	ជម្រើស 7 មានចំណែកផ្លូវចំនួនប្រាំបីនៃផ្លូវ I-710 ដែលប្រតិបត្តិការនៅ LOS F នៅម៉ោង ដំបូងម៉ោង 2035 AM ។
គុណភាពទឹក	ការហូរហៀរទឹកចេញតាមផ្លូវថ្នល់ ដែលមានស្រាប់ នឹងត្រូវបានធ្វើ ប្រព្រឹត្តិកម្មដោយគម្រោង BMPs ដែលមានស្រាប់ ហើយការអភិវឌ្ឍ BMP ដែលកំពុង ដំណើរការ ដោយស្របតាមលិខិតអនុញ្ញាត ស្តីពីទឹកខ្យល់ព្យុះ។ ដូច្នេះគ្មានជម្រើសសាងសង់ និងមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវ គុណភាពទឹកដោយផ្អែកលើ BMPs ទាំងនេះឡើយ។	ផ្ទៃដែលមិនជាប្រទឹក នឹងត្រូវកើនឡើង 156.4 អា។ BMPs នឹងធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្ម 74 ភាគរយនៃការហូរហៀរទឹកចេញពី ផ្ទៃដីដែលមិនអាចជ្រាបទឹកទាំងអស់ នៅក្នុងតំបន់គម្រោង ដែលនឹងមាន ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងចំពោះ ស្ថានភាពដែលមានស្រាប់។	ផ្ទៃដែលមិនជាប្រទឹក នឹងត្រូវកើនឡើង 256.9 អា។ BMPs នឹងធ្វើប្រព្រឹត្តិកម្ម 78.3 ភាគរយនៃការហូរហៀរទឹក ចេញពីផ្ទៃដីដែលមិនអាចជ្រាបទឹក ទាំងអស់នៅក្នុងតំបន់គម្រោង ដែលនឹងមានការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង ចំពោះស្ថានភាពដែលមានស្រាប់
ធនធានវប្បធម៌	ជម្រើសសាងសង់ នឹងមិនត្រូវបានអនុវត្ត។ ដូច្នេះនឹង មិនមានផលប៉ះពាល់ចំពោះធនធាន ប្រវត្តិសាស្ត្រពីគម្រោងច្រកផ្លូវឆ្លង កាត់ I-710 Corridor Project ឡើយ។	ផលប៉ះពាល់ធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រ ចំនួនបួន៖ ចំណែកផ្លូវដែកចំនួនពីរ នៃ UP Railroad, Dale's Donuts, និងបណ្តាញផ្លូវបញ្ជូន Boulder Dam-Los Angeles 287.5 kV Transmission Line។ វាត្រូវបានកំណត់ថា នឹងមិនមាន ផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានចំពោះទ្រព្យ សម្បត្តិប្រវត្តិសាស្ត្រឡើយ។	ផលប៉ះពាល់ធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រចំនួន បួន៖ ចំណែកផ្លូវដែកចំនួនពីរនៃ UP Railroad, Dale's Donuts, និងបណ្តាញផ្លូវបញ្ជូន Boulder Dam-Los Angeles 287.5 kV Transmission Line។ វាត្រូវបានកំណត់ថា នឹងមិនមាន ផលប៉ះពាល់ អវិជ្ជមានចំពោះ ទ្រព្យសម្បត្តិប្រវត្តិសាស្ត្រឡើយ។
ជីវសាស្ត្រ/ធនធានធម្មជាតិ	ជម្រើស 1 នឹងមិនមានជម្រក និងបូ រោទសត្វតាមប្រាំងទន្លេនិងពាមទន្លេ/ស្ទឹង	ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់ចំ ពោះជម្រកនិងប្រភេទសត្វតាម ប្រាំងទន្លេនិងពាមទន្លេ/ស្ទឹងនៅលើ ផ្ទៃដី 2.13 អា និងផលប៉ះពាល់ អចិន្ត្រៃយ៍ដោយប្រយោលចំពោះ ជម្រកសត្វនេះនៅលើផ្ទៃដី 36.67 អា។	ផលប៉ះពាល់អចិន្ត្រៃយ៍ដោយផ្ទាល់ ចំពោះជម្រកនិងប្រភេទសត្វតាមប្រាំង ទន្លេនិងពាមទន្លេ/ស្ទឹងនៅលើផ្ទៃដី 11.23 អា និងផលប៉ះពាល់ អចិន្ត្រៃយ៍ ដោយប្រយោលចំពោះជម្រកសត្វនេះ នៅលើផ្ទៃដី 42.36 អា។

I-710 = ផ្លូវអន្តររដ្ឋ Interstate 710
 kV = គីឡូវ៉ុល kilovolt
 LOS = កម្រិតសេវាកម្ម
 MSAT = ជាតិពុលក្នុងខ្យល់ពីប្រភពយានយន្ត
 UP Railroad = ផ្លូវដែកប៉ាស៊ីហ្វិកយូនីអែន Union Pacific Railroad
 ZE/NZE = ការបិទភ្លើងស្ថានីយកម្រិតស្បុន/ការបិទភ្លើងស្ថានីយកម្រិតជិតស្បុន