

Metro translates its materials into other languages to help people with limited English skills. Sometimes a translation may lose some of its intended meaning. Therefore, Metro cannot guarantee the accuracy of the converted text. Where there is any question, the English version is always the authoritative version of the Final EIR.

Metro បកប្រែឯកសាររបស់ខ្លួនទៅជាភាសាផ្សេងទៀត ដើម្បីជួយដល់មនុស្សដែលមានចំណេះដឹងផ្នែកភាសាអង់គ្លេសមានកម្រិត។ ជួនកាល ការបកប្រែអាចនឹងបាត់បង់អត្ថន័យដើមរបស់វា។ ដូច្នេះហើយ

Metro មិនអាចធានាសុក្រឹតភាពនៃអត្ថបទដែលបានបកប្រែឡើយ។ ប្រសិនបើមានភាពផ្ទុយគ្នា ក៏ណែនាំភាសាអង់គ្លេសនិងតែងតែជាភាសាដែលរបស់ **EIR** ចុងក្រោយជាទីផ្លូវ។

សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ES.0 សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ES.1 សេចក្តីណែនាំ

អាជ្ញាធរដឹកជញ្ជូន Metropolitan Transportation Authority (Metro) ប្រចាំខោនធី អិលអេ កំពុងតែ ដាក់ស្នើគម្រោងស្ថានីយ Link Union Station (Link US or project) ដើម្បីប្រែសម្រួលស្ថានីយ Los Angeles Union Station (LAUS) ពីស្ថានីយដែលមាន "ខ្សែផ្លូវកន្ទុយ" ទៅជាស្ថានីយ "ខ្សែផ្លូវរត់កាត់" ជាមួយនឹងទី ប្រជុំអ្នកដំណើរថ្មីមួយ ដែលនឹងបង្កើនប្រសិទ្ធភាពរបស់ស្ថានីយ សម្រាប់ឆ្លើយតបទៅ នឹងកំណើន នៃសេចក្តី ត្រូវការផ្នែកដឹកជញ្ជូននៅក្នុងភូមិភាគ នាអនាគត។

របាយការណ៍ស្តីអំពីការប៉ះពាល់បរិស្ថាន (EIR) មួយនេះ ត្រូវបានរៀបចំឡើងស្របតាមច្បាប់គុណភាព បរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (CEQA)) Public Resources Code (PRC) Section 21000 et seq. និងខ្សែបន្ទាត់ ណែនាំ CEQA (Section 15000 et seq.), ដូចដែលបានប្រកាសអោយដឹងដោយ ភ្នាក់ងារធានាកាលីហ្វ័រញ៉ា និងការិយាល័យអភិបាលរដ្ឋផ្នែក ផែនការ និងស្រាវជ្រាវ (OPRR)។ គោលបំណងរបស់ឯកសារបរិស្ថាននេះ គឺ ដើម្បី លាតត្រដាងលទ្ធភាពនៃផលប៉ះពាល់ ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ នឹងគម្រោងដែលបានដាក់ស្នើ។

ES.2 ទីតាំងគម្រោង និងតំបន់សិក្សា

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

រូបភាព ES-2 តំណាងតំបន់សិក្សា ដែលហ៊ុមព័ទ្ធវិសាលភាពនៃការសិក្សាបរិស្ថាន ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធនឹង លទ្ធភាពនៃការប៉ះពាល់ផ្ទាល់, ប្រយោល, ឬ តភ្ជាប់ជាលំដាប់ ពីការអនុវត្តគម្រោង។ តំបន់សិក្សាមានបូក បញ្ចូល ៣ ផ្នែក (ផ្នែក 1: ផ្នែកបំពង់ក, ផ្នែក 2: ផ្នែកទីប្រជុំជន, និង ផ្នែក 3: ផ្នែករត់ឆ្លងកាត់)។ លក្ខខណ្ឌ មនស្រាប់នៅក្នុងផ្នែកនីមួយៗ ត្រូវបានសង្ខេបឡើងពីជើង ទៅត្បូង ដូចខាងក្រោម។

- **ផ្នែក 1: ផ្នែកបំពង់ក** – ផ្នែកមួយនេះ ដែលត្រូវបានគេស្គាល់ថា បំពង់ក LAUS គឺរាប់បញ្ចូលតំបន់ ខាងជើងនៃមូលដ្ឋាន, ពី Main Street នៅខាងជើង ទៅ Cesar Chavez Avenue នៅខាងត្បូង។ នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក, រថភ្លើងទាំងអស់ដែលមកដល់ នឹងចាកចេញ ត្រូវឆ្លងកាត់ ផ្លូវខ្សែនាំមុខ ៥ ខ្សែ ចេញចូលផ្លូវដែក, លើកលែងតែទីតាំងមួយ ដែលស្ថិតនៅជិតស្ថាន Vignes Street ដែលផ្លូវ ខ្សែត្រូវបានបន្ថយត្រឹម ផ្លូវខ្សែឈាននាំមុខ ៤។ បច្ចុប្បន្ននេះ, ការថែទាំផ្លូវខ្សែពិសេស គឺមានផ្សំ ដោយពហុផ្លូវបត់ចេញ និងតំណផ្លូវខ្សែបំបែកទ្វេ (double-slip switches) ប្រើនៅ ក្នុងច្រកបំពង់ ក សម្រាប់បញ្ជាអោយរថភ្លើងចេញនិងចូល ទៅកាន់ផ្លូវខ្សែចំណតបានត្រឹមត្រូវតាមការកំណត់។
- **ផ្នែក 2: ផ្នែកទីប្រជុំជន** – ផ្នែកមួយនេះ គឺពិចន្តោះ Cesar Chavez Avenue និង US-101 ព្រមទាំង LAUS, ផ្លូវដែក, Garden Tracks (ផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយ ដែលគេចតរថភ្លើង និងរថយន្តឯកជន, ស្ថិតនៅខាងជើងបន្តិចពី មូលដ្ឋាន ហើយជាប់ទៅនឹងមគ្គុទេសក៍ផ្លូវអាកាស Gold Line), អគារ



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ច្រកខាងកើត, អគារចាត់ចែង ជាមួយនិងតំបន់ចំណតខាងលើដី និងវិថីចំហ, សាលារងចាំ/ទិញ សំបុក និងច្រកផ្លូវអ្នកដើរ ជាមួយនិងផ្លូវជំរាល និងជណ្តើរ ភ្ជាប់ពីក្រោមផ្លូវដែក។

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

តំបន់សិក្សាគម្រោងមានបណ្តាញវិថីស្តែកស្តុះ ចាប់តាំងពីផ្លូវធំៗ ដល់វិថីតាមក្រុង។ ផ្លូវបើកបរដែលស្ថិត នៅក្នុងតំបន់សិក្សាគម្រោង គឺមាន ផ្លូវឡានបឺស El Monte, US-101, Bolero Lane, Leroy Street, Bloom Street, Cesar Chavez Avenue, Commercial Street, Ducommun Street, Jackson Street, East Temple Street, Banning Street, First Street, Alameda Street, Garey Street, Vignes Street, Main Street, Aliso Street, Avila Street, Bauchet Street, និង Center Street.

ES.3 ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោងលក្ខខណ្ឌមានស្រាប់នៅស្ថានីយ Los Angeles Union

LAUS ត្រូវបានបើកសម្រាប់សេវាកម្មក្នុងឆ្នាំ 1939 ហើយជាមជ្ឈមណ្ឌលមជ្ឈឹមសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនប្រចាំភូមិភាគនៅតំបន់ភាគខាងត្បូងរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ ដែលបានផ្តល់ការតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់សម្រាប់ប្រព័ន្ធអយស៊ុយយាននៃទីក្រុងធំៗ (ឧ. ផ្លូវថ្នល់ក្រើងប្រភេទពាណិក្រហម ស្វាយ និងមាស) រថភ្លើងសម្រាប់អ្នកធ្វើដំណើរជាប្រចាំ Metrolink រថភ្លើងអន្តរទីក្រុង និងធ្វើដំណើរផ្លូវឆ្ងាយ Amtrak និងប្រព័ន្ធរថភ្លើងក្រោមដី និងរថយន្តក្រុង ប្រចាំទីក្រុង។

LAUS ដែលមានស្រាប់មិនមានសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការ និងផ្ទុកអ្នកដំណើរ គ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបម្រើតម្រូវការការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែកនាពេលអនាគតទេ។ ប្រតិបត្តិការ វាលទីផ្លូវរថភ្លើង និងចរាចរនៃអ្នកដំណើរនៅឯ LAUS បច្ចុប្បន្ននេះមានកម្រិតកំណត់ ស្ទះណែន និង ជិតពេញចំពោះហើយ។ ការបន្សំបញ្ចូលគ្នានៃសមត្ថភាពផ្លូវបំពង់កដែលមានកម្រិតកំណត់ និង ផ្លូវចំហៀងដែលភ្ជាប់ចេញពីផ្លូវមេដោយចុងតែម្ខាង ព្រមជាមួយសមត្ថភាពនៅទីប្រជុំជនដែល បណ្តាលមកពីរូបសណ្ឋាននាពេលបច្ចុប្បន្ននៃច្រកឆ្លងកាត់ និងទឹកនៃដំបូងចតចាំរបស់ថ្មើរជើង បានដាក់កំហិតដល់សមត្ថភាពរបស់ Metro ក្នុងការសម្របសម្រួល កំណើនដែលត្រូវបានព្យាករណ៍ទុកនៅក្នុងសេវាកម្មផ្លូវដែក និងការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ (រួមមាន ការសម្របសម្រួលដល់ប្រព័ន្ធរថភ្លើងលឿនលឿន [HSR] ដែលបានគ្រោងទុក) និងកំណើនឡើងដែលត្រូវគ្នានៃសមត្ថភាពផ្ទុកអ្នកដំណើរនៅក្នុងទឹកនៃដំបូងដែលមានស្រាប់។



សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ES.4 គម្រោង EIR ពង្រាង

គម្រោង EIR ពង្រាងដែលត្រូវបានលើកស្ទើរឡើងមានសមាសភាគធំសំខាន់ៗដូចតទៅនេះ ហើយត្រូវបានពណ៌នា នៅលើ រូបភាព ES-3។

- ជួរផ្លូវដែកដែលប្រើរួមគ្នាដែលមានផ្លូវភ្ជាប់ពីស្ថានីយទៅនឹងផ្លូវរត់ (ផ្លូវភ្ជាប់ពីស្ថានីយទៅផ្លូវរត់សរុបចំនួនប្រាំមួយ) និង ការកសាងឡើងវិញនៃផ្លូវបំពង់កនៅភាគខាងជើងនៃ LAUS
- វាលទីធ្លាផ្លូវរថភ្លើងដែលពឹងខ្ពស់ និងទីប្រជុំជនអ្នកដំណើរសង់ខ្ពស់ផុតពីដីថ្មីដោយមានផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលត្រូវបានពង្រីកធំថ្មី
- រហូតដល់ផ្លូវរត់កាត់ចំនួន 10 (រួមមានផ្លូវភ្ជាប់រវាងផ្លូវរមេ)

សមាសភាគគម្រោងដទៃទៀតរួមមានការកែប្រែទៅលើផ្លូវក្នុងតំបន់នៅភាគខាងត្បូងនៃ US-101 រួមមានការតម្រង់ផ្លូវឡើងវិញនៃផ្លូវ Commercial Street ការបិទនៃតំណភ្ជាប់នៃផ្លូវ Vignes Street ទៅនឹងផ្លូវ Commercial Street និងការបន្លាបកម្ពស់ផ្លូវ Center Street។

ES.5 គម្រោង EIR ចុងក្រោយ

ការកែប្រែទៅលើគម្រោងដែលត្រូវបានលើកសំណើឡើងក្រោយពីការត្រួតពិនិត្យមើលឡើងវិញជាសាធារណៈទៅលើ គម្រោង EIR ពង្រាង

EIR ពង្រាងត្រូវបានចែកចាយ ហើយផ្សព្វផ្សាយសម្រាប់រយៈកាលបញ្ចេញមតិយោបល់ជាសាធារណៈដែលមានរយៈពេល 45 ថ្ងៃចាប់ពីថ្ងៃទី 17 ខែមករា ឆ្នាំ 2019 រហូតដល់ថ្ងៃទី 4 ខែមិនា ឆ្នាំ 2019 ទាក់ទងនឹងផ្នែក 15105 នៃគោលការណ៍ណែនាំ CEQA។ ផ្នែកលើចំនួនដំកែលម្អសមនៃមតិយោបល់ដែលត្រូវបានទទួលទាក់ទងនឹងទិដ្ឋភាព នានានៃភាគចំណែកដែលពឹងខ្ពស់នៃទីប្រជុំជនអ្នកដំណើរដែលសង់ផុតពីដី ក៏ដូចជា លទ្ធផលនៃសកម្មភាព

សម្របសម្រួលនាពេលថ្មីនេះជាមួយដៃគូដែលផ្តល់មូលនិធិដល់គម្រោងនៅលើការអនុវត្តនៃសេវាកម្មរត់ឆ្លងកាត់ដែលអាចប្រតិបត្តិការឆ្លងប្រព័ន្ធបាន Metro បានកែប្រែគម្រោងដែលបានលើកដាក់ជាសំណើនៅក្នុង EIR ចុងក្រោយ ដូចដែលត្រូវបានសង្ខេបខាងក្រោមនេះ។ រូបភាព ES-4 ពណ៌នាផ្នែកកែប្រែទៅលើគម្រោងដែលគេបានដាក់ចេញជាសំណើ។

- ការដកចោលទីប្រជុំជនអ្នកដំណើរដែលសង់ផុតពីដី - គម្រោង EIR ចុងក្រោយរួមមានការកែប្រែទៅលើផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលត្រូវបានពង្រីកនៅក្នុង EIR ពង្រាងដើម្បីបូកបញ្ចូលគ្រឿងសម្រួលផ្តល់ជាសកម្មភាពដល់ការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ ហេតុនេះភាគចំណែកដែលពឹងខ្ពស់នៃទីប្រជុំជនអ្នកដំណើរដែលសង់ផុតពីដីអាច ត្រូវបានដកយកចេញបាន។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលត្រូវបានពង្រីកនៃ EIR ពង្រាងនឹង



សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ត្រូវបានកែប្រែពីទទឹងដែលមានប្រវែងប្រហែល 120 ហ្វីត ទៅ 140 ហ្វីតនៅក្នុង EIR ចុងក្រោយដើម្បីបូកបញ្ចូលទីលំហបន្ថែមសម្រាប់តំបន់ដាច់ បន្ទប់ទឹក តំបន់លក់រាយ និង គ្រឿងសម្រួលផ្តល់ជាសុភាពដល់អ្នកដំណើរដទៃផ្សេងទៀត
ខណៈដែលផ្តល់នូវសមត្ថភាពដ្ឋានអ្នកដើរជើងបានគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីបំពេញបានទៅតាមចំនួនអ្នកដើរដែលបានព្យាករណ៍ទុកសម្រាប់ឆ្នាំ 2040 នៅ LAUS និង ចំណុចសុវត្ថិភាពដើម្បីបំពេញបានទៅតាមក្រុមអាគារដែលមានប្រសិទ្ធភាពអនុវត្តបាន និងលក្ខខណ្ឌតម្រូវទាមទារចំនួន 130 របស់សមាគមការពារអគ្គិភ័យជាតិ (NFPA) សម្រាប់ការជម្លៀសចេញដោយសុវត្ថិភាព

- ការដកចោលផ្លូវតភ្ជាប់រវាងផ្លូវមេ -** ផ្នែកលើការសម្របសម្រួល ដែលមានជាបន្តជាមួយដៃគូផ្គត់ផ្គង់មូលនិធិដល់គម្រោង និងប្រតិបត្តិករផ្លូវដែក ផ្លូវតភ្ជាប់រវាងផ្លូវមេត្រូវបានដកយកចេញពីគម្រោង។ គម្រោង EIR ចុងក្រោយរួមមានផ្លូវតភ្ជាប់កាត់ដែលត្រូវបានកែប្រែស្ថិតភាគខាងជើងនៃផ្លូវ Commercial Street ដើម្បីកាត់បន្ថយការប៉ះទង្គិចជាទូទៅទាំងមូលនៃគម្រោង និងកែលម្អឲ្យប្រសើរឡើងនូវភាពអាចប្រតិបត្តិ ការឆ្លងប្រព័ន្ធប្រសាសនាសម្រាប់រថភ្លើងប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរទីក្រុង និងរថភ្លើង HSR នាពេលអនាគតទៅកាន់ផ្លូវមេតាមបណ្តោយមាត់ខាងលិចនៃទន្លេ Los Angeles។ ជាមួយនឹង ការដកយកចេញនូវផ្លូវតភ្ជាប់រវាងផ្លូវមេ ផ្លូវតភ្ជាប់កាត់នៅភាគខាងត្បូងនៃ LAUS នឹង ប្តូរពីប្រវែងប្រហែល 125 ហ្វីត ទៅ 150 ហ្វីតទៅភាគខាងជើង ដោយហេតុនេះនាំឲ្យមានការកែប្រែទៅលើចរាចរណ៍ម៉ូតូផ្លូវតភ្ជាប់កាត់ដែលជាប់ពាក់ព័ន្ធ និងការ កែលម្អឲ្យប្រសើរផ្នែកពលរដ្ឋនៅភាគខាងត្បូងនៃ US-101។ ការដកយកចេញនៃផ្លូវតភ្ជាប់រវាងផ្លូវមេនឹងនាំ ឲ្យមាននូវការទិញយកអចលនទ្រព្យចំនួនប្រាំមួយឯកតាតិចជាង ហើយចៀសវាងបាននូវភាពចាំបាច់ត្រូវតែគម្រង់ផ្លូវឡើងវិញផ្លូវ Commercial Street ផ្លូវ Center Street ផ្នែកខាងក្រោម ឬបិទផ្លូវ Vignes Street នៅភាគខាងត្បូងនៃ US-101។
- ការដកចោលផ្លូវចេញចូលទៅកាន់ការដ្ឋានសំណង់នៅលើអចលនទ្រព្យ LAUS -** ផ្នែកលើមតិយោ បល់ដែលទទួលបានដែលសម្តែងនូវការប្រឆាំងទៅនឹងការប្រើប្រាស់នៃផ្លូវចេញចូលនៅតំបន់ភាគ ខាងត្បូងនៃទីបរិវេណរបស់ LAUS (ដែលផ្តល់នូវការចេញចូលបានដោយឃានជំនិះទៅកាន់ស្នាក់ការកណ្តាល LA ទាំង 5 ដំបូងគេ វិទ្យាគារ La Petite Academy និងអាគារមណ្ឌលសង្កាត់ទឹកនៃទីក្រុងជំនិះតំបន់ភាគ ខាងត្បូង នៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ) [MWD]) ផ្លូវសម្រាប់ចេញចូលត្រូវបានដកយកចេញពីគម្រោង EIR ចុងក្រោយ ។
- ការដកចោលរន្ទាសំណង់/តំបន់ផ្តុំ -** តំបន់ស្តុកទុកបរិក្ខាររៀបចំសាងសង់ /រន្ទាចំនួនពីរដែលត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណនៅក្នុង EIR ពង្រាងត្រូវបានដកចោលពីគម្រោង EIR ចុងក្រោយដោយសារតែគម្រោងដទៃផ្សេងទៀតកំពុងស្ថិតនៅ ក្រោមការសាងសង់រួចហើយដោយទីក្រុង និងខោនធី Los Angeles នៅលើកំណត់



សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ដីទាំងពីរដែលតំបន់រដ្ឋត្រូវបានពិចារណាកាលពីមុនមក (គឺថា កន្លែងថែទាំជួសជុលឡានក្រុង នៃក្រសួងដឹកជញ្ជូននៃទីក្រុង Los Angeles [LADOT] និងមជ្ឈមណ្ឌលព្យាបាលសុខភាពផ្លូវចិត្ត របស់ខោនធី Los Angeles)។ ផ្នែកលើជួរផ្លូវតំបន់កាត់ដែលត្រូវបានកែប្រែ តំបន់ រដ្ឋាននៃមទៀតចំនួនពីរនៅប៉ែកខាងត្បូងនៃផ្លូវ Commercial Street ផ្លូវ Garey Street និងផ្លូវ Center Street ក៏ត្រូវបានដកចោលផងដែរ ព្រោះគម្រោង EIR ចុងក្រោយចៀសវាង ការប៉ះពាល់ជាប្រយោជន៍ដោយផ្ទាល់ទៅលើអចលនទ្រព្យនៅភាគខាងត្បូងនៃផ្លូវ Commercial Street។

គម្រោង EIR ចុងក្រោយ—ត្រូវបានវិភាគនៅក្រោមផ្នែកវិស័យបញ្ហា CEQA ដើម្បីបង្ហាញថា ការផ្លាស់ប្តូរទៅលើគម្រោងត្រូវបានវិភាគយ៉ាងគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុង EIR ពង្រាង ហើយគ្មានភាពចាំបាច់ត្រូវធ្វើសារាចរ EIR ឡើងវិញឡើយ។ ផ្នែកលើការវាយតម្លៃខាងបរិស្ថានដែលត្រូវបានដាក់បង្ហាញជូននៅក្នុង តារាង 2-2 នៃ EIR ចុងក្រោយ ផ្នែក 10.0 នៃ EIR ចុងក្រោយ និងឧបសម្ព័ន្ធ P គម្រោង EIR ចុងក្រោយត្រូវបានកំណត់ថា មិនមានផលប៉ះពាល់ដុំកំភួន ឬផលប៉ះពាល់កាន់តែធំជាងនេះក្រាស់ក្រែលដូចគម្រោង EIR ពង្រាងឡើយ។

តារាង ES-1 សង្ខេបនូវការប្រៀបធៀបនៃការកំណត់ភាពសំខាន់ជាដុំកំភួននៃ CEQA រវាង EIR ពង្រាង និង EIR ចុងក្រោយ។

សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-1. ការប្រៀបធៀបនៃការកំណត់ភាពសំខាន់ជាដុំកំភួននៃ CEQA (ក្រោយការសម្រាលបន្តបន្ថយភាពប៉ះពាល់) នៃ EIR ពង្រាងទៅនឹង EIR ចុងក្រោយ				
ផ្នែកបញ្ហាបរិស្ថាន	គម្រោង EIR ពង្រាង		គម្រោង EIR ចុងក្រោយ	
	ការសាងសង់	ប្រតិបត្តិការ	ការសាងសង់	ប្រតិបត្តិការ
ការប្រើប្រាស់ និងការរៀបចំផែនការដីធ្លី	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា	ស្រដៀងគ្នា*
ការដឹកជញ្ជូន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	កម្រិតធំដុំ និងចៀសមិនរួច	ស្រដៀងគ្នា*	ចៀសវាង
សោភ័ណភាព	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា	ស្រដៀងគ្នា*
គុណភាពខ្យល់ និងបម្រែបម្រួលអាកាសធាតុសាកល	កម្រិតធំដុំ និងចៀសមិនរួច	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា	ស្រដៀងគ្នា
សំឡេង និងរំញ័រ	កម្រិតធំដុំ និងចៀសមិនរួច	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា*
ធនធានដីសាស្ត្រ	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា
ធារាសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹក	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា*
ភូគព្ភសាស្ត្រ និងដី	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា	ស្រដៀងគ្នា
គ្រោះថ្នាក់ និងវត្តធាតុគ្រោះថ្នាក់	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា
សេវាកម្មសាធារណៈ/ប្រព័ន្ធសេវាកម្ម និងការអភិរក្សសន្សំថាមពល	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា*
ធនធានវប្បធម៌	ធំដុំ និងចៀសមិនរួច	គ្មានផលប៉ះពាល់	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា*
សេវាកម្មសាធារណៈ	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ក្រោមកម្រិតសំខាន់ជាដុំកំភួន	ស្រដៀងគ្នា*	ស្រដៀងគ្នា*

កំណត់សម្គាល់:

ចៀសវាង = ផលប៉ះពាល់ត្រូវបានចៀសវាងដោយប្រៀបធៀបទៅនឹងផលប៉ះពាល់នៃ EIR ពង្រាង។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

តារាង ES-1. ការប្រៀបធៀបនៃការកំណត់ភាពសំខាន់ជាដុំកំភួននៃ CEQA (ក្រោយការសម្រាលបន្ទូលបន្ថយភាពប៉ះពាល់) នៃ EIR ពង្រាងទៅនឹង EIR ចុងក្រោយ

ផ្នែកបញ្ហាបរិស្ថាន	គម្រោង EIR ពង្រាង		គម្រោង EIR ចុងក្រោយ	
	ការសាងសង់	ប្រតិបត្តិការ	ការសាងសង់	ប្រតិបត្តិការ

ស្រដៀងគ្នា = ផលប៉ះពាល់នៃគម្រោង EIR ចុងក្រោយស្រដៀងទៅនឹងផលប៉ះពាល់នៃគម្រោង EIR ពង្រាង។

**ទំហំនៃផលប៉ះពាល់ត្រូវបានកាត់បន្ថយ ធ្វើបើការកំណត់ភាពសំខាន់ដុំកំភួន CEQA នៅដដែលក៏ដោយ។*

ES.6 ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោង EIR ចុងក្រោយ

សមាសភាពនៃគម្រោង EIR ចុងក្រោយដែលបានដាក់ឱ្យត្រូវបានសង្ខេបពី ជើងទៅក្នុងនៅខាងក្រោម ហើយត្រូវបានពណ៌នានៅលើ ក្នុងរូបភាពតំណាង Figure ES-3 4 ដូចខាងក្រោម។

- បំពង់ក និងធ្លាផ្លូវដែកឡើងខ្ពស់** – គម្រោង EIR ចុងក្រោយ ដាក់ឱ្យមានរបៀបបញ្ជូនទាំងសម្ភារៈ ដើមខាងក្រោម និងកំណែលម្អរចនាសម្ព័ន្ធ ក្នុងផ្នែក ១ នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែក បំពង់ក) ដើម្បីបង្កើនការឡើងខ្ពស់ នៃផ្លូវខ្សែឆ្ពោះទៅកាន់ធ្លាផ្លូវដែក។ គម្រោងដាក់ឱ្យ EIR ចុងក្រោយ មានរបៀបបញ្ជូនការបន្ថែមផ្លូវខ្សែនាំមុខថ្មីមួយ នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក ដើម្បីអោយមានផ្លូវខ្សែនាំ មុខចំនួន ៦ ដើម្បីសម្រួលដល់ប្រតិបត្តិការកែលម្អ សម្រាប់អ្នកផ្តល់សេវាផ្លូវដែក (Metrolink/Amtrak) ប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និងសម្រួលដល់ប្រព័ន្ធផ្លូវដែកលឿនលឿន ដែល ត្រូវបានរៀបចំផែនការមុន នៅក្នុងការគម្រោងផ្លូវខ្សែរំលែកគ្នា។ រថភ្លើងភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និង HRS នឹងចែករំលែកផ្លូវខ្សែនាំមុខ ២ខ្សែនៅខាងលិច នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក។ ធ្លាផ្លូវដែក នឹងត្រូវ បានលើកកម្ពស់ប្រមាណ ១៥ ហ្វីត។ មូលដ្ឋានថ្មីសម្រាប់អ្នកដំណើរ និងប្រមូលផលគ្នាបុគ្គលនឹង ត្រូវបានសង់ នៅលើធ្លាផ្លូវដែក ដែលត្រូវបានលើកអោយខ្ពស់, ជាមួយនឹងការសន្តត់ដំសំខាន់ៗ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមូលដ្ឋាន និងធាតុចរាចរណ៍បញ្ជូន (VCEs) (ជណ្តើរ, ជណ្តើរយន្ត, ជណ្តើរយោង) ដែលជាប់ទាក់ទង នឹងត្រូវបានកែប្រែនៅពេលក្រោយ ដើម្បីសម្រួលប្រព័ន្ធ HSR ដែលត្រូវបាន រៀបចំផែនការទុកមុន។ កន្លែងដាក់អ្នកដំណើរឡើងចុះទី 1 ដែលបម្រើការដល់ខ្សែ រថភ្លើងប្រភេទមាស នឹងត្រូវបានបន្ថយឱ្យរឹង ហើយក៏អាច នឹងត្រូវបានលើកដំឡើងកម្ពស់ផងដែរដើម្បីធ្វើ ឱ្យចរាចរអ្នកដំណើរនៅភាគខាងកើត/ខាងលិចបានប្រសើរបំផុត។ ស្ថានផ្លូវដែក ដែលមាន ស្រាប់នៅក្នុងផ្នែកបំពង់ក នៅ Vignes Street និង Cesar Chavez Avenue នឹងត្រូវបានសង់ឡើង វិញ។ ខាងជើងនៃ Control Point Chavez, គម្រោង EIR ចុងក្រោយ ឆ្លើកបានដាក់បញ្ចូលផងដែរ នូវការបង្កើនសុវត្ថិភាព នៅកន្លែងឆ្លងកាត់ច្នៃស្ទើដី នៅ Main Street លើឆ្នេរខាងកើតនៃទន្លេ Los Angeles (រំបាំងទ្រូងផ្លូវ, ការគូសបន្ទាត់ផ្លូវឡើងវិញ, សញ្ញា, និងប្រព័ន្ធច្រកទ្វារសម្រាប់ថ្មើរ ជើង និងរថយន្ត) ដើម្បីសម្រួលដល់ការអនុវត្តកម្មវិធីស្វាគមន៍អនាគត ដោយក្រុង Los Angeles។
- ទីប្រជុំជនខាងលើ ជាមួយនឹងផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មីផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលត្រូវបានពង្រីក និងកែប្រែថ្មី** – គម្រោង EIR ចុងក្រោយនឹងមានបញ្ជូនការពង្រីកផ្លូវឆ្លងកាត់អ្នកថ្មើរជើងដែលមានស្រាប់ ទីប្រជុំជនខាងលើ ជាមួយនឹងផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី ក្នុងផ្នែក ២ នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (



សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ផ្នែកទីប្រជុំជន) រហូតដល់ទទឹងប្រវែង 140 ហ្វីតដើម្បីសម្របសម្រួលដល់កំណើនឡើងក្រែងគុរសមនៅចំណុះអ្នកដំណើរ និងគ្រឿងសម្រួលផ្តល់ ជាសុភាពដល់អ្នកដំណើរដែលត្រូវបានបង្កើនឲ្យប្រសើរឡើង ខណៈដែលផ្តល់នូវ ចំណុចសុវត្ថិភាព ដើម្បីបំពេញបានទៅតាមលក្ខខណ្ឌទាមទារចំនួន 130 របស់ក្រុមអាគារ និងរបស់ NFPA សម្រាប់ការជម្លៀសចេញដោយសុវត្ថិភាព។ ការកែលម្អឲ្យប្រសើរ នូវផ្លូវឆ្លងកាត់ថ្មីដែលត្រូវបានពង្រីក កែប្រែ និងទីប្រជុំជនដែលពាក់ព័ន្ធនឹង សម្របសម្រួលដល់ចរាចរអ្នកដំណើរដែលត្រូវបានបង្កើនឲ្យប្រសើរនៅខាងក្រោមទីធ្លាផ្លូវដែក ហើយផ្តល់ទីលំនៅសម្រាប់មុខងារគាំទ្រជំនួយបន្ទាប់បន្សំ (ការប្រើប្រាស់នៅខាងក្រោយផ្ទះ ការ ផ្ទេរចាត់ចែងហិបកញ្ចប់អីវ៉ាន់។ល។) ហាងលក់រាយដែលបម្រើដល់ការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់ និង ការប្រើប្រាស់សម្រាប់ការិយាល័យ/ពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងខណៈបង្កើតឱកាសសម្រាប់ទីលំនៅដែលផ្តោត លើសហគមន៍នៅខាងក្រៅអាគារជាមួយនឹងទីលានវិសាលដ្ឋានទីក្រុងថ្មីនៅខាងកើត និង ខាងលិចនៃទីធ្លាផ្លូវដែកដែលពឹងខ្ពស់ (គឺទីលានវិសាលដ្ឋានខាងកើត និងខាងលិច)។ សេវាកម្មលក់សំបុត្រនិងចុះឈ្មោះហិបកញ្ចប់អីវ៉ាន់ Amtrak នឹងត្រូវបានបង្កើនឲ្យប្រសើរឡើង ហើយទោងវិលកុមារថ្មីនឹងត្រូវបានសាងសង់ នៅក្នុងទីតាំងប្រមូលផ្តុំជាទីតាំងមជ្ឈិមនៅក្រោមទីធ្លាផ្លូវដែក។ ដំបូលក្បាងសំយ៉ាបនឹងត្រូវបាន សាងសង់នៅពីលើទីលានវិសាលដ្ឋានទីក្រុងខាងលិចរហូតដល់កម្ពស់ 70 ហ្វីត។ ដំបូលក្បាងសំយ៉ាបនីមួយៗដែលនឹងលាតសន្ធឹងរហូតដល់ 25 ហ្វីតនៅពីលើតំបន់ ដាក់អ្នកដំណើរឡើងចុះនីមួយៗ ឬដំបូលក្បាងសំយ៉ាបមេដែលនឹងលាតសន្ធឹងរហូតដល់កំពស់ 75 ហ្វីតនៅពីលើទីធ្លាផ្លូវដែក ក៏នឹងត្រូវបានសាងសង់ផងដែរ។ ការបង្កើនឲ្យប្រសើរទៅលើតំបន់ដាក់អ្នកដំណើរឡើងចុះ និងគ្រឿងផ្តល់ជាសុភាពរួមមានដំបូលក្បាងសំយ៉ាបថ្មី ឬដែលត្រូវបានកែប្រែ និងគ្រឿងសេនាសនភ័ណ្ឌនៅតាមបណ្តោយតំបន់ដាក់អ្នកដំណើរឡើងចុះទី 4 កំអាចនឹងត្រូវបានអនុវត្តផងដែរនៅក្នុងលក្ខខណ្ឌបណ្តោះអាសន្ន។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ថ្មីដែលត្រូវបាន ពង្រីក កែប្រែ និងការកែលម្អឲ្យប្រសើរនៃទីប្រជុំជនដែលពាក់ព័ន្ធនឹង មានលក្ខណៈទំនើបផ្នែកមុខងារជាមួយនឹងធាតុផ្សំសុវត្ថិភាពដែលត្រូវបានបង្កើតឲ្យប្រសើរ ភាពអាចចូលប្រើប្រាស់បាន ADA និងគ្រឿងផ្តល់ ជាសុភាពអ្នកដំណើរស្របទៅតាមវត្តបំណងគម្រោងមូលដ្ឋាន។ ទីប្រជុំជនជាន់លើ ដែលមាន ផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី នឹងមានដាក់បន្ថែមលំហសម្រាប់ចរាចរណ៍អ្នកដំណើរ គន្លងរង់ចាំ, មុខងារជំនួយ (ការប្រើប្រាស់ផ្នែកខាងក្រោយផ្ទះ, ចាត់ចែងអីវ៉ាន់, ។ល។), សេវាលក់រាយផ្នែក ធ្វើដំណើរ, ការប្រើប្រាស់ការិយាល័យ/ពាណិជ្ជកម្ម, និងលំហបើកទូលាយ និងទីលាន។ ទីប្រជុំអ្នក ដំណើរថ្មី នឹងបង្កើតឱកាស អោយមានលំហខាងក្រៅ ដែលមានលក្ខណៈជាសហគមន៍ និងធ្វើ អោយគាត់តែឮឡើង សម្រាប់ពលរដ្ឋអាមេរិកាំង ស្របនឹងច្បាប់អាចចេញចូលបានសម្រាប់ជន ពិការ (ADA) នៅស្ថានីយ LAUS។ ទីប្រជុំអ្នកដំណើរមួយផ្នែក ដែលត្រូវបានលើកអោយខ្ពស់នោះ នឹងស្ថិតនៅពីលើទីធ្លាផ្លូវដែក មានកំពស់ប្រហែលជា ៩០ ហ្វី ពីលើជាន់ដែលមានស្រាប់ ជាមួយនឹង ទីធ្លានៅខាងកើត និងខាងលិច នៃទីធ្លាផ្លូវដែក ដែលត្រូវបានលើកអោយខ្ពស់ (East and West Plazas)។ ផ្លូវឆ្លងកាត់ពង្រីកថ្មី ស្ថិតនៅខាងក្រោមទីធ្លាផ្លូវដែក សម្រាប់ផ្តល់ជម្រើសផ្សេង និងផ្លូវ ធ្វើដំណើរដោយស្រួល បន្ថែមដល់អ្នកដំណើរ។ សេវាលក់សំបុត្រ Amtrak និង check-in អីវ៉ាន់ នឹង



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

មាននៅទីតាំង ២កន្លែង នៅចុងខាងកើត និងខាងលិចនៃស្ថានីយ LAUS, ហើយឧបករណ៍សម្រាប់ដាក់អ៊ីនតែកដំណើរ និងត្រូវបានសង់ឡើង នៅក្នុងផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រឹកថ្មី។ ទីប្រជុំអ្នកដំណើរខាងលើ មានរបៀបបញ្ជូនទាំងមូល ពីលើ West Plaza ដែលនឹងមានកម្ពស់ដល់ទៅ ៧០ ហ្វីត ដែលប្រើប្រាស់នីមួយៗ នឹងលាតសន្ធឹងដល់ទៅ ២៥ ហ្វីត ពីលើមូលដ្ឋាននីមួយៗ។ ធាតុរាវចរណ៍បញ្ជូនថ្មីនឹងត្រូវបានសង់ឡើងនៅទូទាំងទីប្រជុំជន ដែលនឹងធ្វើអោយប្រសើរឡើងនូវចលនាអ្នកដំណើរនៅទូទាំងស្ថានីយ LAUS ដោយស្របតាម ច្បាប់អ្នកពិការ ADA និងគ្រឹះក្រុមសម្រាប់ការចេញពីមូលដ្ឋាន តាមការកំណត់នៃសហគមន៍សុវត្ថិភាពអគ្គិភ័យ (NFPA)។

- **ផ្លូវខ្សែកាត់** – គម្រោងដាក់ស្នើ EIR ចុងក្រោយ មានដាក់បញ្ចូល ផ្លូវខ្សែកាត់ថ្មី ដល់ទៅចំនួន ១០ (រាប់ទាំងដោយគ្មានផ្លូវខ្សែកាត់ភ្ជាប់រវាងផ្លូវមេ) នៅខាងត្បូងស្ថានីយ LAUS ក្នុងផ្នែក ៣ នៃតំបន់សិក្សាគម្រោង (ផ្នែកកាត់)។ ផ្លូវខ្សែកាត់ នឹងជួយសម្រួលដល់ការភ្ជាប់សម្រាប់ថ្មីប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និងថ្មី HSR ពី LAUS ទៅបន្ទាត់ផ្លូវខ្សែកាត់ នៅក្រើយខាងលិចស្ទឹង Los Angeles។ ស្ថានភាពជ្រលង/ស្រង់ “រួមគ្នា” មួយ ពីលើ US-101 និងទំនប់ជ្រាលខាងត្បូង US-101, ពី Vignes Street ទៅ Center Street នឹងត្រូវបានសង់ឡើងក្នុងទំហំទូលាយល្មម សម្រាប់ទ្រទ្រង់សេវាផ្លូវដែកកាត់ ប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង, និងសេវាកាត់នាពេលអនាគត សម្រាប់ប្រព័ន្ធ HSR ដែលត្រូវបានរៀបចំសម្រាប់មុន។ ដើម្បីកែលម្អឲ្យប្រសើរនូវភាពអាចប្រតិបត្តិការឆ្លងប្រព័ន្ធបានសម្រាប់អ្នកផ្តល់សេវាកម្មផ្លូវដែកច្រើនគ្នា ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ផ្លូវដែកកាត់ដែលលាតសន្ធឹងពី LAUS ទៅកាន់តំបន់ដែលផ្លូវដែកភ្ជាប់រវាងស្ថានីយទៅនឹងផ្លូវដែក Amtrak ស្ថិតនៅនឹងត្រូវបានកសាងនៅលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ “រួម” ដើម្បីគាំទ្រដល់ផ្លូវដែកប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុង និងថ្មី HSR។ រចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកកាត់ និងខ្សែលើកឲ្យខ្ពស់ទ្រទ្រង់ផ្លូវដែកនឹងត្រូវបានកសាងឲ្យជំលុះគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីគាំទ្រដល់ថ្មីដែលតំបន់ផ្លូវដែកប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុងនៅក្នុងលក្ខខណ្ឌបណ្តោះអាសន្ន និងលក្ខខណ្ឌសភាពអភិវឌ្ឍព្រឹកពេញលេញ ក៏ដូចជាថ្មី HSR នាពេលអនាគតនៅក្នុងការអភិវឌ្ឍព្រឹកពេញលេញដោយលក្ខខណ្ឌ HSR។

គម្រោងដាក់ស្នើ EIR ចុងក្រោយ ក៏នឹងតម្រូវអោយកែច្នៃផងដែរ ដល់ US-101 និងវិថីតាមតំបន់ (រាប់ទាំងលទ្ធភាពនៃការបិទផ្លូវ និងការកែប្រែធរណី); ការកែប្រែទៅលើមូលដ្ឋានផ្លូវដែកកម្រិតស្រាល និងផ្លូវខ្សែ Gold Line; ការកែប្រែទៅលើបន្ទាត់ផ្លូវខ្សែ នៅក្រើយខាងកើតស្ទឹង Los Angeles; ការកែប្រែទៅលើ Keller Yard and BNSF West Bank Yard (First Street Yard); ការកែប្រែទៅលើផ្លូវខ្សែ Amtrak; ច្រកចូលថ្មី ទៅកាន់សិទ្ធិផ្លូវ របស់ថ្មី (ROW); ROW បន្ថែម; សេវាថ្មី; ការផ្លាស់ទីកន្លែងសេវា, ការផ្លាស់ជំនួស, និងការបោះបង់ចោល; និងការកែលម្អគុណភាពថ្មីនៃការបង្ហូរច្រោះទឹក។

ផ្នែកលើការចាត់ចែងទុកមូលនិធិ

គម្រោងត្រូវបានដាក់ស្នើចេញនៅក្រោមដំណាក់កាលជំរុញខ្លាំងៗចំនួនពីរដូចតទៅនេះ។

- **ដំណាក់កាល A** – ការអនុវត្តនៃសកម្មភាពពិធីមទី/ការកែលម្អឲ្យប្រសើរបណ្តោះអាសន្នដែលជាប់ទាក់ទងជាសំខាន់ជាមួយនឹងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្លូវដែកកាត់របស់ផ្លូវដែកប្រចាំភូមិភាគ/អន្តរក្រុងនៅ



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ភាគខាងត្បូងនៃ LAUS និងការកែប្រែគ្រឿងឱ្យសញ្ញាដែលចាំបាច់ ការកែប្រែផ្លូវដែក និង
ការទិញយកអចលនទ្រព្យដើម្បីសម្របសម្រួលសេវាកម្មរត់ឆ្លងកាត់ថ្មីនឹងកើតមានឡើងនៅក្នុងលក្ខខណ្ឌបណ្តោះអាសន្ន
(ដំណាក់កាល A: ឆ្នាំ 2026)

- ដំណាក់កាល B - ផ្លូវភ្ជាប់ស្ថានីយទៅនឹងផ្លូវរត់ថ្មី ទិដ្ឋភាពផ្លូវដែកដែលពឹងខ្ពស់
និងផ្លូវឆ្លងកាត់ថ្មីដែលត្រូវបានពង្រីក
កែប្រែនឹងកើតមានឡើងនៅក្នុងលក្ខខណ្ឌអភិវឌ្ឍពង្រីកពេញលេញ (ដំណាក់កាល B: ឆ្នាំ 2031)។

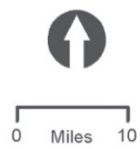
ការអនុវត្តនៃប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកជាផែនការអាចកើតមានឡើងលើសត្រឹមឆ្នាំ 2033
ហើយដំណើរសាងសង់នេះត្រូវបានកំណត់អត្តសញ្ញាណថាជាការអភិវឌ្ឍពង្រីកពេញលេញជាមួយលក្ខខណ្ឌ
HSR។

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

Figure ES-1. ទីតាំងគម្រោង និងបរិវេណភូមិភាគ



និមិត្តសញ្ញាតំណាង
 ● ទីតាំងគម្រោង



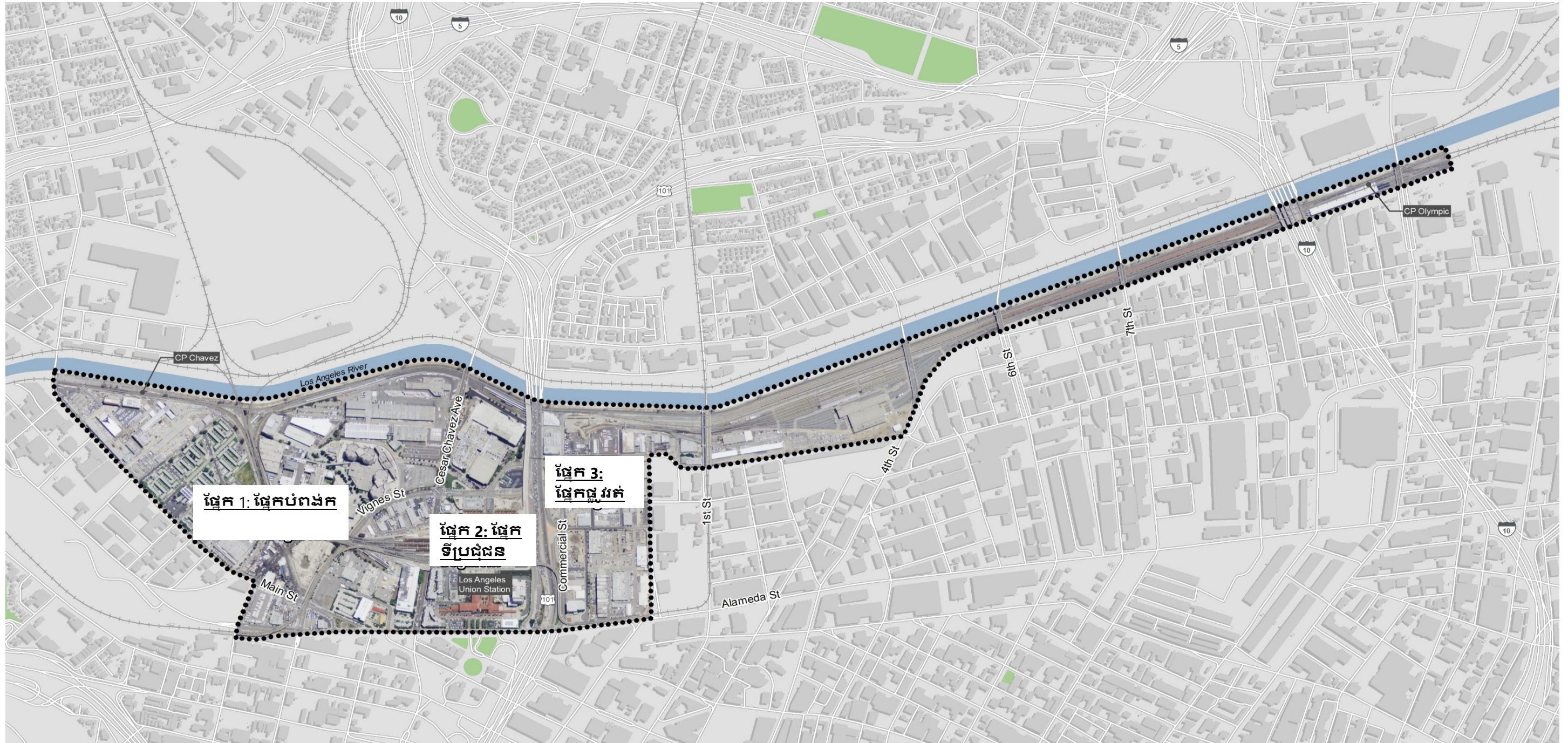
ABURVALL4/202016 G:\GIS_PRODUCTION\PROJECTS\ILAMETROTRANS_011929\SCRIP_232099\MAP_DOC\SIMXDIEIRREGIONAL.MXD

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

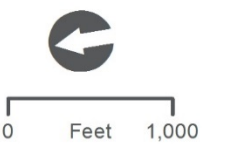
(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

បញ្ជីរូប Figure ES-2. តំបន់សិក្សាគម្រោង



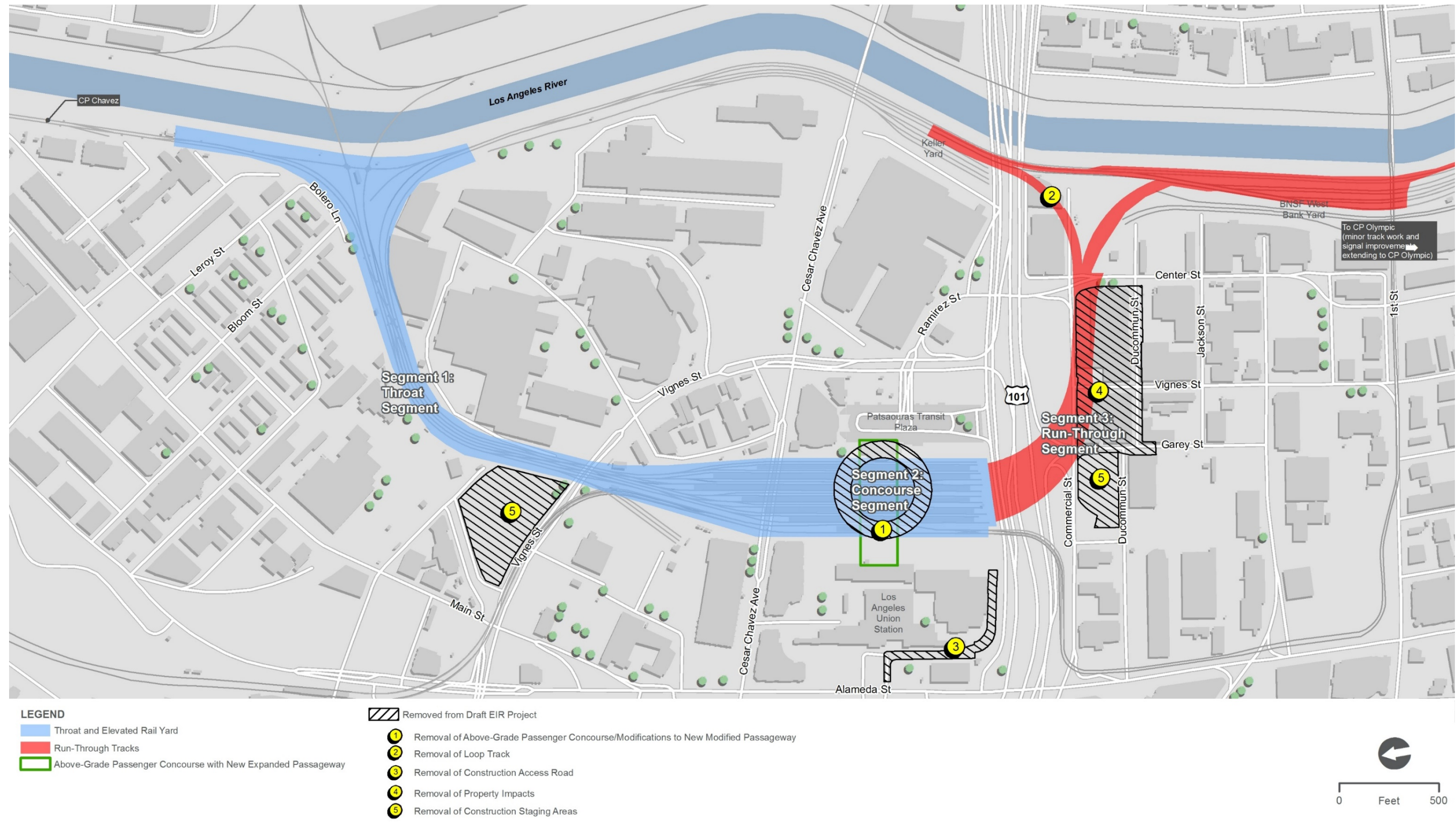
 តំបន់សិក្សាបស់គ



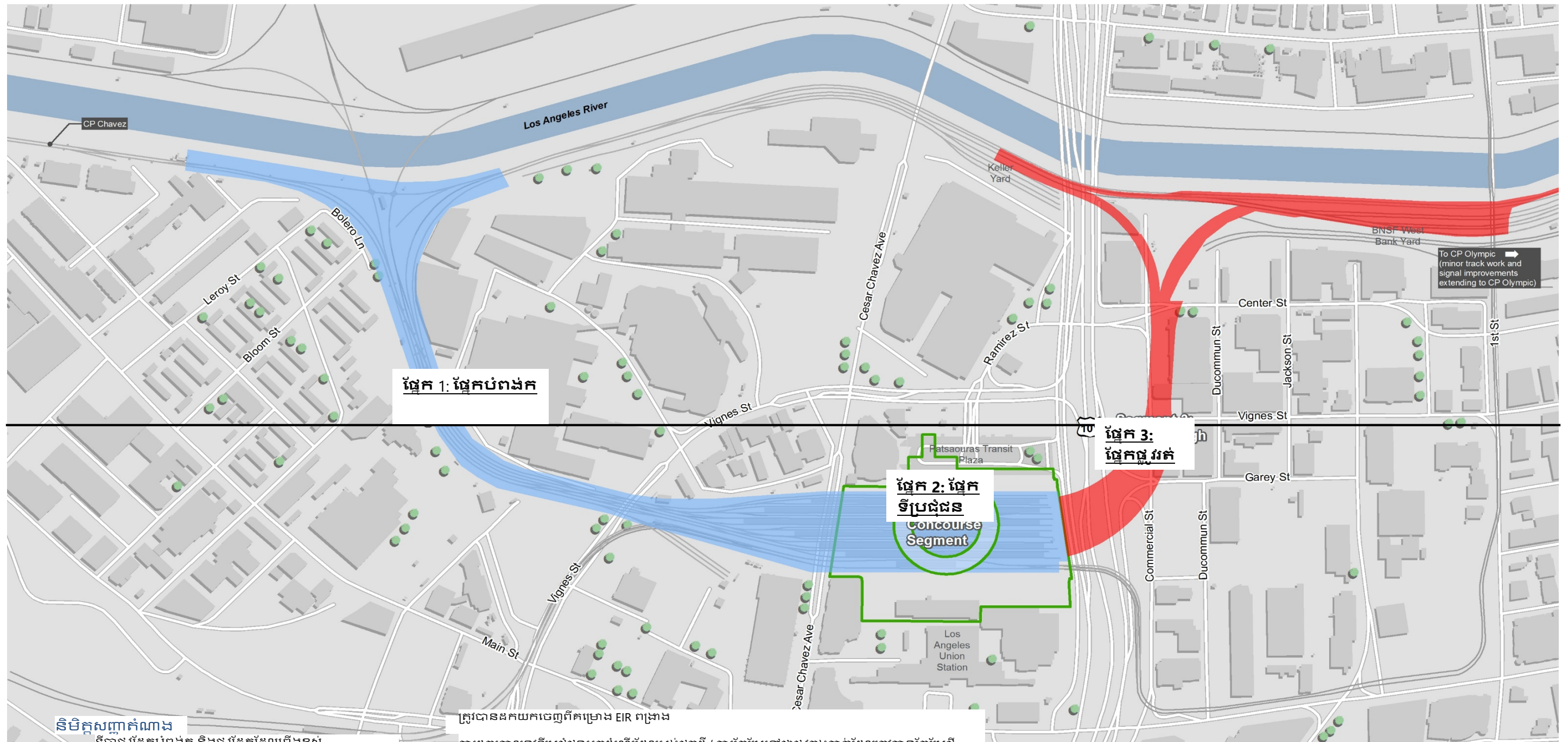
(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)

សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ប្រភព Figure ES-3. សមាសភាពក្នុងរូបសេចក្តីសង្ខេបស្តីពីគម្រោង EIR ពង្រាង និងការកែប្រែទៅលើគម្រោងដែលបានដាក់ជាសំណើ



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ



ផ្នែក 1: ផ្នែកបំពង់ក

ផ្នែក 2: ផ្នែក ទីប្រជុំជន
Concourse Segment

ផ្នែក 3: ផ្នែក រត់រក់

To CP Olympic (minor track work and signal improvements extending to CP Olympic)

និមិត្តសញ្ញាគំណាង

- LEGEND**
- Throat and Run-Through
 - Run-Through
 - Above-Grade Passenger Concourse with New Expanded Passageway

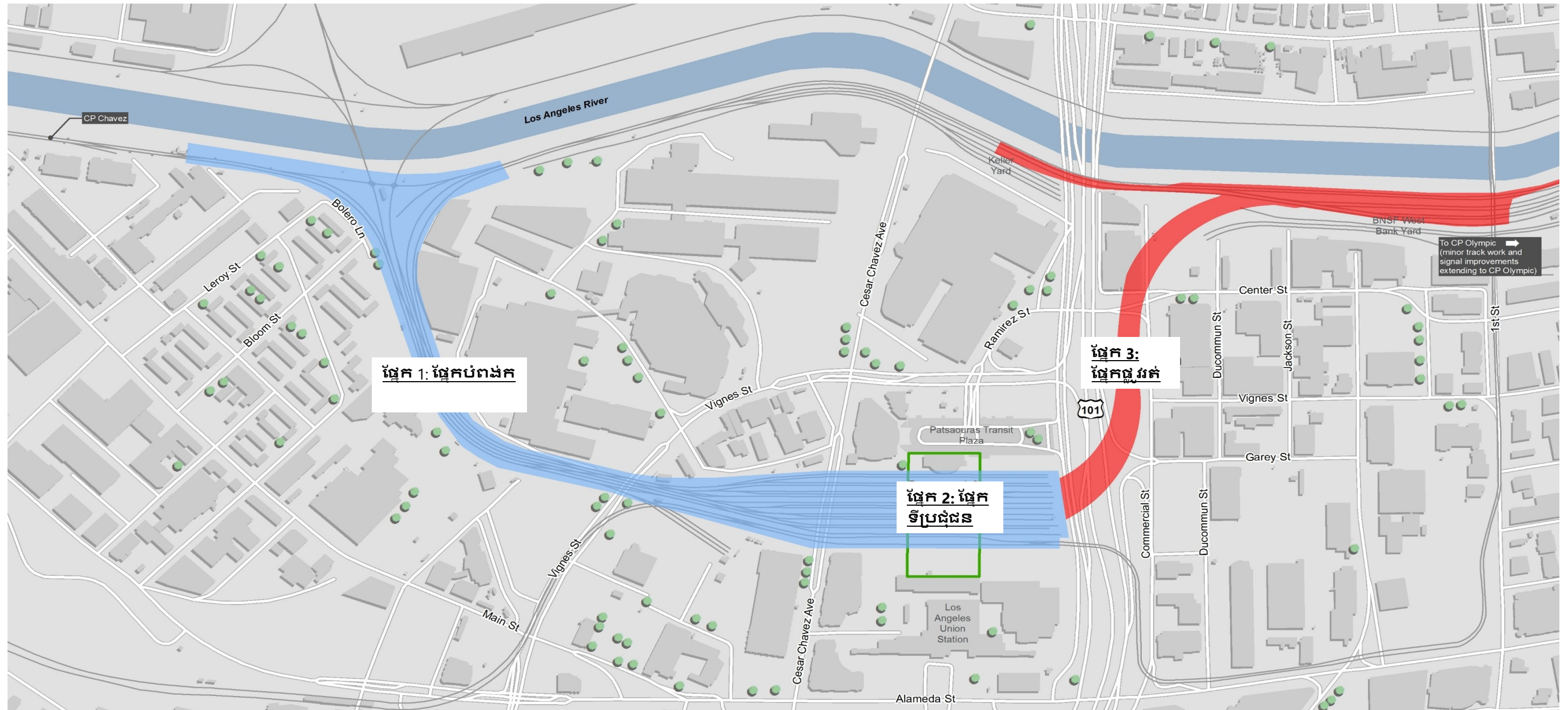
ត្រូវបានដកយកចេញពីគម្រោង EIR ពង្រាង

- ការដកចោលនូវទីប្រជុំជនអ្នកដំណើរដែលសង្កេតឃើញ / ការកែប្រែទៅជាផ្លូវឆ្លងកាត់ដែលត្រូវបានកែប្រែថ្មី
- ការដកចោលនៃផ្លូវដែលភ្ជាប់រវាងផ្លូវរមេ
- ការដកចោលនៃផ្លូវចេញចូលទៅកាន់កន្លែងសាងសង់
- ការដកចោលនៃផលប៉ះពាល់ទៅលើអចលនទ្រព្យ
- ការដកចោលនៃតំបន់រន្ធដោលសាងសង់



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

រូបភាព ES-4. សមាសភាគគម្រោង EIR ចុងក្រោយសំខាន់ៗ



និមិត្តសញ្ញាសំខាន់ៗ

- █ ទីធ្លាផ្លូវដែកបំពង់ក និងផ្លូវដែកដែលពឹងខ្ពស់
- █ ផ្លូវសម្រាប់រក្សាស្ថានភាព
- ផ្លូវសម្រាប់កែលម្អផ្លូវ និងកែប្រែផ្លូវ



(ទំព័រនេះត្រូវបានដាក់អោយនៅទទេដោយចេតនា)

សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ES.4ES.7 កម្មវត្ថុគម្រោង

Metro បានកំណត់កម្មវត្ថុដូចតទៅ សម្រាប់អនុវត្តគម្រោងដែលបានដាក់ស្នើ៖

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

ES.5ES.8 Anticipated Agency Involvement

ភ្នាក់ងារទាំងអស់នៅខាងក្រោមនេះ ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងមានការពាក់ព័ន្ធ និងក្នុងកំឡុងពេលអភិវឌ្ឍគម្រោង និងការសាងសង់។

- រដ្ឋបាលផ្លូវអយស៊ីយាយានសហព័ន្ធ (FRA)
- អាជ្ញាធររថភ្លើងលឿនលើកាលីហ្វ័រញ៉ា (CHSRA)
- អាជ្ញាធររថភ្លើងភូមិភាគនៃកាលីហ្វ័រញ៉ាខាងត្បូង (SCRRA)
- ក្រសួងដឹកជញ្ជូននៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (Caltrans)
- រដ្ឋបាលការធ្វើដំណើរឆ្លងកាត់សហព័ន្ធ (FTA)
- ទីក្រុងឡាស អេនឌីឡេស
- មន្ត្រីថែរក្សាប្រវត្តិសាស្ត្ររដ្ឋ (SHPO)
- ខោនធីឡាស អេនឌីឡេស
- ទីភ្នាក់ងារចំណែកផ្លូវរថភ្លើង ឡាស អេនឌីឡេស-សាន់ ឌីហ្គោ-សាន់ ល្វីស អូប៊ីស្ត្រ៉ា (LOSSAN)
- Amtrak
- ទីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រញ៉ា (Cal/EPA)



សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ផ្នែកសុវត្ថិភាព និងសុខភាពការងារនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ
- គណៈកម្មការបេតិកភ័ណ្ឌជនជាតិកំណើតដើមអាមេរិច (NAHC)
- គណៈកម្មការសេវាភូមិសាស្ត្រនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ (CPUC)
- ក្រសួងគ្រប់គ្រងគ្រួសារពិនិត្យសារធាតុពុលនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ (DTSC)
- ក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងគ្រួសារពិនិត្យគុណភាពទឹកប្រចាំភូមិភាគ 4 (RWQCB) ភូមិភាគ 4
- សមាគមរដ្ឋាភិបាលកាលីហ្វ័រនេខាងត្បូង (SCAG)
- មណ្ឌលសង្កេតគ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់នៃឆ្នេរខាងត្បូង (SCAQMD)
- រដ្ឋបាលផ្លូវអរមេស្ត័ររដ្ឋអាមេរិច (FRA) Federal Railroad Administration (FRA)
- អាជ្ញាធររថភ្លើងលឿនកាលីហ្វ័រនេ (CHSRA) California High-Speed Rail Authority (CHSRA)
- អាជ្ញាធររថភ្លើងភូមិភាគនៃកាលីហ្វ័រនេខាងត្បូង (SCRRA) Southern California Regional Rail Authority (SCRRA)
- ក្រសួងដឹកជញ្ជូននៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ (Caltrans) California Department of Transportation (Caltrans)
- រដ្ឋបាលការធ្វើដំណើរឆ្លងសាត់សហព័ន្ធ (FTA) Federal Transit Administration (FTA)
- ទីក្រុងឡាស អេនដឺឡាស City of Los Angeles
- មន្ត្រីថែរក្សាប្រតិបត្តិសង្គ្រាម (SHPO) State Historic Preservation Officer (SHPO)
- City ខោនដឺឡាស អេនដឺឡាស County of Los Angeles
- ទីភ្នាក់ងារវិស័យកម្មវិស័យភ្លើង ឡាស អេនដឺឡាស-សាន់ ឌីហ្គេ-សាន់ លីស អូប៊ីស្កូ (LOSSAN) Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN) Rail Corridor Agency
- Amtrak
- ទីភ្នាក់ងារការពារបរិស្ថានរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ (Cal/EPA) California Environmental Protection Agency (Cal/EPA)
- ផ្នែកសុវត្ថិភាព និងសុខភាពការងារនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ California Division of Occupational Safety and Health (Cal/OSHA)
- គណៈកម្មការបេតិកភ័ណ្ឌជនជាតិកំណើតដើមអាមេរិច (NAHC) Native American Heritage Commission (NAHC)
- គណៈកម្មការសេវាភូមិសាស្ត្រនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ (CPUC) California Public Utilities Commission (CPUC)
- ក្រសួងគ្រប់គ្រងគ្រួសារពិនិត្យសារធាតុពុលនៃរដ្ឋកាលីហ្វ័រនេ (DTSC) California Department of Toxic Substances Control (DTSC)
- ក្រុមប្រឹក្សាគ្រប់គ្រងគ្រួសារពិនិត្យគុណភាពទឹកប្រចាំភូមិភាគ (RWQCB) ភូមិភាគ 4 Regional Water Quality Control Board (RWQCB), Region 4
- សមាគមរដ្ឋាភិបាលកាលីហ្វ័រនេខាងត្បូង (SCAG) Southern California Association of Governments (SCAG)



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

- ~~មណ្ឌលសង្កាត់គ្រប់គ្រងគុណភាពខ្យល់នៃឆ្នេរខាងត្បូង (SCAQMD) South Coast Air Quality Management District (SCAQMD)~~

ES.6ES.9 កាតព្វកិច្ច CEQA និងភ្នាក់ងារទទួលបានការគ្រប់គ្រង

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

- Caltrans
- CHSRA
- SCRRRA
- ទីក្រុងឡាស អេនដឺឡេស
- ~~ទីក្រុងឡាស អេនដឺឡេស City of Los Angeles~~

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

ES.7ES.10 សេចក្តីអនុញ្ញាតដែលរំពឹងថាបាន, សកម្មភាពតាមការវិនិច្ឆ័យ, និងការយល់ព្រមរបស់ភ្នាក់ងារ

បន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវឱ្យ EIR មួយត្រូវកំណត់បញ្ញត្តិយល់ព្រម ដែលត្រូវបានរំពឹងទុក សម្រាប់គម្រោង ។ នេះគឺរាប់បញ្ចូលទាំងបញ្ជីឈ្មោះរបស់ភ្នាក់ងារទទួលខុសត្រូវ ក្រៅពីភ្នាក់ងារនាំមុខ ដែលមានអំណាចយល់ព្រម ដោយយោងតាមការវិនិច្ឆ័យនៅលើគម្រោង។ ភ្នាក់ងារទាំងឡាយខាងក្រោមនេះ, យ៉ាងហោចណាស់, ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងប្រើប្រាស់ការណ៍ EIR នេះ សម្រាប់សកម្មភាពតាមការវិនិច្ឆ័យរបស់គេ ទាក់ទងនឹងគម្រោង និងសម្រាប់ដំណើរការអនុញ្ញាត។

- **Metro** – Metro មានទំនួលខុសត្រូវ ចំពោះការយល់ព្រមស្វែងរកការណ៍ពិត, ការត្រួតពិនិត្យមើលលើការបន្តបន្ថយ និងរាយការណ៍កម្មវិធី (MMRP), សេចក្តីថ្លែងលុបពីលើការពិចារណា, រួមជាមួយនឹងការធ្វើសេចក្តីបញ្ជាក់របាយការណ៍ EIR។ Metro ដែលជាម្ចាស់គម្រោង នឹងមានទំនួលខុសត្រូវផងដែរ ក្នុងការគ្រប់គ្រងការសាងសង់គម្រោង។
- **Caltrans** – Caltrans មានទំនួលខុសត្រូវក្នុងការចេញការអនុញ្ញាតដែលមានលក្ខណៈទន្ទ្រានសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដែលបានដាក់ស្នើនៅក្នុង Caltrans ROW។
- **City of Los Angeles** – ទីក្រុង Los Angeles មានទំនួលខុសត្រូវផ្នែកធ្វើដំណើរការ ចំពោះការកែប្រែនៅលើផែនការទូទៅណាមួយ ដែលអាចតម្រូវ អោយមានការកែស្តែងវិច័យទាំងឡាយ ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោង និង/ឬ ជម្រះសម្ភាសវិច័យ ដើម្បីកំណត់ថ្នាក់ឡើងវិញ អោយសមស្រប នៅក្នុងផែនការចល័ត 2035 (ក្រុង Los Angeles 2015)។ ទីក្រុង Los Angeles ក៏ប្រហែលជាតម្រូវអោយ



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

អ្នកម៉ៅការ ស្វែងរកការយល់ព្រម ឬការលើកលែង ចំពោះការកម្រិតសំឡេងអ៊ីអរពេលយប់ ក្នុង កំឡុងពេលសាងសង់។ ការយល់ព្រម សម្រាប់ការកែលម្អការងារស៊ីវិល/សាធារណៈ និង/ឬ ការ កែប្រែដល់ការកំណត់ពេលនៃសញ្ញាចរាចរណ៍ ក៏ប្រហែលជាតម្រូវអោយមានផងដែរ។

- **CHSRA** – CHSRA មានទំនួលខុសត្រូវ ចំពោះការអនុវត្តប្រព័ន្ធ HSR ដែលបានគ្រោងទុកតាម រយៈពេលកំណត់គម្រោង។ របាយការណ៍ EIR របស់ Link US សម្របដល់ប្រព័ន្ធ HSR ដែលបាន គ្រោងទុក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលបានដាក់ស្នើ ត្រូវបានរំពឹងថា នឹងត្រូវបានពិចារណា ចាត់ ទុកលក្ខខណ្ឌ ដែលកំពុងនៅក្នុងឯកសារបរិស្ថាន ដែលត្រូវបានរៀបចំសម្រាប់ ផ្នែកគម្រោង ពី Burbank ទៅ Los Angeles និង Los Angeles ទៅ Anaheim។

កិច្ចព្រមព្រៀងសហការភាគីទីបី នឹងត្រូវបង្កើតឡើងរវាង Metro និង អង្គការព្រះ ទាំងសាធារណៈ, ទាំងឯកជន ដើម្បីអនុវត្តការកែលម្អហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗ ដែលជាប់ទាក់ទងនឹងគម្រោង។

ES.8ES.11 សេចក្តីសង្ខេបនៃការប៉ះពាល់ និងមធ្យោបាយបន្ធូរបន្ថយ

តារាង ES-4-2 សង្ខេបអំពីការប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលទាក់ទងនឹងគម្រោង, EIR ចុងក្រោយ មធ្យោបាយ បន្ធូរបន្ថយ, និងកម្រិតថ្នាក់នៃសារៈសំខាន់ បន្ទាប់ពីការបន្ធូរបន្ថយទាក់ទង នឹងគម្រោងដែលបានដាក់ ស្នើ។ ការវិភាគពិស្តារនៃប្រធានបទទាំងនេះ មានផ្តល់ជូននៅក្នុងតារាង 2-2 Section 3.210.0 រហូត Section 3.13 និងឧបសម្ព័ន្ធ P នៃ របាយការណ៍ EIR ចុងក្រោយនេះ។

ES.9ES.12 ផលប៉ះពាល់សំខាន់ដល់បរិស្ថាន និងមិនអាចចៀសបាន

Section 15216.2(b) នៃបន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវអោយរបាយការណ៍ EIR ដាក់បញ្ចូលនូវការពិភាក្សា អំពី ផលប៉ះពាល់សំខាន់ណាមួយដល់បរិស្ថាន ដែលមិនអាចចៀសវាងបាន ប្រសិនបើគម្រោងនោះ ត្រូវបាន អនុវត្ត។ ពី Section 3.2 រហូត Section 3.13 នៃរបាយការណ៍ EIR តារាង 2-2 និង Section 10.0 នៃ EIR ចុងក្រោយនេះ មានផ្តល់ជូនការវិភាគពិស្តារមួយ អំពីផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗទាំងអស់ដល់បរិស្ថាន ដែល ទាក់ទងនឹងគម្រោង EIR ចុងក្រោយ; កំណត់មធ្យោបាយបន្ធូរបន្ថយដែលអាចធ្វើ, នៅទីណាអាចធ្វើ, ដែលអាចចៀសវាង ឬកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗទាំងនេះ; និងបង្ហាញជូនការសម្រេចមួយ ថា តើ មធ្យោបាយបន្ធូរបន្ថយទាំងនេះ នឹងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ អោយចុះមកនៅ កម្រិតស្រាលជាងកម្រិត ធ្ងន់ធ្ងរឬទេ។ នៅ Section 4.0, ផលប៉ះពាល់តៗគ្នា, នៃរបាយការណ៍ EIR បានកំណត់ផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗ ដែលបណ្តាលមកពីផលប៉ះពាល់រួមគ្នានៃគម្រោង និងគម្រោងពាក់ព័ន្ធនានា—ដែលត្រូវបានពិចារណា ក្នុងការវិភាគតៗគ្នា។ ប្រសិនបើផលប៉ះពាល់ជាក់លាក់ណាមួយ នៅក្នុងផ្នែកទាំងនេះ មិនអាចត្រូវបាន កាត់បន្ថយយ៉ាងពេញលេញ អោយទៅជាកម្រិតស្រាលជាងទេ, វាត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាផលប៉ះពាល់ដ៏ សំខាន់មួយ ដែលមិនអាចចៀសវាងបាន។

ការអនុវត្តគម្រោង EIR ចុងក្រោយ ដែលបានស្នើសុំនេះ នឹងនាំមកនូវផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗ និងមិនអាចចៀសវាងបាននៅក្នុងផ្នែកបញ្ហាដូចខាងក្រោម: សេដ្ឋកិច្ច, គុណភាពខ្យល់, សំឡេងឡេងរំខាន, និងធនធានវប្បធម៌។ ផលប៉ះពាល់ដូចខាងក្រោមនេះ គឺមានសារៈសំខាន់ និងមិនអាចចៀសវាងបាន សូម្បីបន្ទាប់ពីការអនុវត្តនៃការកាត់បន្ថយនេះ:

សេក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ការសាងសង់ (រយៈពេលខ្លី)

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

ប្រតិបត្តិការ (រយៈពេលយូរ)

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

ប្រសិនបើ គណៈធានាធានាយក Metro យល់ព្រមដល់គម្រោង ដែលមានផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗ និងមិនអាចចៀសវាង, នៅ ក្រោម CEQA, Metro ត្រូវរៀបចំសេចក្តីផ្តេងមួយ សម្រាប់លុបលើការពិចារណានានា។

ES.10ES.13 ជម្រើសគម្រោង

នៅ Section 15126.6(a) នៃបន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវអោយ របាយការណ៍ EIR មួយ "រៀបរាប់ពីជម្រើសសមហេតុផលមួយចំនួន សម្រាប់គម្រោង, ឬទីតាំងនៃគម្រោង ដែលអាចទទួលបាន យ៉ាងច្រើនបំផុត នូវកម្មវត្ថុមូលដ្ឋាននៃគម្រោង, ប៉ុន្តែនឹងចៀសវាង ឬកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើន នូវផលប៉ះពាល់សំខាន់ៗនៃគម្រោង, ហើយធ្វើការវាយតម្លៃសមិទ្ធផលប្រៀបធៀបនៃជម្រើសផ្សេងៗ" សេចក្តីសង្ខេបនៃជម្រើសផ្សេងៗ ដែលត្រូវបានវាយតម្លៃ មានផ្តល់ជូននៅក្នុងរបាយការណ៍ EIR នេះ ដូចខាងក្រោម៖

- **គម្រោងគ្មានគម្រោង/គ្មាន-ជម្រើស-សំណង់-ផ្សេង** – គម្រោងគ្មានគម្រោង/គ្មានសំណង់ផ្លាស់សន្តតថា គម្រោងនេះ នឹងមិនត្រូវបានអនុវត្តទេ។ ស្ថានីយ LAUS នឹងមិនត្រូវផ្លាស់ប្តូរពី ស្ថានីយផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយ ទៅជាស្ថានីយផ្លូវខ្សែរត់កាត់ ហើយផ្លូវឆ្លងកាត់សម្រាប់ថ្មើរជើង ដែលមានទទឹង ២៨ ហ្វីត នឹងផ្តល់សេវាជាបឋមបន្តទៀត ជាការតភ្ជាប់ពីកើតទៅលិច សម្រាប់អ្នកដំណើរនៅស្ថានីយ LAUS។ យោងទៅតាម ការរៀបចំដំណើរការនៃផ្លូវខ្សែចុងកន្ទុយសព្វថ្ងៃនេះ, ការធ្វើចលនារបស់ថ្មើរជើងនៅទូទាំងស្ថានីយ LAUS ត្រូវបានសន្មតថា នឹងស្រដៀងគ្នាទៅ នឹងស្ថានភាពដែលកំពុងមាន។ សមត្ថភាពប្រតិបត្តិការនៅស្ថានីយ LAUS នឹងមិនត្រូវបានកែលម្អ ដើម្បីអោយស្របតាមតម្រូវការ នៃប្រព័ន្ធផ្លូវដែកធំទូលាយ, ដោយហេតុនោះ វានឹងធ្វើកាន់តែតឹងតែង ដល់សមត្ថភាពរបស់ Metro ក្នុងការបំពេញតម្រូវការធ្វើដំណើរនាអនាគត តាមការទាយទុក។
- **ជម្រើសសំណង់ផ្សេង** – ភាពប្លែកគ្នាជាចម្បង រវាងគម្រោងបានដាក់ស្នើ និងសំណង់ផ្លាស់ គឺទាក់ទងទៅនឹងផ្លូវខ្សែរត់មុខ ប៉ែកខាងជើងនៃ ស្ថានីយ LAUS និងទីប្រជុំអ្នកដំណើរថ្មី។ សំណង់ផ្លាស់មានបញ្ឈប់ទាំងការសាងសង់ឡើងវិញនៃច្រកបំពង់ក ជាមួយនឹងផ្លូវខ្សែរត់មុខពីរ ដែលនឹងកើត



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

មានឡើងនៅខាងក្រៅផ្លូវដៃក ROW ដែលមានស្រាប់, ដូច្នោះនឹងជួយសម្រួលគម្រោងអោយស្មើ នូវផ្លូវខ្សែដាច់ដោយឡែក ជាមួយនឹងផ្លូវខ្សែនាំមុខ សរុប ៧ ខ្សែ។ ការរៀបចំឡើងវិញនៃ Bolero Lane និង Leroy Street គឺចាំបាច់។ សំណង់ឆ្លាស់ គឺមានរាប់បញ្ចូលទាំង ទីប្រជុំអ្នកដំណើរនៅជាន់ ដី រាបស្មើ។ ធាតុរចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់ផ្សេងទៀត គឺស្រដៀងគ្នានឹងគម្រោងបានដាក់ស្នើ។

- **ការកាត់បន្ថយការប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រតាមជម្រើសផ្សេង** – គោលបំណងនៃការកាត់បន្ថយ ការប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រតាមជម្រើសផ្សេង គឺដើម្បីចៀសវាង ឬកាត់បន្ថយយ៉ាងច្រើន នូវផល ប៉ះពាល់សំខាន់ៗ នៅលើធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រ, ធនធានបុរាណ, និងធនធានជីវវិទ្យាផ្នែកហ្វូស៊ីល។ ការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រតាមជម្រើសផ្សេង រាប់បញ្ចូលការថែរក្សានូវផ្លូវឆ្លងកាត់ ថ្មើរជើង ដែលកំពុងមានស្រាប់, ការប្រើប្រាស់ឡើងវិញ នៃសំណង់ប្រវត្តិសាស្ត្រដែលមានរាង ដូចមេអំបៅសក, ការរក្សាទុកផ្លូវឆ្លងក្រោមស្ពាននៃ Cesar Chavez Avenue និង Vignes Street, និងគ្មានការរំលោភស្ថាននៅ Main Street ខាងជើង។

ការពិភាក្សាពិស្តារមួយនៃជម្រើសផ្សេងចំពោះគម្រោងបានដាក់ស្នើ មានដាក់ជូននៅក្នុង Section 5.0, ជម្រើសផ្សេង, នៃរបាយការណ៍ EIR នេះ។

ES.11ES.14 ជម្រើសផ្នែកបរិស្ថានផ្សេងទៀតដែលល្អជាង នៃ CEQA

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

ប្រៀបជាមួយនឹងគម្រោងបានដាក់ស្នើ, ជម្រើសផ្សេងទៀតនៃកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រ នឹងកាត់ បន្ថយផលប៉ះពាល់លើធនធានវប្បធម៌ (ធនធានប្រវត្តិសាស្ត្រ, ធនធានបុរាណ, និងធនធានជីវវិទ្យាផ្នែក ហ្វូស៊ីល)។ ដូច្នោះហើយ, ជម្រើសផ្សេងទៀត នៃការកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ជាប្រវត្តិសាស្ត្រ ត្រូវបានចាត់ទុកថា ជាជម្រើសផ្សេងល្អជាងសម្រាប់បរិស្ថាន។ ជម្រើសនេះ នឹងបំពេញបំណង ដល់គម្រោងទាំងអស់ ជាមួយនឹងការ លើកលែង ក្នុងការផ្តល់ជូននូវទីប្រជុំអ្នកដំណើរពង្រីកមួយនៅស្ថានីយ LAUS ដែលបំពេញមុខងារយ៉ាងទាន់ សម័យ ជាមួយនឹងធាតុសុវត្ថិភាពកែលម្អ, អ្នកពិការអាចចេញចូលបាន (ADA accessibility), និងគ្រឿង សម្រួលដល់អ្នកដំណើរ។

ES.12ES.15 តំបន់ចម្រុះចម្រាស់

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



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

នៅក្នុងអំឡុងរយៈពេល នៃការបញ្ចេញយោបល់ជាសាធារណៈ សម្រាប់ការរៀបចំសេចក្តីជូនដំណឹង (NOP), លិខិតបញ្ចេញមតិផ្សេងៗ មួយចំនួន ដែលទាក់ទងនឹងគម្រោង ត្រូវបានទទួល។ យោបល់ដែលបានដាក់ ជូននៅលើ NOP ក្នុងអំឡុងរយៈពេល នៃការពិនិត្យ និងបញ្ចេញយោបល់ជាសាធារណៈ មានបញ្ហានៅក្នុង ឧបសម្ព័ន្ធ A នៃរបាយការណ៍ EIR។ ជាទូទៅ, តំបន់ដែលអាចមានភាពចម្រុះចម្រាស់ ដែល Metro បាន ដឹង គឺមានរាប់បញ្ចូល ធនធានវប្បធម៌ និងផលប៉ះពាល់ ដោយសារសំណង់ (ចរាចរណ៍, គុណភាពខ្យល់, សំឡេងរំខាន និងធ្វើអោយញ័រ, និងគុណភាពទឹក)។ បញ្ហាទាំងនេះ ត្រូវបានដាក់ពិចារណា នៅក្នុងការរៀប ចំរបាយការណ៍ EIR ទៅតាមផ្នែកដែលសមរម្យ, និងមានលើកឡើង នៅក្នុងបទវិភាគនៃផលប៉ះពាល់ បរិស្ថាន ដែលមានបង្ហាញជូននៅ Section 3.2 ដល់ 3.13 (គម្រោង EIR ពង្រាង) និងតារាង 2-2 Section 10.0 និងឧបសម្ព័ន្ធ P (គម្រោង EIR ចុងក្រោយ) នៃរបាយការណ៍ EIR នេះ។ តំបន់ដឹងគេដឹងថាមានភាព ចម្រុះចម្រាស់ ត្រូវបានសង្ខេបយ៉ាងខ្លីដូចតទៅ៖

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

ES.13ES.16 បញ្ហាដែលត្រូវដោះស្រាយដោយគណៈកម្មការផ្នែកសម្រេច

នៅ Section 15123(b)(3) នៃបន្ទាត់ណែនាំ CEQA តម្រូវអោយមានការពិភាក្សា នៃបញ្ហាទាំងអស់ ដែល ត្រូវដោះស្រាយ, រាប់ទាំងជម្រើសនៃការជ្រើសរើសផ្សេង និងរបៀបកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរនានា។ គណនាយក Metro និងសម្រេច ប្រសិនបើផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ មានជាប់ព័ន្ធនឹងការប្រើប្រាស់ដី និងរៀប ចំផែនការ, ដឹកជញ្ជូន និងចរាចរណ៍, ទស្សនៈផ្នែកសោភ័ណ, គុណភាព ខ្យល់, ធារាសាស្ត្រ និងគុណភាពទឹក, ធរណីសាស្ត្រ និងគុណភាពដី, គ្រោះថ្នាក់ និងសម្ភារៈគ្រោះថ្នាក់, ប្រព័ន្ធប្រើប្រាស់/សេវា និងការសំចៃ



សេចក្តីសង្ខេបប្រតិបត្តិ

ថាមពល, ធនធានវប្បធម៌, និងសេវាកម្មសាធារណៈ ដែលត្រូវបានបន្តបន្ថយយ៉ាងពេញលេញ អោយចុះនៅក្រោមកម្រិតធ្ងន់ធ្ងរ។ ជាបន្ថែម, គណៈនាយកក៏នឹងកំណត់មើល ថា តើការលុបពីលើការពិចារណានានា គួរតែធ្វើឡើង សម្រាប់ផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរ និងចៀសមិនរួច ទាក់ទងជាមួយការដឹកជញ្ជូន និងចរាចរណ៍, គុណភាពខ្យល់, សំឡេងរំខាន និងធនធានវប្បធម៌។ គណៈនាយក ក៏នឹងសម្រេចផងដែរ លើជម្រើសផ្សេងសម្រាប់គម្រោង នឹងកាត់បន្ថយផលប៉ះពាល់ធ្ងន់ធ្ងរបានយ៉ាងច្រើន នៅខណៈដែលអាចបំពេញគោលបំណងសំខាន់នៃគម្រោង និង ថា តើ តើមួយនៃជម្រើសផ្សេងទាំងអស់ អាចនឹងត្រូវបានយល់ព្រមឬទេ។