

I-205 Proyecto de peaje

Resumen de las actividades de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental: 21 de febrero - 21 de abril de 2023

Noviembre de 2023



Resumen de las actividades de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Noviembre de 2023

Preparado para:



Preparado por:



WSP USA
851 SW 6th Avenue, Suite 1600
Portland, OR 97204

Si desea obtener información sobre este proyecto traducida al español, sírvase llamar al 503-731-4128.

Nếu quý vị muốn thông tin về dự án này được dịch sang tiếng Việt, xin gọi 503-731-4128.

Если вы хотите чтобы информация об этом проекте была переведена на русский язык, пожалуйста, звоните по телефону 503-731-4128.

如果您想瞭解這個項目，我們有提供繁體中文翻譯，請致電：503-731-4128 如果您想了解这个项目，我們有提供简体中文翻译，請致電：503-731-4128

Para obtener adaptaciones conforme a la Ley de Estadounidenses con Discapacidades o al Título VI de los Derechos Civiles, servicios de traducción/interpretación o más información, llame al 503-731-4128, TTY (800) 735-2900 o al Servicio de Retransmisión de Oregon 7-1-1.

De acuerdo con los requisitos del 23 U.S.C. 168, la información contenida en este documento, así como las aportaciones públicas y de las agencias recibidas, pueden adoptarse o incorporarse por referencia al



Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

proceso de revisión medioambiental para cumplir los requisitos de la Ley Nacional de Política Medioambiental.

Índice

1	Resumen de la participación pública.....	1-1
1.1	Objeto del informe	1-1
1.1.1	Historia del proyecto.....	1-2
1.2	Resumen del periodo de comentarios.....	1-3
1.2.1	Objetivo del compromiso	1-3
1.2.2	Métodos para presentar observaciones sobre la evaluación ambiental	1-4
1.3	Herramientas y tácticas de información	1-5
1.3.1	Material informativo	1-5
1.3.2	Actos de presentación	1-7
1.3.3	Seminarios en línea.....	1-8
1.3.4	Prospección comercial	1-8
1.3.5	Comités de peaje de Oregón.....	1-9
1.3.6	Reuniones informativas públicas y con agencias	1-10
1.4	Compromiso equitativo.....	1-11
1.4.1	Traducción e interpretación	1-11
1.4.2	Asociación con los enlaces para la participación comunitaria	1-11
1.4.3	Participación de las organizaciones comunitarias	1-12
1.4.4	Publicidad.....	1-12
1.4.5	Accesibilidad.....	1-12
1.5	Notificaciones	1-13
1.5.1	Notificaciones por correo electrónico.....	1-13
1.5.2	Redes sociales	1-15
1.5.3	Redes sociales asociadas	1-15
1.5.4	Publicidad de pago.....	1-16
1.5.5	Coordinación de medios de comunicación y medios ganados	1-16
1.6	Compromiso tribal y de los organismos participantes y colaboradores	1-18
1.6.1	Tribus	1-18
1.6.2	Agencias participantes y colaboradoras	1-19
1.7	Respuestas al periodo de comentarios	1-19
1.7.1	Total de comentarios	1-19
1.7.2	Distribución geográfica de los comentaristas	1-20
1.7.3	Interés temático entre los comentaristas	1-23
2	Resumen de comentarios	2-1
2.1	Desvío.....	2-3
2.1.1	Efectos del desvío sobre el tráfico.....	2-3
2.1.2	Efectos sobre la seguridad del desvío.....	2-4
2.1.3	Otros efectos del desvío sobre la calidad de vida	2-4
2.1.4	Otras consideraciones relacionadas con el reencaminamiento.....	2-4
2.2	Ingresos e impuestos	2-5
2.2.1	Impuestos corrientes y utilización de ingresos existentes	2-5
2.2.2	Fuentes de ingresos alternativas sugeridas	2-5
2.2.3	Utilización de los futuros ingresos de peaje	2-6
2.3	Finanzas domésticas	2-7
2.4	Confianza y responsabilidad	2-8
2.5	Equidad.....	2-9
2.5.1	Equidad geográfica.....	2-9
2.5.2	Ingresos y equidad en el uso.....	2-10
2.5.3	Otros problemas de equidad	2-10
2.6	Observaciones e impactos de la congestión	2-11
2.6.1	Congestión e impactos existentes	2-11
2.6.2	Congestión e impactos futuros	2-11
2.7	Participación pública/Proceso	2-13

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

2.7.1	Participación pública en el proceso de toma de decisiones-	2-13
2.7.2	Vías de participación pública y comunicación	2-13
2.8	Alternativas	2-14
2.8.1	Ubicación del pórtico de peaje.....	2-14
2.8.2	Número de carriles a peaje	2-15
2.8.3	Mejoras físicas en I-205	2-15
2.9	Finalidad y necesidad, metas y objetivos	2-16
2.9.1	Preocupación por la eficacia del peaje para satisfacer la finalidad y las necesidades del proyecto.....	2-16
2.9.2	Apoyo a los objetivos del proyecto	2-17
2.9.3	Escepticismo sobre los objetivos declarados	2-17
2.9.4	Necesidad y alcance del peaje	2-17
2.10	Transporte multimodal.....	2-18
2.11	Implantación de peajes.....	2-18
2.11.1	Cronometraje y duración	2-19
2.11.2	Peaje tarifas.....	2-19
2.11.3	Tecnología de peaje	2-20
2.11.4	Ejecución.....	2-21
2.12	Equidad.....	2-21
2.12.1	Programa de peaje para personas con bajos ingresos	2-22
2.13	Seguridad	2-23
2.14	Calidad del aire, cambio climático, emisiones de gases de efecto invernadero y energía.....	2-24
2.15	Empresas y transporte de mercancías.....	2-25
2.16	Recursos sociales y comunidades	2-25
2.17	Mitigación y control.....	2-26
2.17.1	Medidas paliativas para el transporte	2-27
2.17.2	Solicitudes específicas de mitigación	2-27
2.17.3	Calendario de las medidas paliativas	2-27
2.17.4	Supervisión.....	2-28
2.18	Otros proyectos regionales y planes de transporte.....	2-28
2.19	Otros ejemplos de peaje.....	2-29
2.20	Otros efectos medioambientales	2-30
2.20.1	Ruido	2-30
2.20.2	Calidad visual y uso del suelo	2-30
2.20.3	Recursos históricos	2-31
2.20.4	Entorno natural: Suelo, agua, vegetación, fauna.....	2-31
3	Resumen de los comentarios de la Agencia	3-1
3.1	Aportaciones de las tribus y los organismos participantes	3-1
3.2	Temas clave de los comentarios de los organismos participantes	3-1
3.2.1	Enfoque general de la revisión ambiental.....	3-1
3.2.2	Peaje-Cuestiones específicas	3-3
3.2.3	Áreas temáticas medioambientales:.....	3-4

Lista de cuadros

CUADRO 1-1.	I-205 TOLL PROJECT ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ENGAGEMENT AT A GLANCE	1-1
CUADRO 1-2.	VISITAS AL SITIO WEB DURANTE EL PERIODO DE COMENTARIOS SOBRE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE PEAJE I-205	1-6
CUADRO 1-3.	I-VÍDEOS INFORMATIVOS SOBRE LA EVALUACIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL PROYECTO DE PEAJE 2051-7	1-7
CUADRO 1-4.	I-205 ACTOS DE PRESENTACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL.....	1-7
CUADRO 1-5.	PROSPECCIÓN COMERCIAL.....	1-8

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

CUADRO 1-6. REUNIONES INFORMATIVAS PÚBLICAS Y CON AGENCIAS	1-10
CUADRO 1-7. GRUPOS DE DEBATE SOBRE LA PARTICIPACIÓN COMUNITARIA.....	1-12
CUADRO 1-8. DIFUSIÓN DE CORREOS ELECTRÓNICOS	1-13
CUADRO 1-9. CORREOS ELECTRÓNICOS DE NOTIFICACIÓN A LOS SOCIOS	1-14
CUADRO 1-10. PUBLICACIONES EN REDES SOCIALES.....	1-15
CUADRO 1-11. PUBLICACIONES DE LOS SOCIOS EN LAS REDES SOCIALES.....	1-15
CUADRO 1-12. PUBLICIDAD DE PAGO.....	1-16
CUADRO 1-13. MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y BLOGS	1-16
CUADRO 1-14. NÚMERO DE PRESENTACIONES POR MÉTODO DE PRESENTACIÓN	1-19
CUADRO 1-15. DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LOS COMENTARISTAS DE LA EA	1-20
CUADRO 1-16. NÚMERO Y PORCENTAJE DE AUTO-TEMAS SELECCIONADOS	1-23
CUADRO 2-1. NÚMERO DE ENVÍOS POR MÉTODO DE ENVÍO	2-1
CUADRO 2-2. RECUENTO DE COMENTARIOS DE EA POR TEMAS	2-2
CUADRO 3-1. ORGANISMOS PARTICIPANTES QUE PRESENTARON COMENTARIOS SOBRE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL	3-1

Lista de figuras

FIGURA 1-1. DISTRIBUCIÓN GEOGRÁFICA DE LOS COMENTARISTAS DE LA EA POR CÓDIGO POSTAL	1-22
---	------

1 Resumen de la participación pública

1.1 Objeto del informe

Este informe resume las actividades de notificación y participación como parte del proceso de participación para la Evaluación Ambiental del Proyecto de Peaje 2023 I-205 (Evaluación Ambiental 2023). El proceso de participación se utilizó para recabar comentarios sobre la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205, que comparaba dos alternativas: una de construcción y otra de no construcción.

En febrero de 2023, el Departamento de Transporte de Oregón (ODOT) y la Administración Federal de Carreteras (FHWA) emitieron una Evaluación Ambiental para el Proyecto de Peaje I-205 de conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). El proyecto proponía peajes de tarifa variable¹ en el puente Abernethy y en los puentes del río Tualatin con el fin de recaudar ingresos para la construcción de las mejoras previstas en la I-205, incluidas las mejoras sísmicas y la ampliación, y para gestionar la congestión. La Evaluación Medioambiental de 2023 evaluó los efectos del peaje y de las mejoras de la I-205 financiadas por el peaje-sobre el entorno humano y natural y solicitó la opinión del público.

Desde la publicación de la Evaluación Medioambiental 2023 y el periodo de comentarios, varios factores clave han cambiado y repercutido en los costes y las fuentes de ingresos del Proyecto. Como resultado, ODOT propone ahora centrarse en completar la reconstrucción del puente de Abernethy y reducir el alcance del proyecto de peaje I-205 al peaje sólo en el puente de Abernethy. ODOT y FHWA están llevando a cabo una Evaluación Ambiental Suplementaria para evaluar los efectos ambientales de esta revisión I-205 Proyecto de Peaje. Con la publicación de la evaluación ambiental suplementaria, prevista actualmente para el verano de 2024, se abrirá un periodo de comentarios públicos.

Cuadro 1-1. I-205 Toll Project Environmental Assessment Engagement at a Glance

Actividad	Compromiso total (aproximado)
Difusión pública	
Espectadores de seminarios web públicos	129
Visitas a páginas web*	11,899
Personas que participan en los actos	100
Visionados de vídeos de proyectos (todos los idiomas)	2,685
Asistentes a la audiencia pública virtual	150
En-persona oportunidad de comentarios asistentes	20
Empresas contratadas mediante sondeo	169
Participantes en reuniones informativas públicas y de agencias	360+
Participantes en los grupos de debate sobre el compromiso equitativo	95
Agencias colaboradoras	
Organismos participantes invitados a participar y formular observaciones	25
Tribus invitadas a participar y hacer comentarios	7
Participación en seminarios web de agencias colaboradoras	19

¹ Los peajes de tarifa variable-son tarifas que se cobran por utilizar una carretera o un puente que varían en función de la hora del día y pueden utilizarse como estrategia para desplazar la demanda a horas del día menos congestionadas.

Actividad	Compromiso total (aproximado)
Publicidad y notificación	
Impresiones de las publicaciones de ODOT en las redes sociales	115,114
Difusión de publicidad impresa y en línea	526,665
Destinatarios de las actualizaciones del proyecto por correo electrónico	15,600
Historias relacionadas con el proyecto-	25+
Total de comentarios recibidos	2,852

1.1.1 Historia del proyecto

En 2017, la Legislatura de Oregón aprobó la Ley de la Cámara de Oregón 2017, conocida como "Keep Oregon Moving". La Ley 2017 de la Cámara de Representantes de Oregón destinó cientos de millones de dólares a financiar proyectos de carreteras para aliviar los cuellos de botella, mejoras sísmicas, mejoras de los ferrocarriles de mercancías, mejoras del transporte público y mejoras de las instalaciones para ciclistas y peatones. La legislación también ordenaba a la Comisión de Transporte de Oregón que persiguiera y aplicara la tarificación del valor² en I-5 y I-205 en el área metropolitana de Portland para ayudar a gestionar la congestión del tráfico. La Ley 3055 de la Cámara de Oregón, que la Legislatura de Oregón aprobó en 2021, apoyó aún más la aplicación del Programa de Peaje de Oregón y los proyectos de peaje relacionados para gestionar la congestión y aumentar los ingresos.

Siguiendo las indicaciones del proyecto de ley 2017 de la Cámara de Oregón y de la Comisión de Transporte de Oregón, ODOT preparó el Análisis de viabilidad de fijación de precios por valor en el área metropolitana de Portland (Análisis de viabilidad de fijación de precios por valor) (ODOT 2018a), que determinó que los peajes podrían utilizarse para ayudar a mejorar los desplazamientos en I-5 e I-205 durante las horas punta y recaudar ingresos para proyectos de alivio de la congestión-. La Comisión de Transporte de Oregón ordenó entonces a ODOT que cumpliera la directiva de la Legislatura de Oregón y siguiera adelante con el proceso NEPA para el peaje en I-5 y I-205, abordando al mismo tiempo tres cuestiones prioritarias identificadas durante el proceso de participación pública para el Análisis de Viabilidad del Precio al Valor:

En consonancia con esta dirección, el ODOT está desarrollando un programa de peaje a escala estatal, el Programa de Peaje de Oregón, para gestionar la congestión y aumentar los ingresos, empezando con dos proyectos de peaje: el Proyecto de Peaje I-205 y el Proyecto de Tarificación de la Movilidad Regional. El proyecto de peaje de la I-205 es el primero de los proyectos de peaje de ODOT que avanza en el proceso NEPA y busca la aprobación de financiación en el marco del programa federal de autorización de peajes codificado en el 23 U.S. Code Section 129 (Sección 129).³ Como parte del

² La tarificación del valor, a veces conocida como tarificación de la congestión o peaje de tarifa variable, es una estrategia que cobra tarifas más altas por utilizar carreteras o puentes en "hora punta", en un esfuerzo por desplazar los viajes a horas del día menos congestionadas.

³ El Programa General de Peaje de la Sección 129 permite a los organismos públicos imponer nuevos peajes en las autopistas de ayuda federal-para la construcción inicial de una nueva autopista, puente o túnel; la construcción inicial de nuevos carriles añadidos a autopistas existentes siempre que no se

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Programa de Peaje de Oregón, ODOT entregará una recomendación a la Comisión de Transporte de Oregón que aborde las estrategias a nivel de programa-para promover la equidad y la movilidad.

Además del peaje, el proyecto de ley 2017 de la Cámara de Oregón identificó las mejoras en la I-205 como un proyecto prioritario, conocido como I-205: Stafford Road to OR 213 Improvements Project (I-205 Improvements Project). El objetivo de las mejoras era reducir la congestión; mejorar la movilidad, la fiabilidad de los tiempos de viaje y la seguridad; y proporcionar resistencia sísmica para que la I-205 funcione eficazmente como una ruta vital norte-sur en todo el estado después de un terremoto importante mediante la ampliación de la I-205 y la mejora sísmica o la sustitución de 13 puentes.⁴

En 2018, ODOT y FHWA determinaron que, con respecto a las regulaciones de FHWA que implementan NEPA, el Proyecto de Mejoras I-205 calificó como una exclusión categórica (CE) (23 CFR 771.117[d][13]). En diciembre de 2018, la FHWA firmó un Documento de Cierre CE (2018 CE) para el Proyecto de Mejoras I-205, que demostró que no implicaría impactos ambientales significativos. En 2021, la Ley 3055 de la Cámara de Oregón proporcionó opciones de financiación que permitieron que la primera fase del Proyecto de Mejoras de la I-205 se construyera sin ingresos de peaje.⁵ Esta primera fase, denominada Proyecto I-205: Proyecto Fase 1A (Fase 1A), incluye la reconstrucción del puente Abernethy con carriles auxiliares añadidos y mejoras en los intercambiadores adyacentes de OR 43 y OR 99E. ODOT determinó que los ingresos de peaje serían necesarios para completar las fases de construcción restantes del Proyecto de Mejoras de la I-205 como se describe en el CE de 2018 (es decir, las que no están incluidas en la Fase 1A). Los efectos medioambientales de las mejoras financiadas por el peaje-se analizaron en la Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje I-205.

1.2 Resumen del periodo de comentarios

1.2.1 Objetivo del compromiso

ODOT y FHWA llevaron a cabo un amplio programa de comunicación y compromiso para la Evaluación Ambiental como parte del proceso de revisión ambiental para cumplir con los requisitos de la NEPA, las directrices de ODOT y los intereses de la comunidad y de la agencia. El objetivo de este compromiso era recabar la opinión del público y de los socios comunitarios sobre los efectos en la comunidad y el medio ambiente recogidos en la evaluación ambiental.

Durante el periodo de comentarios de 60-días, del 21 de febrero al 21 de abril de 2023, el ODOT y la FHWA invitaron a realizar aportaciones sobre la [Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje I-205](#) y los [apéndices](#) asociados.

reduzca el número de carriles libres de peaje-; y en la reconstrucción o sustitución de puentes, túneles y autopistas (FHWA n.d.-a).

⁴ Se pueden encontrar más detalles sobre las alternativas de diseño consideradas para cada componente de las mejoras en el Informe de Prueba de Concepto (HDR 2017) y en el Informe de Costes-a-Complete para los Proyectos Combinados de Ensanche y Puente Abernethy de la Interestatal 205 (HDR 2018a).

⁵ Si se aprueba el peaje una vez finalizada la revisión medioambiental del proyecto de peaje de la I-205, los ingresos del peaje podrían utilizarse para devolver los préstamos de la Fase 1A.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

1.2.2 Métodos para presentar observaciones sobre la evaluación ambiental

El equipo del proyecto ofreció varias formas de comentar para tener en cuenta las distintas preferencias de comunicación, las necesidades lingüísticas y las personas con acceso limitado a Internet o a la tecnología:

- **I-205 Formulario de comentarios en línea de EA.** Se proporcionó un formulario de comentarios en línea específico para el periodo de comentarios de la EA del peaje I-205. El formulario pedía a los autores de los comentarios que indicaran el tema o temas generales asociados a su comentario y contenía un recuadro abierto para que los autores compartieran sus opiniones sobre la evaluación ambiental. El formulario de comentarios sólo estuvo activo durante el periodo de comentarios de la EA. Los autores de los comentarios podían acceder al formulario a través de un enlace en las páginas de inicio de Oregon Tolling e I-205 Environmental Assessment. El formulario de comentarios en línea estaba disponible en cinco idiomas: inglés, español, ruso, vietnamita y chino simplificado.
- **Formulario de comentarios en línea accesible.** Para garantizar la compatibilidad con los lectores de pantalla y la accesibilidad de los comentaristas con necesidades funcionales de acceso, se facilitó un formulario de comentarios en línea en inglés-accesible en el idioma I-205 EA. Los comentaristas podían acceder al formulario a través de un enlace en la página de inicio de la evaluación ambiental I-205.
- **Formulario de comentarios en línea sobre el peaje de Oregón.** La página web de Oregon Tolling ofrece un formulario en línea para comentarios del público en general. Los comentarios son bienvenidos en cualquier momento. El formulario está enlazado en la página de inicio y en la barra lateral del sitio web. Los comentarios proporcionados a través del formulario de comentarios del sitio web de Oregon Tolling se consideraron comentarios de la Evaluación Ambiental durante el periodo de comentarios.
- **I-205 EA Bandeja de entrada de correo electrónico.** Quienes prefieran enviar un correo electrónico o adjuntar documentos pueden dirigirse directamente a la ODOT. Se creó una bandeja de entrada específica - I205TollEA@odot.oregon.gov - para la Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje I-205 y sólo estuvo disponible durante el periodo de comentarios. Esta dirección de correo electrónico se enlazó en el sitio web del proyecto y se compartió en los materiales de notificación.
- **Correo electrónico del Programa de Peajes de Oregón.** La página web de Oregon Tolling ofrece una dirección de correo electrónico para comentarios del público en general: oregontolling@odot.oregon.gov. Los correos electrónicos son bienvenidos en cualquier momento. La dirección de correo electrónico aparece en la página de inicio y en la barra lateral del sitio web. Los comentarios proporcionados a través de la dirección de correo electrónico de Oregon Tolling se consideraron comentarios de la Evaluación Ambiental durante el periodo de comentarios.
- **Correo.** ODOT también invita a enviar comentarios por escrito por correo: Mandy Putney, Oficina de Movilidad Urbana del ODOT, 18277 SW Boones Ferry Road, Tualatin, Oregón 97224
- **Formulario de comentarios en papel.** En los actos presenciales se facilitó un formulario de comentarios en papel para quienes prefirieran hacerlo por escrito. Los formularios de

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

comentarios en papel pueden devolverse al personal en los actos presenciales de-o enviarse por correo. El formulario en papel estaba disponible en inglés, chino (simplificado), ruso, español y vietnamita.

- **Audiencia pública virtual.** ODOT organizó una audiencia pública para recoger comentarios sobre la Evaluación Ambiental del Proyecto de Peaje I-205 el 4 de abril de 2023, de 15:00 a 18:00 horas. La reunión se celebró virtualmente en Zoom. Mandy Putney, ODOT Toll Program Director, y Thomas Parker, FHWA, estuvieron presentes para escuchar los comentarios. Se invitó a los participantes a hacer comentarios verbales en cualquier idioma. Los nombres y comentarios fueron transcritos por un taquígrafo judicial. Los comentarios se limitaron a tres minutos para garantizar que todos los participantes tuvieran la oportunidad de intervenir.

Aproximadamente 150 personas asistieron a la audiencia pública virtual y 61 hicieron comentarios.

- **En-Person Comment Opportunity.** Además de los formularios de comentarios en línea y de los comentarios por escrito, el 4 de abril de 2023, de 15.00 a 18.00 horas, se celebró simultáneamente a la audiencia pública virtual una audiencia presencial en el Pioneer Community Center, 615 5th St. Oregon City, Oregon 97045. Se invitó a los participantes a hacer comentarios verbales a un taquígrafo judicial en cualquier idioma. Los comentarios se limitaron a tres minutos para garantizar que todos los participantes tuvieran la oportunidad de intervenir. Todas las observaciones registradas durante la audiencia pública virtual se presentaron como comentarios a la evaluación ambiental.

Alrededor de 20 personas asistieron a la reunión en-y 15 hicieron comentarios.

- **Buzón de voz.** Como alternativa a las opciones en línea o por escrito, los autores de los comentarios pueden enviarlos verbalmente por buzón de voz al número (503)837-3536. Se facilitaron instrucciones de audio para utilizar el buzón de voz en varios idiomas: cantonés, mandarín, ruso, ucraniano, español y vietnamita.

1.3 Herramientas y tácticas de información

El equipo del proyecto elaboró materiales, llevó a cabo actividades de divulgación y organizó encuentros públicos para compartir información, responder a preguntas e invitar a formular observaciones durante el periodo de comentarios públicos.

1.3.1 Material informativo

El Equipo del Proyecto compartió información utilizando los recursos y canales descritos a continuación durante el periodo de comentarios públicos.

Herramientas de divulgación: El equipo del proyecto elaboró un conjunto de herramientas de divulgación como recurso para que las agencias y los socios comunitarios compartieran información sobre el proyecto y la oportunidad de hacer comentarios públicos. Este kit de herramientas incluía el cuerpo del texto del correo electrónico, una carta de presentación con enlaces al sitio web del proyecto y recursos, y archivos PDF de hojas informativas, formularios de comentarios y folletos en varios idiomas. Antes y durante el periodo de comentarios públicos, se enviaron correos electrónicos con estas herramientas a los organismos asociados y a las organizaciones comunitarias-.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Fichas del proyecto: Se elaboró una [hoja](#) informativa como recurso de fácil lectura-y complemento de la evaluación ambiental oficial. La hoja informativa incluía un resumen del proyecto de peaje I-205 y de la evaluación ambiental, conclusiones de alto nivel-de los temas críticos estudiados en la evaluación ambiental e información sobre cómo hacer un comentario público. Las hojas informativas se publicaron en Internet, se imprimieron para eventos presenciales en-y se publicaron en inglés, chino (simplificado), ruso, español y vietnamita.

Formularios de comentarios: Los formularios de comentarios incluían información general sobre el proyecto de peaje I-205 y consejos sobre "Cómo hacer comentarios" para facilitar el proceso. Los formularios de comentarios impresos también incluían gráficos informativos. Los formularios de comentarios se publicaron en Internet, se imprimieron para los actos presenciales en-y se facilitaron en inglés, chino (simplificado), ruso, español y vietnamita.

Folletos y postales: El equipo del proyecto elaboró folletos y postales para su distribución digital y presencial en-. Los folletos y postales contenían información sobre el proyecto, el periodo de comentarios públicos, un seminario web y una audiencia virtual. También incluían un código QR que podía escanearse para acceder al sitio web del proyecto y obtener más información. Ambos estaban disponibles en cinco idiomas: inglés, español, ruso, vietnamita y chino simplificado.

Bibliotecas públicas. La Biblioteca Pública de Oregon City, la Biblioteca Pública de West Linn, la Biblioteca Pública de Tualatin y la Biblioteca Pública de Canby disponían de ejemplares impresos de la evaluación ambiental.

Sitio web de Oregon Tolling: Durante el periodo de 60-días de comentarios públicos, el sitio web de Oregon Tolling incluyó banners gráficos que enlazaban con la subpágina de Evaluación Ambiental, que incluía un mapa interactivo del proyecto, enlaces a todos los materiales, informes y vídeos de la Evaluación Ambiental, y descripciones del periodo de comentarios públicos y de cómo participar. El calendario web de peajes de Oregon incluía fechas y enlaces relevantes para eventos presenciales en-, seminarios web y una audiencia pública virtual. La publicidad, el correo electrónico y las notificaciones en las redes sociales también enlazan con la subpágina de Evaluación Ambiental.

Mapa interactivo: Utilizando el SIG, el equipo del proyecto desarrolló una herramienta [interactiva de mapa web](#) que ilustra tres categorías principales de información relacionada con el proyecto de peaje de la I-205:

- Efectos sobre el tráfico estudiados en la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205, incluidos los efectos sobre el tráfico de los segmentos de carretera adyacentes y las 50 intersecciones analizadas.
- Mejoras en el corredor de la I-205 que se estudian en la Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje de la I-205.
- Mitigación propuesta incluida en la Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje I-205 para abordar los impactos negativos del proyecto.

Cuadro 1-2. Visitas al sitio web durante el periodo de comentarios sobre la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205

Página	Páginas vistas
Sitio web del Programa de Peajes de Oregon	2.260 visitantes únicos

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Página web del proyecto de peaje I-205	5.568 visitantes únicos
I-Página web de la evaluación ambiental del proyecto de peaje 205	3.095 visitantes únicos
Mapa interactivo de la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205	976 visitantes únicos

Videos informativos: El equipo del proyecto elaboró seis [vídeos animados](#) con información de las fichas informativas. Se creó una lista de reproducción para ellos en el canal YouTube del Programa de Peajes de Oregón del ODOT. Los videos también estaban enlazados a la subpágina de Evaluación Medioambiental. Los subtítulos de cada video estaban disponibles en inglés, chino (simplificado), ruso, español y vietnamita.

Además de los seis videos animados, el equipo del proyecto preparó un video en profundidad en el que se repasan los detalles del Informe Técnico de Transporte de la Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje I-205, así como un video tutorial para el mapa interactivo.

Cuadro 1-3. I-Videos informativos sobre la evaluación medioambiental del proyecto de peaje 205

Título del video	Vistas hasta la fecha
I-Serie de videos sobre la evaluación ambiental del proyecto de peaje 205: Visión general	1,176
I-Serie de videos sobre la evaluación ambiental del proyecto de peaje 205: Cómo hacer comentarios	502
I-Serie de videos sobre la evaluación ambiental del proyecto de peaje 205: Calidad del aire, clima y ruido	160
I-205 Serie de videos sobre evaluación ambiental de proyectos de peaje: Economía	171
I-Serie de videos sobre la evaluación ambiental del proyecto de peaje 205: Justicia y equidad medioambientales	223
I-Serie de videos sobre la evaluación medioambiental del proyecto de peaje 205: Transporte	216
I-Evaluación medioambiental del proyecto de peaje 205: Informe técnico sobre el transporte	80
I-205 Toll Project Evaluación medioambiental Mapa interactivo Tutorial	157
Total	2,685

1.3.2 Actos de presentación

El equipo del proyecto organizó siete mesas redondas, enumeradas en Cuadro 1-4, en las que se informó al público de la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205 y se le invitó a presentar observaciones durante el periodo de comentarios públicos. Se organizaron mesas redondas en varios lugares de la zona del proyecto para llegar a diversas comunidades. El personal proporcionó el material informativo mencionado en la sección 1.3.1 en cada acto, junto con copias impresas de referencia de la evaluación ambiental completa para que los visitantes pudieran consultarla. Cada mesa redonda duró unas dos horas y contó con la presencia de entre tres y cinco miembros del personal.

Cuadro 1-4. I-205 Actos de presentación de la evaluación ambiental

Ubicación de la mesa	Jurisdicción	Fecha	Número de personas alcanzadas
----------------------	--------------	-------	-------------------------------

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Fred Meyer	Ciudad de Oregón	14 de marzo de 2023	20
Tienda de comestibles	Ciudad de Oregón	31 de marzo de 2023	15
Edificio de Servicios de Desarrollo del Condado de Clackamas - STIP	Condado de Clackamas	3 de abril de 2023	8
Biblioteca Pública de Tualatin	Tualatin	5 de abril de 2023	15
Biblioteca Municipal de Beaverton - STIP	Condado de Washington	8 de abril de 2023	5
Centro comunitario para adultos de West Linn	Linn Oeste	12 de abril de 2023	25
Centro de Mayores de Gladstone	Gladstone	13 de abril de 2023	15
Total			Alrededor de 100

1.3.3 Seminarios en línea

El equipo del proyecto organizó [dos seminarios virtuales](#): 14 de marzo de 2023, 6-7:30 p.m. y 16 de marzo de 2023, 12-1:30 p.m. Los seminarios web se programaron de modo que los asistentes pudieran asistir tanto de día como de noche, y en cada uno de ellos se compartió el mismo contenido. Las grabaciones se publicaron en Internet.

Los seminarios web duraron una hora cada uno, 30 minutos dedicados a presentar información sobre el proyecto de peaje I-205 y la evaluación ambiental, y 30 minutos dedicados a un periodo moderado de preguntas y respuestas. Hubo interpretación en directo en cantonés y español en el seminario del 14 de marzo, y en mandarín, ruso y vietnamita en el del 16 de marzo. Ambos actos contaron con interpretación ASL.

Al seminario web del 14 de marzo asistieron unas 20 personas; se recibieron y respondieron nueve preguntas. La grabación de YouTube ha sido vista 46 veces.

Al seminario web del 16 de marzo asistieron aproximadamente 25 personas; se recibieron y respondieron 22 preguntas. La grabación de YouTube ha sido vista 38 veces.

1.3.4 Prospección comercial

El equipo del proyecto sondeó los distritos comerciales de cuatro comunidades situadas en la zona del proyecto o cerca de ella: Canby, West Linn, Oregon City y Tualatin. Aproximadamente 170 empresas fueron contactadas entre las fechas del 13 de abril y el 17 de abril de 2023. El personal llevaba folletos impresos y postales para distribuir en cada negocio que visitaba y dejaba folletos en las puertas de los negocios que no estaban abiertos.

Cuadro 1-5. Prospección comercial

Zona de prospección	Fecha	Empresas alcanzadas
Canby	13 de abril de 2023	51
Linn Oeste	14 de abril de 2023	38
Ciudad de Oregón	14 de abril de 2023	34

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Tualatin	17 de abril de 2023	46
Total		169

1.3.5 Comités de peaje de Oregón

Los comités consultivos públicos y los grupos de socios regionales proporcionan orientación y dirección sobre el Programa de Peaje de Oregón, incluido el Proyecto de Peaje I-205. Durante el periodo de comentarios de la evaluación ambiental, se informó a estos grupos sobre los materiales del proyecto y las oportunidades de hacer comentarios. Estos grupos son:

- Comité Asesor sobre Equidad y Movilidad (EMAC):** El EMAC da prioridad a la equidad y la movilidad a la hora de diseñar el proyecto de peaje de la I-205 y el proyecto de tarificación de la movilidad regional. Este comité es un grupo de personas con experiencia profesional o vivida en materia de equidad y movilidad que se reúnen para asesorar a la Comisión de Transporte de Oregón y al ODOT sobre cómo la tarificación de la congestión en I-205 y I-5, en combinación con otras estrategias de gestión de la demanda de tráfico, puede incluir beneficios para las poblaciones que han estado histórica y actualmente infrarrepresentadas o desatendidas por los proyectos de transporte.

El equipo del proyecto celebró una reunión informativa con el EMAC durante el periodo de comentarios públicos, en la que se ofreció una visión general de las principales conclusiones de la evaluación medioambiental del proyecto de peaje I-205 y de cómo se han aplicado las orientaciones del comité al ODOT. El equipo también notificó por correo electrónico a los miembros del EMAC los recursos del periodo de comentarios para que los compartieran con sus comunidades. El equipo del proyecto envió un documento de Google compartido para los miembros del EMAC y llevó a cabo una-en-una reunión con los miembros para recoger sus aportaciones para ser compartidos como un comentario sobre la Evaluación Ambiental.

Durante la reunión del EMAC del 5 de abril de 2023, se revisó el comentario final previo a-y se plantearon preguntas aclaratorias adicionales que fueron respondidas por los representantes de ODOT. Los miembros del EMAC tuvieron una última oportunidad de editar los comentarios entre el 14 y el 19 de abril. Tras no recibir ninguna aportación adicional, los comentarios del EMAC se finalizaron y presentaron antes del cierre del periodo de comentarios públicos.

- Comité Consultivo Regional de Peaje (RTAC):** El RTAC asesora al Director del ODOT para desarrollar proyectos de tarificación de la congestión en el área metropolitana de Portland. Las reuniones del Comité proporcionaron un foro para proporcionar información a los dirigentes de ODOT antes de que la Comisión de Transporte de Oregón u ODOT tomaran decisiones relacionadas con el peaje-. El Comité está compuesto por unos 25 miembros que representan diversos intereses y perspectivas, y es nombrado por el Director de la ODOT.

El Equipo del Proyecto compartió una visión general del plan de participación pública para el periodo de comentarios públicos con el RTAC en enero de 2023 y una visión general de los resultados de la Evaluación Medioambiental sobre transporte y desvío y las actividades de participación pública en febrero de 2023. El equipo también facilitó a los miembros del RTAC información y recursos informativos por correo electrónico en dos ocasiones durante el periodo de comentarios públicos. Al final del periodo de comentarios públicos, el equipo del proyecto

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

compartió los resultados iniciales del periodo de comentarios con el RTAC en reuniones celebradas en abril y mayo.

- **Comité Asesor para la Elaboración de Normas de Peaje en todo el Estado (STRAC):** El STRAC está compuesto por 18 personas de todo el estado que ayudan al ODOT a desarrollar las Normas Administrativas de Oregón (OAR) que determinarán cómo interactuarán y utilizarán los clientes los sistemas de peaje y cómo se fijarán y ajustarán las tarifas de peaje.

El Equipo del Proyecto notificó a la STRAC el periodo de comentarios durante las reuniones públicas celebradas en febrero y marzo de 2023. El equipo también notificó a los miembros de la STRAC por correo electrónico tres veces durante el periodo de comentarios públicos.

1.3.6 Reuniones informativas públicas y con agencias

El equipo del proyecto organizó sesiones informativas para que los organismos y el público tuvieran más oportunidades de escuchar información y hacer preguntas antes de presentar sus comentarios oficiales. Las sesiones informativas se facilitaron previa petición y se enumeran en Cuadro 1-6. Las sesiones informativas ofrecieron una visión general de los resultados de la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205.

Las preguntas y observaciones formuladas en las sesiones informativas no se registraron como comentarios oficiales; se animó a los participantes a enviar sus comentarios a través del formulario en línea, un formulario de comentarios en papel, correo electrónico, buzón de voz o la audiencia pública en línea.

Cuadro 1-6. Reuniones informativas públicas y con agencias

Audiencia	Fecha	# Número de participantes (sin incluir al personal del proyecto)
Subcomité de Desviación del Comité de Coordinación del Condado de Clackamas	15 de febrero de 2023	21
Alianza Empresarial de Happy Valley	22 de febrero de 2023	34
Coalición Achieve	1 de marzo	30
Comité de Coordinación del Condado de Clackamas	2 de marzo de 2023	18
Ayuntamiento de Lake Oswego	7 de marzo de 2023	26
Junta de Comisarios del Condado de Clackamas	8 de marzo de 2023	13
Subcomité de Desviación del Comité de Coordinación del Condado de Clackamas	15 de marzo de 2023	19
Ayuntamiento de West Linn	3 de abril de 2023	10
Comité consultivo para peatones y ciclistas del condado de Clackamas	4 de abril de 2023	20
Comité de Coordinación del Condado de Washington - Comité Consultivo de Transporte	6 de abril de 2023	26
Stafford-Organización de Planificación Comunitaria del Valle de Tualatin	11 de abril de 2023	24
Alianza Económica del Westside	12 de abril de 2023	33
Club de campo Charbonneau	14 de abril de 2023	100+
Total		360+

1.4 Compromiso equitativo

El Programa de Peaje de Oregón se compromete a minimizar las cargas y maximizar los beneficios para las comunidades histórica y actualmente excluidas o insuficientemente atendidas por el sistema de transporte. El equipo del proyecto llevó a cabo los esfuerzos descritos en esta sección durante el periodo de comentarios para informar e involucrar a las comunidades histórica y actualmente excluidas y desatendidas.

1.4.1 Traducción e interpretación

El equipo del proyecto trabajó con los enlaces de participación comunitaria (CEL) para garantizar que los materiales clave estuvieran disponibles para las personas con un dominio limitado del inglés. La hoja informativa, el folleto, la postal y el formulario de comentarios se tradujeron al chino simplificado, el ruso, el español y el vietnamita, se imprimieron y se publicaron en el sitio web del proyecto. También se tradujeron los anuncios digitales y los subtítulos de los vídeos informativos. Todos los materiales se compartieron con las CDA para que los distribuyeran en sus respectivas comunidades. Las CEL también proporcionaron grabaciones de audio en cantonés, mandarín, ruso, ucraniano, español y vietnamita para el buzón de voz del proyecto dedicado a recibir comentarios verbales del público.

El documento de evaluación ambiental se publicó en inglés, español, chino, ruso y vietnamita. En respuesta a la petición de un miembro de la comunidad, los apéndices de la evaluación ambiental se publicaron en vietnamita.

Los seminarios web públicos contaron con interpretación simultánea en cantonés y ruso el 14 de marzo de 2023, y en mandarín, español y vietnamita el 16 de marzo de 2023. Gracias a la función de interpretación de Zoom, los participantes que preferían escuchar la información en uno de esos cinco idiomas podían entrar en una sala aparte donde los traductores interpretaban la presentación. Los dos seminarios web públicos también se interpretaron en lengua de signos americana. Los participantes podían formular sus preguntas en-, que luego podían traducirse y enviarse a los ponentes durante la parte del seminario dedicada a las preguntas y respuestas. Las grabaciones de los seminarios web estuvieron disponibles en el sitio web del proyecto una vez concluidos los actos.

1.4.2 Asociación con los enlaces para la participación comunitaria

El equipo del proyecto colaboró estrechamente con las CDA para compartir información con comunidades diversas y desatendidas, reclutar a miembros del público para los grupos de debate y traducir o interpretar información del inglés al vietnamita, chino, ruso o español. Las CDA utilizaron herramientas en varios idiomas para compartir información sobre el proyecto y el periodo de comentarios con sus comunidades.

Entre el 21 de febrero y el 22 de abril de 2023, las CDA reclutaron y posteriormente organizaron siete grupos de debate. Los grupos de debate se centraron en los siguientes públicos: Latinoamericanos, eslavos, chinos, vietnamitas, personas con discapacidad, nativos americanos y comunidades negras, indígenas o personas de color (BIPOC).

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Cuadro 1-7. Grupos de debate sobre la participación comunitaria

Grupo de debate	Fecha	# Número de participantes
Vietnamita (lengua vietnamita)	5 de abril de 2023	16
Eslavo (ruso/ucraniano) (lengua rusa)	6 de abril de 2023	15
Personas con discapacidad	8 de abril de 2023	8
Chino	10 de abril de 2023	15
Latinx (lengua española)	13 de abril de 2023	9
BIPOC	14 de abril de 2023	16
Nativos americanos	22 de abril de 2023	3
Total		82

1.4.3 Participación de las organizaciones comunitarias

El equipo del proyecto se puso en contacto con unas 300 organizaciones comunitarias-del área metropolitana de Portland para compartir información y el conjunto de materiales sobre la publicación del periodo de comentarios de la evaluación ambiental del proyecto de peaje I-205.

El Equipo del Proyecto también coordinó un grupo de debate destinado a representantes de organizaciones comunitarias-. Para participar en este evento, el equipo del proyecto identificó 46 organizaciones que trabajan con comunidades histórica y actualmente excluidas y desatendidas, incluidas organizaciones culturalmente específicas-, organizaciones de defensa, organizaciones sin ánimo de lucro-y organizaciones de servicios-. A la reunión asistieron miembros de 13 organizaciones comunitarias-.

1.4.4 Publicidad

El Equipo del Proyecto publicitó el período de comentarios públicos de 60 días-, así como los seminarios web del 14 y 16 de marzo de 2023 y la audiencia pública virtual en los medios de comunicación en español-y vietnamita-, incluidos *El Latino de Hoy*, *The Asian Reporter* y *VietNNN*. También se publicó un anuncio en línea en *The Skanner*, periódico dedicado a cubrir las comunidades afroamericanas y desfavorecidas del noroeste del Pacífico.

1.4.5 Accesibilidad

El equipo del proyecto utilizó varias estrategias para garantizar que los materiales y las actividades fueran accesibles a las personas con deficiencias visuales o auditivas. Todos los documentos sobre la Evaluación Medioambiental del Proyecto de Peaje I-205 publicados en línea cumplen los requisitos de la Sección 508 de la Ley de Rehabilitación de 1973. Esto significa que los materiales están optimizados para que el software lector de pantalla permita a los usuarios con deficiencias visuales revisar la información escrita a través del habla. Se dispuso de subtítulos para los vídeos informativos publicados en YouTube y a través de la plataforma Zoom para los seminarios web. Los seminarios web contaron con interpretación al lenguaje de signos americano.

Los materiales estaban disponibles en formato digital e impreso para su distribución en eventos presenciales en-y para que las CDA y el personal del proyecto los distribuyeran durante el periodo de comentarios públicos. También se distribuyeron copias de la evaluación ambiental y material complementario en las bibliotecas públicas de la zona del proyecto para garantizar que el público con acceso limitado a Internet pudiera consultar el documento en su totalidad.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

El documento de evaluación ambiental se publicó en inglés, español, chino, ruso y vietnamita. En respuesta a la petición de un miembro de la comunidad, los apéndices de la evaluación ambiental se publicaron también en vietnamita.

1.5 Notificaciones

El equipo del proyecto notificó a los miembros de la comunidad sobre el período de comentarios de la Evaluación Ambiental a través de varios canales diferentes para animar a la gente a visitar el sitio web y aprender más sobre el proyecto, seminarios web, y las formas de comentar. Esto incluyó publicidad pagada a través de publicaciones regionales y multiculturales y a través de los canales de información de ODOT, incluyendo el sitio web del Programa de Peaje de Oregón, boletines de correo electrónico y medios de comunicación social. El ODOT también animó a los comités de proyecto, al personal de las agencias regionales, a las CDA y a las organizaciones de base comunitaria a compartir información sobre los seminarios web informativos y las oportunidades de comentarios con sus redes.

1.5.1 Notificaciones por correo electrónico

El equipo del proyecto envió un total de siete correos electrónicos a través del sistema GovDelivery de ODOT.

Cuadro 1-8. Difusión de correos electrónicos

Tema del boletín	Fecha	Número de destinatarios
Boletín de la Estrategia de Movilidad Urbana: Próximamente: Periodo de comentarios públicos para el proyecto de peaje de la I-205	10 de febrero de 2023	15,097
Comunicado de prensa: El informe sobre el peaje de la carretera interestatal 205, abierto hoy a los comentarios del público hasta el 7 de abril	21 de febrero de 2023	5,912
Actualización del proyecto: El informe sobre el peaje de la interestatal 205 abierto a comentarios públicos hasta el 7 de abril	23 de febrero de 2023	8,980
Boletín de la Estrategia de Movilidad Urbana: I-205 Informe sobre peajes Plazo de comentarios ampliado dos semanas	9 de marzo de 2023	15,226
Comunicado de prensa: ODOT Busca Comentarios Públicos para la Evaluación Ambiental del Proyecto de Peaje I-205 - Abierto hasta las 4 p.m. Viernes 21 de abril	7 de abril de 2023	6,102
Actualización del proyecto: Recordatorio: Comparta sus comentarios sobre el informe del proyecto de peaje de la I-205.	7 de abril de 2023	9,255
Boletín de la Estrategia de Movilidad Urbana: Recordatorio: Comparta su opinión sobre la I-205 antes de este viernes 21 de abril	17 de abril de 2023	15,631

Además, el equipo del proyecto envió notificaciones por correo electrónico a los miembros del comité del proyecto, al personal de las agencias regionales y a las organizaciones comunitarias.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Cuadro 1-9. Correos electrónicos de notificación a los socios

Tema del boletín	Fecha	Distribución
Alerta previa sobre la evaluación medioambiental, con petición de compartirla con las redes	10 de febrero de 2023	Funcionarios electos Organismos participantes Personal de la jurisdicción local Miembros del EMAC Miembros del RTAC Tribus <i>Aproximadamente 290 beneficiarios</i>
Alerta de la publicación del documento y de las oportunidades de participación disponibles, con solicitud de compartir con las redes	21 de febrero de 2023	Funcionarios electos Agencias participantes Personal de las jurisdicciones locales Miembros de EMAC Miembros del RTAC Miembros del STRAC Tribus Organizaciones comunitarias <i>Aproximadamente 590 beneficiarios</i>
Alerta de prórroga del plazo de presentación de comentarios, que se amplía del 7 al 21 de abril El correo electrónico incluía un conjunto de materiales, entre ellos una hoja informativa, un folleto y una tarjeta postal	1 de marzo de 2023	Funcionarios electos Agencias participantes Personal de las jurisdicciones locales Miembros de EMAC Miembros del RTAC Miembros del STRAC Tribus Organizaciones comunitarias <i>Aproximadamente 590 beneficiarios</i>
Recordatorio por correo electrónico del final del periodo de comentarios	10 de abril de 2023	Funcionarios electos Agencias participantes Personal de las jurisdicciones locales Miembros de EMAC Miembros del RTAC Miembros del STRAC Tribus Organizaciones comunitarias <i>Aproximadamente 590 beneficiarios</i>

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:
21 de febrero - 21 de abril de 2023

1.5.2 Redes sociales

Durante el periodo de comentarios, el equipo del proyecto se coordinó con el equipo de medios sociales de ODOT para publicar tres posts en medios orgánicos. Las publicaciones se compartieron en las plataformas Facebook, Twitter, Instagram y LinkedIn de ODOT.

Cuadro 1-10. Publicaciones en redes sociales

Fecha	Tema de las redes sociales	Alcance total
21 de febrero de 2023	Anuncio de proyecto	115.144 impresiones
27 de febrero de 2023	Enlace a los vídeos del proyecto	1.165 intervenciones
10 de marzo de 2023	Recordatorio de los seminarios del 14 y 17 de marzo	313 clics en enlaces
6 de abril de 2023	Recordatorio del fin del plazo de presentación de observaciones	82 comentarios 48 acciones 214 reacciones

1.5.3 Redes sociales asociadas

Los socios jurisdiccionales compartieron información sobre el periodo de comentarios de la Evaluación Ambiental del Proyecto de Peaje I-205 a través de sus canales de medios sociales. Cuadro 1-11 resume el alcance de estos avisos.

Cuadro 1-11. Publicaciones de los socios en las redes sociales

Fecha	Jurisdicción	Plataforma y enlace
21 de febrero de 2023	Ciudad de Oregón	Facebook
22 de febrero de 2023	Linn Oeste	Twitter
22 de febrero de 2023	Condado de Clackamas	Twitter
22 de febrero de 2023	Condado de Clackamas	Facebook
10 de marzo de 2023	Tualatin	Twitter
13 de marzo de 2023	Linn Oeste	Facebook
14 de marzo de 2023	Ciudad de Oregón	Facebook
16 de marzo de 2023	Ciudad de Oregón	Facebook
21 de marzo de 2023	Stafford Hamlet	Twitter
30 de marzo de 2023	Ciudad de Oregón	Facebook
3 de abril de 2023	Ciudad de Oregón	Facebook
3 de abril de 2023	Condado de Clackamas	Twitter
4 de abril de 2023	Gladstone	Twitter
4 de abril de 2023	Gladstone	Facebook
4 de abril de 2023	Condado de Clackamas	Twitter
4 de abril de 2023	Condado de Clackamas	Facebook
6 de abril de 2023	Linn Oeste	Facebook
10 de abril de 2023	Ciudad de Oregón	Facebook
10 de abril de 2023	Linn Oeste	Twitter
10 de abril de 2023	Linn Oeste	Facebook

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

1.5.4 Publicidad de pago

El equipo del proyecto publicó anuncios impresos y digitales en medios de comunicación. Los anuncios incluían información sobre el periodo de comentarios públicos, un seminario web y una audiencia pública virtual. Algunos anuncios también se re-formatearon para publicarlos en Facebook o Instagram y se compartieron con los CEL para distribuirlos en línea. Los anuncios digitales enlazaban con el sitio web del proyecto, y los impresos incluían un código QR que los lectores podían escanear para acceder al sitio web.

A continuación se ofrece una lista de las publicaciones, junto con los datos de difusión de cada una de ellas.

Cuadro 1-12. Publicidad de pago

Salida	Impreso/Digital/Ambos	Circulación
Pamplin Media newspapers (Clackamas/Oregon City News, Lake Oswego Review, West Linn Tidings, The Times (Beaverton/Tigard/ Tualatin), Canby Herald)	Ambos	142.250 (Portland) 50.700 (Beaverton, Tigard, Tualatin) 37.000 (Lake Oswego) 25.954 (Linn Occidental) 38.430 (Clackamas/Ciudad de Oregón) 33.331 (Canby/Molalla)
El Latino de Hoy	Imprimir	90,000
El reportero asiático	Imprimir	20.000 Impreso 2.000 Digital
Observador de Portland	Ambos	40,000
The Oregonian	Ambos	7.000 Imprimir 40.000 Digital
VietNNN	Ambos	N/A

Además, se publicó un aviso de disponibilidad de la evaluación ambiental en los periódicos Pamplin Media los días 21 y 22 de febrero de 2023 y en The Oregonian el 22 de febrero de 2023.

1.5.5 Coordinación de medios de comunicación y medios ganados

El 21 de febrero de 2023, ODOT envió un comunicado de prensa promoviendo la publicación de la Evaluación Ambiental, el período de comentarios y las oportunidades de participación a toda la lista de correo electrónico del Programa de Peaje de Oregón. Además, el proyecto invitó a 60 medios de comunicación a una reunión informativa el 21 de febrero de 2023 para compartir información y responder a preguntas sobre el proyecto y el periodo de comentarios. Asistieron cinco medios de comunicación.

Hubo más de 25 artículos en los medios de comunicación sobre el proyecto de peaje de la I-205 y la evaluación ambiental durante el periodo de comentarios.

Cuadro 1-13. Medios de comunicación y blogs

Fecha	Publicación	Titular
21 de febrero de 2023	KATU	ODOT publicará la evaluación del nuevo proyecto de peaje de la I-205 y solicita comentarios del público
21 de febrero de 2023	KPIC	ODOT recibe comentarios del público sobre el informe relativo al proyecto de peaje de la I-205

I-205 Proyecto de peaje

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Fecha	Publicación	Titular
21 de febrero de 2023	Tribuna de Portland	Los peajes en Oregon se acercan a la realidad con la publicación del informe de evaluación ambiental del ODOT
22 de febrero de 2023	Observatorio de la ciudad	I-205 peajes le costará \$ 600 por año
23 de febrero de 2023	Cascade Policy Institute/ Oregon Catalyst	ODOT dice que los hogares pagarán 575 dólares al año en su primera ronda de peajes
23 de febrero de 2023	Condado de Clackamas	ODOT solicita la opinión del público sobre el peaje en el condado de Clackamas
25 de febrero de 2023	El Urbanista	Cómo financiar el gasto en autopistas: Los archivos revelan los planes de Oregon para subir los peajes - The Urbanist
28 de febrero de 2023	Tribuna de Portland	OPINIÓN: Es hora de frenar el plan de peaje de ODOT Opinión de un invitado
2 de marzo de 2023	KGW	Un proyecto de ley impediría a ODOT poner peajes en las carreteras I-5 e I-205
3 de marzo de 2023	KXL	Oposición al plan de peaje de ODOT
6 de marzo de 2023	Portavoz de Wilsonville	Opinión: La petición de iniciativa es la única forma de detener el peaje de la I-205
7 de marzo de 2023	Corriente de Canby	Un nuevo proyecto de ley frenaría los planes de peaje de ODOT en I-5, I-205
9 de marzo de 2023	El condado de Clark hoy	I-Se amplía dos semanas el plazo de comentarios sobre el informe del peaje 205
13 de marzo de 2023	Revisión de Lake Oswego	Opinión: ¿Está ODOT a punto de desviarse de su carril con el proyecto de peaje de la I-205?
15 de marzo de 2023	Tribuna de Portland	OPINIÓN: Los peajes empeorarán la situación de los habitantes de Oregon Opinión de un invitado
23 de marzo de 2023	Revisión de Lake Oswego	Que los residentes de LO voten sobre el peaje
31 de marzo de 2023	Vida en Tualatin	Rincón del Alcalde: I-205 y Peaje del Puente Abernathy
3 de abril de 2023	KOIN	Peaje en Oregon: El alcalde de Oregon City arremete contra el ODOT en medio de una fuerte oposición al peaje de la I-205 (
4 de abril de 2023	KATU	Opiniones encontradas en la audiencia pública del proyecto de peaje de la I-205
4 de abril de 2023	KOIN	Los ciudadanos de Oregon se muestran divididos en una audiencia pública sobre el proyecto de peaje de la I-205 de ODOT
4 de abril de 2023	KATU	El condado de Clackamas anima a los ciudadanos a comentar el plan de ODOT para el peaje de la I-205
4 de abril de 2023	Noticias de Oregon City	ODOT recibe una bronca de los residentes del condado de Clackamas contra el peaje
9 de abril de 2023	KATU	YVYV: Los alcaldes de Oregon City y West Linn reaccionan a la propuesta de ODOT de poner peajes en la I-205
9 de abril de 2023	KATU	YVYV: ODOT responde a las preocupaciones de la comunidad sobre el peaje en la I-205
12 de abril de 2023	KOIN	Los comisarios del condado de Clackamas se oponen al peaje de la interestatal 205

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:
21 de febrero - 21 de abril de 2023

Fecha	Publicación	Titular
13 de abril de 2023	Tribuna de Portland	OPINIÓN: Los peajes modernos son un nuevo enfoque para reducir el tráfico en el área metropolitana de Portland Opinión de un invitado
13 de abril de 2023	KGW	He aquí por qué ODOT quiere peajes en I-5 y I-205
13 de abril de 2023	Forest Grove News Times	OPINIÓN: Los peajes modernos son un nuevo enfoque para reducir el tráfico en el área metropolitana de Portland Opinión de un invitado
17 de abril de 2023	Portavoz de Wilsonville	El foro de ODOT sobre el peaje se vuelve polémico en Charbonneau, Wilsonville
20 de abril de 2023	Bike Portland	-La lucha por la autopista se centra en la ampliación de la I-205 en el condado de Clackamas por valor de 500.000 millones de dólares.

1.6 Compromiso tribal y de los organismos participantes y colaboradores

1.6.1 Tribus

Las siguientes tribus son tribus consultoras del proyecto de peaje I-205 y también se consideran organismos participantes.

- Tribus Confederadas de la Comunidad Grand Ronde de Oregón
- Tribus Confederadas de los Indios Siletz
- Tribus Confederadas de la Reserva India de Umatilla
- Tribus Confederadas de la Reserva Warm Springs de Oregón
- Tribus y Bandas Confederadas de la Nación Yakama
- Tribu india Cowlitz
- Tribu Nez Perce

ODOT notificó a las tribus el periodo de comentarios sobre la Evaluación Medioambiental mediante una serie de correos electrónicos. Esto incluyó un correo electrónico antes del periodo de comentarios (10 de febrero de 2023); un anuncio formal en el lanzamiento del periodo de comentarios con información sobre los recursos web que incluían un formulario de comentarios, un mapa interactivo, una ficha informativa del proyecto y seminarios web (21 de febrero de 2023); un anuncio formal de la ampliación del periodo de comentarios (2 de marzo de 2023); un recordatorio de la fecha límite para los comentarios (10 de abril de 2023); y un agradecimiento por la participación (5 de mayo de 2023). Durante el período de comentarios de la Evaluación Ambiental, ODOT y FHWA invitaron a las Tribus Consultoras a asistir a un seminario web el 9 de marzo de 2023, a las 11 a.m. Ninguna de las Tribus solicitó reuniones adicionales durante el periodo de comentarios.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

1.6.2 Agencias participantes y colaboradoras

ODOT notificó a las Agencias Participantes y Cooperantes sobre el período de comentarios de la Evaluación Ambiental a través de una serie de correos electrónicos, incluyendo un correo electrónico antes del período de comentarios (10 de febrero de 2023); un anuncio formal en el lanzamiento del período de comentarios con información sobre los recursos web que incluían un formulario de comentarios, un mapa interactivo, una hoja informativa del proyecto y seminarios web (21 de febrero de 2023); un anuncio formal de la ampliación del período de comentarios (2 de marzo de 2023); un recordatorio sobre la fecha límite para los comentarios (10 de abril de 2023); y un agradecimiento por la participación (5 de mayo de 2023).

Durante el período de comentarios de la Evaluación Ambiental, ODOT y FHWA invitaron a las Agencias Participantes a asistir a un seminario web el 9 de marzo de 2023, a las 11 a.m. El objetivo del seminario web del Organismo Participante era compartir información actualizada sobre el proyecto y el análisis medioambiental y responder a las preguntas. La presentación a los organismos participantes y cooperantes fue similar a la de los seminarios web públicos. Un total de 19 representantes de al menos 10 organismos asistieron al seminario web. La Sección 3 ofrece un resumen de los comentarios recibidos de las agencias participantes durante el periodo de comentarios.

1.7 Respuestas al periodo de comentarios

1.7.1 Total de comentarios

Durante el periodo de comentarios de 60-días, la ODOT y la FHWA recibieron más de 2.800 propuestas, como puede verse en Cuadro 1-14. Alrededor de la mitad de los encuestados enviaron sus comentarios a través del formulario de comentarios en línea de la evaluación ambiental mediante SurveyMonkey.

Cuadro 1-14. Número de presentaciones por método de presentación

Método de presentación	Número de envíos	Porcentaje de envíos
I-205 vías de presentación de EA		
Forma accesible	169	6%
Grupo de debate	12	0%
I-205 EA correo electrónico	571	20%
En-oportunidad de comentarios personales	15	1%
Carta	21	1%
Formulario en papel	5	0%
Audiencia pública	60	2%
Formulario de comentarios en línea	1,321	46%
Vías generales de presentación de programas de peaje		
Correo electrónico del programa de peaje	188	7%
Buzón de voz	39	1%
Formulario de comentarios web	451	16%
Total de envíos	2,852	

**La mayoría de las cartas se enviaron al correo electrónico I-205 EA, y unas pocas al correo electrónico general del programa de peaje.*

Los organismos participantes y cooperantes presentaron un total de 16 propuestas. Entre esas agencias se encontraban:

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Ciudad de Gladstone
- Ciudad de Happy Valley
- Ciudad de Lake Oswego
- Ciudad de Oregón
- Ciudad de Tualatin
- Ciudad de Vancouver, WA
- Ciudad de West Linn
- Ciudad de Wilsonville
- Junta de Comisarios del Condado de Clackamas
- Condado de Clark, WA
- Consejo Metropolitano
- Personal de Metro
- Consejo Regional de Transporte del Suroeste de Washington
- TriMet
- Personal del Condado de Washington
- WSDOT

Se incluyen las propuestas presentadas en idiomas distintos del inglés:

- Un comentario en español-enviado a través de la dirección de correo electrónico I-205 Environmental Assessment
- Un comentario vietnamita enviado a través de SurveyMonkey
- Tres comentarios transcritos del grupo de debate ruso
- Ocho comentarios transcritos del Grupo de Discusión Latinx

1.7.2 Distribución geográfica de los comentaristas

Tanto en el formulario de comentarios sobre la evaluación ambiental como en el formulario general de comentarios sobre el programa de peajes, los autores de los comentarios tenían la opción de enviar sus códigos postales para ayudar a identificar la distribución geográfica de los envíos. Los códigos postales incluidos en los correos electrónicos también se incluyeron en el conjunto de datos. Un total de 2.032 de los 4.459 envíos, es decir, el 46%, incluían información sobre el código postal. Los códigos postales compartidos por los comentaristas se agrupan por condados en Cuadro 1-15. En Figura 1-1 figura un mapa de calor que muestra la concentración relativa de comentaristas por códigos postales, en el que los colores más oscuros indican los códigos postales con mayor concentración de comentaristas. Al igual que en anteriores iniciativas de participación, el condado de Clackamas, y en particular las comunidades situadas en las inmediaciones del proyecto de peaje de la I-205, representaron una mayor proporción de comentarios en comparación con otras zonas del área metropolitana de Portland.

Cuadro 1-15. Distribución geográfica de los comentaristas de la EA

Condado	Número de comentaristas	Porcentaje de comentaristas	Porcentaje de Portland Población del área metropolitana
Clackamas	1176	58%	58%
Clark	277	14%	14%
Multnomah	221	11%	11%
Washington	185	9%	9%
Marion	48	2%	Todos los demás = 8%.
Todos los demás	125	6%	
Total de respuestas	2,032	100%	100%

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Nota: Las cifras pueden no sumar el 100% debido al redondeo. Los códigos postales no coinciden espacialmente con los límites de los condados. Los números son una generalización.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:
21 de febrero - 21 de abril de 2023

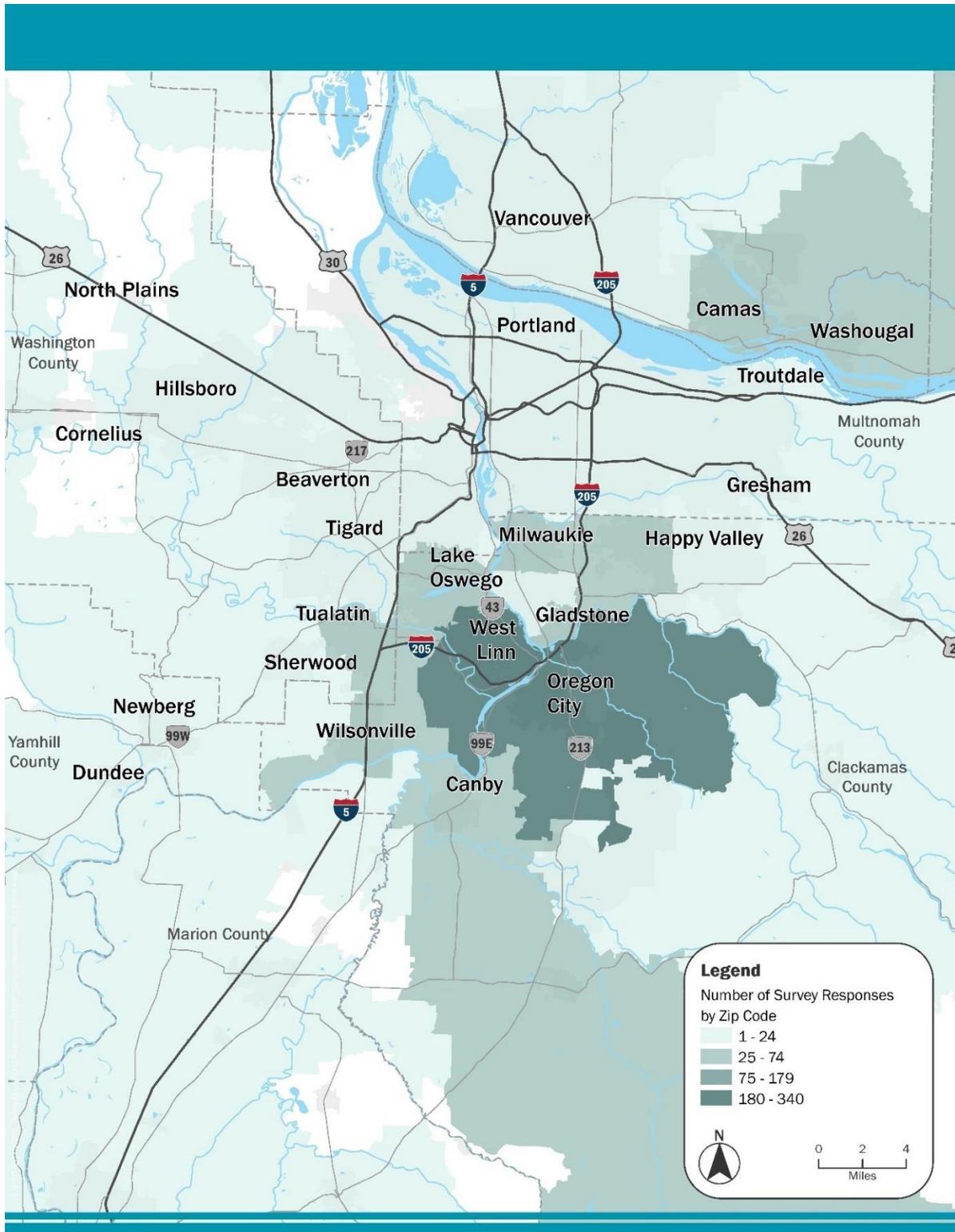


Figura 1-1. Distribución geográfica de los comentaristas de la EA por código postal
Nota: Los colores más oscuros indican los códigos postales con mayor concentración de comentaristas.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

1.7.3 Interés temático entre los comentaristas

En el formulario de comentarios de la evaluación ambiental se pedía a los encuestados que seleccionaran las opciones de una lista de temas que mejor representaran el tema de su comentario escrito. Esta pregunta era opcional, y los encuestados podían seleccionar tantas opciones como quisieran.

Cuadro 1-16. Número y porcentaje de auto-Temas seleccionados

Opciones temáticas	Número de envíos	Porcentaje de envíos
Efectos en las comunidades locales , incluidas las finanzas de los hogares, la economía regional, la justicia medioambiental y los efectos combinados de las mejoras y el peaje.	885	67%
Efectos en el sistema de transportes : desvío a calles locales, congestión y flujo de tráfico en I-5 e I-205, seguridad del tráfico, transporte activo, ciclismo, peatones, transporte público y mercancías.	822	62%
Finalidad, necesidad, metas y objetivos del proyecto	325	25%
Efectos en el entorno natural local : calidad del aire, cambio climático, ruido, geología y suelos, materiales peligrosos, vegetación y fauna, humedales y recursos hídricos.	193	15%
Mitigación propuesta - o soluciones desarrolladas para reducir los impactos adversos identificados en el proceso de revisión ambiental.	167	13%
Otro tema	164	12%
Efectos en el entorno construido local , incluidos el uso del suelo, la calidad visual y los recursos históricos y arqueológicos.	145	11%
Ninguna de las anteriores	40	3%
Total de respuestas	1317	-

2 Resumen de comentarios

En esta sección se ofrece un resumen de los aproximadamente 2.800 comentarios recibidos entre el 21 de febrero y el 21 de abril de 2023 (ambos inclusive), a través del formulario de comentarios de la evaluación ambiental, el correo electrónico de la evaluación ambiental, el formulario de comentarios generales, el correo electrónico general, los comentarios enviados por correo, el correo de voz, la audiencia pública, la oportunidad de realizar comentarios en persona en-, los actos de presentación y los grupos de debate de la evaluación ambiental (como se indica en Cuadro 2-1). Este resumen incluye los comentarios enviados tanto por las Agencias Participantes como por otros comentaristas. En la sección 3 figura un resumen más detallado de los comentarios de los organismos participantes.

Cuadro 2-1. Número de envíos por método de envío

Método de presentación	Número de envíos	Porcentaje de envíos
I-205 vías de presentación de EA		
Forma accesible	169	6%
Grupo de debate	12	0%
I-205 EA correo electrónico	571	20%
En-oportunidad de comentarios personales	15	1%
Carta	21	1%
Formulario en papel	5	0%
Audiencia pública	60	2%
Formulario de comentarios en línea	1,321	46%
Vías generales de presentación de programas de peaje		
Correo electrónico del programa de peaje	188	7%
Buzón de voz	39	1%
Formulario de comentarios web	451	16%
Total de envíos	2,852	

**La mayoría de las cartas se enviaron al correo electrónico I-205 EA, y unas pocas al correo electrónico general del programa de peaje.*

Los miembros del equipo del proyecto revisaron todos los comentarios enviados y los clasificaron por temas. Cada comentario enviado puede incluirse en varios temas. Cuadro 2-2 identifica la frecuencia con la que se clasificó cada tema. A continuación se ofrece un resumen de los temas clave de cada tema, ordenados de mayor a menor frecuencia.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Cuadro 2-2. Recuento de comentarios de EA por temas

Tema	Número de comentarios ⁶
Desvío	1,010
Ingresos e impuestos	960
Economía doméstica	900
Confianza y responsabilidad	880
Equidad	790
Observaciones e impactos de la congestión	790
Participación pública/Proceso	740
Alternativas	600
Finalidad y necesidad, metas y objetivos	580
Transporte multimodal	490
Implantación de peajes	470
Equidad	400
Seguridad	350
Calidad del aire, cambio climático, emisiones de gases de efecto invernadero y energía	350
Empresas y transporte de mercancías	300
Recursos sociales y comunidades	270
Mitigación y control	190
Otros proyectos regionales y planes de transporte	170
Otros ejemplos de peaje	140
Otros efectos medioambientales	130

Para indicar la frecuencia de los temas y mensajes clave, el Equipo del Proyecto utilizó los términos "muchos", "varios", "algunos" y "pocos".

- "Muchos" se utiliza para indicar que un tema se expresó en más del 50% de los comentarios dentro de un área temática.
- "Varios" indica aproximadamente entre el 30% y el 50%.
- "Algo" indica aproximadamente entre el 10% y el 30%.
- "Algunos" significa que se mencionó más de una vez hasta en aproximadamente el 10% de los comentarios.

⁶ Cada comentario puede etiquetarse con varios temas. Las cifras se redondean a la decena más próxima.

2.1 Desvío

Aproximadamente 1.010 propuestas abordaban el desvío y la desviación del tráfico, que se definió como el tráfico y la congestión que se empujan o desvían a rutas alternativas y calles del vecindario cuando los conductores intentan evitar la congestión o los peajes. Los comentarios incluían preocupaciones sobre los impactos potenciales en las comunidades locales y las calles cercanas a la I-205, observaciones sobre la congestión actual y futura y las condiciones de las carreteras debido a los peajes y comentarios sobre cómo el individuo elegirá evitar los peajes en el futuro. Más allá de los efectos del tráfico, estas preocupaciones a menudo se referían a otras influencias en la calidad de vida percibidas como relacionadas con el desvío y la reorientación del tráfico, tales como la seguridad, la calidad del aire, el ruido y la vitalidad económica local.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE DESVÍO/RUTA

"Vivo en Tigard y trabajo en Oregon City. Si se imponen peajes en la I-205, probablemente los evitaré utilizando carreteras secundarias. Esto sólo quitará un problema para el tráfico y hará uno nuevo".

"Como residente de West Linn, sólo creo que esto va a afectar negativamente a nuestra ciudad mucho más de lo que la gente está estimando, sólo con el tráfico de desvío, y el impacto a las personas que no tienen

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con el desvío y la desviación.

2.1.1 Efectos del desvío sobre el tráfico

- Muchos comentaristas afirmaron que los conductores se desviarán por rutas alternativas y carreteras locales para evitar los peajes, sobre todo hacia las comunidades cercanas a la I-205 en el condado de Clackamas.
- Algunos comentaristas mencionaron su preocupación por las rutas específicas a las que se desviarán los conductores, entre ellas:
 - Puente en Arco
 - Carretera Blankenship
 - Carretera de Borland
 - Bryant Road
 - Carreteras para niños
 - Calle Cornwall
 - Ek Road
 - I-5
 - I-84
 - Carretera de Johnson
 - Carretera Hidden Springs
 - Calle Mayor
 - Bulevar McLoughlin
 - Carretera de Nyberg
 - Oakfield Road
 - O 43
 - O 99
 - O 213
 - Pete's Mountain Road
 - Carretera de Rosemont
 - Carretera de Salamo
 - Carretera de Schaeffer
 - Puente de Sellwood
 - Carretera de Stafford
 - Calle Summit
 - Avenida Sunset
 - Calle Washington
 - Willamette Falls Drive
 - Carretera Webster
 - 10ª Avenida
 - Avenida 65
 - Avenida 82
 - Avenida 122

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Varios comentaristas escribieron que la congestión aumentará en las rutas alternativas y en las calles locales debido al desvío.
- Algunos comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que las carreteras locales que recibirán el tráfico desviado no están construidas para acomodar volúmenes tan altos, y que esas carreteras ya están bajo la presión de los vehículos desviados existentes. Algunos expresaron su preocupación por los camiones de mercancías que circulan por las carreteras locales.

2.1.2 Efectos sobre la seguridad del desvío

- Algunos comentarios afirman que el aumento de la congestión por el desvío hará más peligrosas las rutas alternativas y las carreteras locales. Algunos mencionaron nombres concretos de carreteras, como Childs Road, I-5, Johnson Road, Oakfield Road, OR 43, OR 99, South End Road, Stafford Road y Willamette Falls Drive.
- Algunos opinan que el peaje congestionará las rutas más frecuentadas por ciclistas y peatones y creará condiciones inseguras para ellos. Algunos mencionaron nombres concretos de carreteras, como Borland Road, Ek Road, OR 43, OR 99, Willamette Falls Drive y 10th Avenue.

2.1.3 Otros efectos del desvío sobre la calidad de vida

- Algunos comentarios señalan que el aumento de la congestión provocado por el desvío y el desvío de la ruta provocará un aumento de las emisiones, la contaminación y los niveles de ruido en los barrios cercanos.
- Unos pocos comentarios afirmaron que la habitabilidad de los barrios cercanos se verá afectada negativamente debido al aumento del tráfico por el desvío y al tiempo adicional necesario para acceder a escuelas, tiendas, recursos comunitarios e instalaciones médicas.
- Algunos comentarios afirman que las empresas locales se verán afectadas negativamente porque los clientes harán menos viajes de compras debido a la congestión de las carreteras locales y la contratación de empleados será difícil debido al aumento de los costes de desplazamiento.
- Unos pocos comentaristas expresaron su preocupación de que el desvío y la desviación a través de las calles del barrio dará lugar a la disminución de los valores de propiedad.

2.1.4 Otras consideraciones relacionadas con el reencaminamiento

- Algunos comentaristas dijeron que el ODOT debería fijar tarifas de peaje lo suficientemente bajas como para que los conductores no se desvíen hacia rutas alternativas y carreteras locales.
- Unos pocos comentaristas dijeron que ellos o alguien que conocen se desviarían a rutas alternativas y carreteras locales para evitar los peajes, ya sea porque se oponen a pagar peajes en principio o por razones financieras.
- A algunos comentaristas les preocupaba que los conductores con ingresos bajos se vieran obligados a desviarse a rutas alternativas y calles locales debido al aumento de los costes de los desplazamientos.

2.2 Ingresos e impuestos

Aproximadamente 960 propuestas se referían a ingresos e impuestos. Los temas principales de estas propuestas incluían comentarios sobre los impuestos existentes (como el impuesto sobre la renta y el impuesto sobre la gasolina), cómo se están gastando los ingresos actuales por impuestos o tasas, las fuentes alternativas sugeridas de ingresos por transporte y el uso de los futuros ingresos por peajes. Estos comentarios también se clasifican a menudo en Propósito y Necesidad, y Metas y Objetivos por los puntos en común al cuestionar por qué se necesitan ingresos de peaje para financiar mejoras, y en Confianza y Responsabilidad porque expresan insatisfacción en cómo ODOT está gastando los ingresos actuales.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con los ingresos y los impuestos.

2.2.1 Impuestos corrientes y utilización de ingresos existentes

- Muchos participantes expresaron su preocupación por el hecho de que ya están pagando impuestos elevados y ven el peaje como un impuesto más.
- Unos pocos sugirieron que establecer el sistema de peaje costaría más de lo que pueden cubrir los ingresos del peaje, por lo que preferirían gastar los ingresos actuales en arreglar la infraestructura existente y mejorar el acceso al transporte público y las opciones de transporte activo, en lugar de implantar el peaje.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE LOS IMPUESTOS ACTUALES Y EL USO DE LOS INGRESOS EXISTENTES

"Hay que gestionar mejor el dinero de Oregón".

"Ya pagamos muchos impuestos que deberían cubrir cualquier reparación o

2.2.2 Fuentes de ingresos alternativas sugeridas

- Según algunos comentaristas, deberían utilizarse otros métodos para financiar los proyectos de transporte, como aumentar o aplicar los impuestos y tasas existentes (impuesto sobre la gasolina, matriculación de vehículos, multas de aparcamiento y por exceso de velocidad), o reasignar los ingresos de otras fuentes, como los impuestos sobre los premios de lotería, el impuesto sobre la renta y los bonos.
- Unos cuantos participantes afirmaron que la financiación de las mejoras del transporte en Oregón debería proceder de fondos federales, como el proyecto de ley federal de infraestructuras de 2021 (Infrastructure Investment and Jobs Act).
- Unos pocos recomendaron reducir el gasto actual en otros servicios públicos, como servicios para personas sin hogar y proyectos de transporte activo, o desviar fondos de otras agencias y proyectos de transporte local.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE FUENTES DE INGRESOS ALTERNATIVAS SUGERIDAS

"Por favor, encuentren otra forma de recaudar dinero. Matriculación de vehículos, impuesto sobre el combustible, impuesto sobre la renta, ¡cualquier cosa menos peajes!".

"¿Dónde encajan para Oregón los miles de millones de dólares ya asignados a proyectos de infraestructuras por la Administración Biden?".

"Puedo entender la necesidad de

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Algunos comentarios recomendaban una serie de nuevas fuentes de financiación, como el peaje de los puentes interestatales entre Washington y Oregón; la aplicación de nuevos impuestos sobre el kilometraje de los vehículos, los vehículos eléctricos, las empresas o las personas con mayores ingresos; el peaje en todas las autopistas por igual; el peaje sólo en otras autopistas y la implantación de un único carril exprés en lugar del peaje en todos los carriles de la I-205.
- Unos pocos pidieron métodos alternativos para financiar proyectos de transporte, pero no dieron sugerencias concretas.

2.2.3 Utilización de los futuros ingresos de peaje

- Algunos comentarios no dejaban claro cómo y para qué se utilizarían los peajes, expresando su preocupación por el posible uso indebido, el aumento de los costes y la falta de aplicación de los futuros peajes.
- Algunos participantes pidieron que se incluyera una cláusula de caducidad una vez finalizadas las mejoras en la I-205 y no entendían por qué no formaba ya parte del plan.
- Unos pocos comentaristas dijeron que los ingresos del peaje sólo deben utilizarse para mejoras de autopistas y carreteras en I-205-comunidades adyacentes afectadas por los peajes y el desvío.
- Unos pocos comentaristas querían que los ingresos del peaje se utilizaran para mejorar el transporte público y activo, arreglar las infraestructuras existentes y otros servicios como una mayor adopción del vehículo eléctrico y mitigar los daños al entorno natural. La mayoría de estos comentaristas aprobaron el peaje pero no las mejoras de la autopista I-205, incluido un carril adicional.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL USO DE LOS FUTUROS INGRESOS DE PEAJE

"El peaje es útil para animar a los residentes a cambiar su comportamiento de viaje. En lugar de añadir carriles y centrarse en la mejora de las carreteras, los fondos deberían invertirse en transportes alternativos como el transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie."

"Me preocupa mucho cómo se cobrarán las tasas y a dónde irá a parar ese dinero".

"Propongo que se obligue al ODOT a utilizar una parte de todos los peajes

- Algunos comentarios indican que los ingresos de los peajes deberían reembolsar parcialmente a los habitantes de las comunidades más afectadas, o que los residentes de esas comunidades deberían recibir tarifas de peaje reducidas o exenciones.
- Algunos mencionaron la preocupación por la pérdida de ingresos de los visitantes de-de-estado que no quieren pagar peajes y por lo tanto no visitan, además de las personas que se trasladan fuera del estado debido a los peajes.
- Menos aún dijeron que los ingresos de los peajes deberían utilizarse para crear rutas de conducción alternativas y que debería crearse un comité especial de peaje para orientar el uso de los ingresos de los peajes.

2.3 Finanzas domésticas

Aproximadamente 900 propuestas se referían a la economía doméstica, en relación con las repercusiones financieras de los peajes para las personas, las familias y los hogares, incluidos los comentarios sobre las repercusiones personales de la inflación y la pandemia COVID-19.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la economía familiar.

- Muchos comentarios expresan su preocupación por el impacto de los peajes en los presupuestos familiares. Esta preocupación a menudo se relacionaba con el presupuesto familiar personal del comentarista, pero con frecuencia se expresaba en términos de las repercusiones para los hogares con ingresos bajos-, los hogares con ingresos medios-y los presupuestos familiares en el contexto de retos económicos más amplios, como las tendencias inflacionistas actuales y las repercusiones económicas duraderas de la pandemia COVID-19.
- Muchos comentaristas expresaron su preocupación por el impacto de los peajes en las finanzas familiares de las comunidades del marco de equidad, como las personas de color, las personas con discapacidad y los hogares con ingresos bajos-.
- Muchos comentaristas expresaron su preocupación de que ellos y muchos otros viajeros no tendrían derecho o no se beneficiarían del programa de peaje para personas con ingresos bajos-pero aún así sentirían la presión financiera de los peajes.
- Muchos comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que las personas que se desplazan por trabajo en la I-205 no tienen la flexibilidad necesaria para cambiar sus hábitos de conducción en respuesta al peaje y sentirían el impacto financiero de desplazarse diariamente.
- Muchos comentarios expresan la preocupación de que el coste de los bienes y servicios aumente a medida que las empresas trasladen el coste de los peajes a los consumidores.
- Varios comentaristas expresaron su interés en la creación de una exención de peaje, descuento o límite para los residentes que viven en las comunidades adyacentes a la I-205.
- Varios comentaristas expresaron su preocupación por las repercusiones para las personas mayores y las personas con discapacidad, especialmente en relación con los desplazamientos para buscar atención o recibir servicios de atención domiciliaria en-.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE LA ECONOMÍA DOMÉSTICA

"La gente ya tiene dificultades para llegar a fin de mes con el actual entorno económico de inflación y cada vez-mayor diferencia de ingresos. Me parecen ofensivas las referencias frívolas a las personas que eligen desplazarse en horas punta fuera de-, ya que muchos trabajadores no tienen la flexibilidad necesaria para desplazarse en horas punta fuera de-".

"No se trata sólo del gasto que suponen los peajes por trayecto, sino de la carga oculta de costes adicionales que recaerá sobre los trabajadores de rentas más bajas, de clase media-y con salarios familiares-que pagarán precios más altos por bienes y servicios

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Varios comentaristas expresaron su frustración por el hecho de que la implantación de peajes repercutirá negativamente en el valor de las viviendas situadas cerca de la I-205 o que dependen en gran medida de ella.

2.4 Confianza y responsabilidad

Aproximadamente 880 propuestas abordaron la confianza y la responsabilidad. Los comentarios en esta categoría se refirieron a la confianza en ODOT o en el gobierno en general, si el peaje funcionará para gestionar la congestión y aumentar los ingresos, si el peaje de las autopistas federales es legal, la creencia de que la opinión pública no se toma en serio, y la protección de la privacidad de los datos recogidos por el sistema de peaje. Los comentarios sobre confianza y responsabilidad también se incluyeron a menudo en los temas de Finalidad y Necesidad, Metas y Objetivos e Ingresos e Impuestos.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la confianza y la responsabilidad:

- Varios comentaristas compartieron su desacuerdo con el peaje como fuente legítima de financiación.
- Algunos comentarios compartían la creencia de que el ODOT y el gobierno deberían disponer de fondos suficientes porque está recaudando ingresos del impuesto sobre la gasolina que ya están destinados a realizar mejoras en las carreteras.
- Algunos comentarios expresan falta de confianza en la forma en que ODOT gestiona su presupuesto y sugieren que el peaje es una forma de hacer que la gente pague por la mala gestión de ODOT.
- Algunos comentaristas expresaron la creencia de que el Proyecto está predeterminado y que el ODOT no tiene en cuenta ni está interesado en escuchar las aportaciones del público y de los gobiernos locales.
- Según algunos comentaristas, el proyecto es innecesario porque las mejoras de las carreteras ya se sufragan con el impuesto sobre la gasolina, y los ciudadanos ya pagan uno de los impuestos sobre la gasolina más altos del país.
- Algunos comentaristas expresaron su preocupación por la falta de rendición de cuentas sobre cómo se utilizarán los ingresos de peaje porque ODOT no ha sido transparente acerca de sus planes para el uso de los ingresos de peaje.
- Algunos se preguntan cómo se permite al ODOT cobrar peaje en las autopistas federales o afirman que es inconstitucional hacerlo porque viola el principio de libertad de circulación.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE CONFIANZA Y RESPONSABILIDAD

"Esto es simplemente una apropiación de dinero. Si realmente fuera a utilizarse sólo para pagar las reparaciones de los puentes, entonces los ingresos se destinarían sólo a esos usos y habría una cláusula de caducidad que indicaría cuándo cesaría el peaje una vez pagadas las reparaciones".

"Si cree que no tiene dinero suficiente para cubrir las reparaciones o mejoras necesarias, entonces le sugeriría que analizara sus gastos y utilizara el dinero

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Algunos comentan que el ODOT no ha tenido éxito en proyectos anteriores debido a problemas presupuestarios y a un esfuerzo insuficiente (como el proyecto de cruce del río Columbia), y es probable que el proyecto de peaje de la I-205 también fracase.

2.5 Equidad

Aproximadamente 790 propuestas abordaban la percepción de la equidad. Entre ellos se incluían comentarios relacionados con el impacto desproporcionado en grupos o comunidades que no están clasificados como histórica y actualmente excluidos o desatendidos.⁷ Algunos ejemplos son la equidad relativa a la existencia de rutas alternativas viables, los impactos geográficos desiguales, la ética de los sistemas de pago por usuario-, el pago por las carreteras existentes, la viabilidad de cambiar el comportamiento de viaje y la tarificación sólo de determinadas partes del sistema de autopistas.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la equidad.

2.5.1 Equidad geográfica

- Varios comentaristas dijeron que el peaje tendría un impacto financiero desproporcionado en los residentes del condado de Clackamas porque pagarían más por una autopista de importancia estatal; los comentaristas dijeron que sentían que los residentes del condado de Clackamas estaban siendo señalados y penalizados sólo por el lugar donde viven.
- Algunos comentaristas expresaron su preocupación de que el peaje propuesto era injusto porque en la actualidad no hay rutas alternativas viables o servicios de transporte fiables a las comunidades geográficamente aisladas, como West Linn.
- Algunos comentaristas dijeron que su comunidad se vería desproporcionadamente afectada por el desvío, causando una mayor congestión y tiempos de viaje más largos para desplazamientos locales específicos, especialmente en las comunidades rurales subdesarrolladas del condado de Clackamas. Los comentaristas mencionaron con frecuencia OR 43, OR 99, OR 213, Borland

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE LA EQUIDAD

"Los peajes recaen principalmente sobre los habitantes de Oregon City y West Lynn, pero el corredor 205 beneficia a toda la zona de Portland. Es injusto que un par de comunidades se lleven la peor parte cuando todo el mundo se beneficia de las mejoras de las carreteras".

"Aunque las personas de clase baja puedan ver algún nivel de alivio en el coste de los peajes, una gran parte de la carga recaerá sobre la clase media. Los trabajadores de Oregon y los habitantes del área metropolitana no pueden permitirse pagar decenas de dólares cada día por circular por unas

⁷ La justicia es distinta de la equidad. La equidad se refiere a si ciertos grupos desatendidos experimentarán resultados e impactos desproporcionados como resultado de la tarificación de la congestión. Los comentarios que utilizan la palabra "equidad" pero no se refieren a comunidades desatendidas se clasifican como Equidad, no como Justicia. Para los comentarios relacionados con las comunidades histórica y actualmente excluidas e insuficientemente atendidas, véase la sección sobre Equidad.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Road, Willamette Falls Drive, el puente Arch, el centro de Oregon City y el barrio Willamette de West Linn como zonas que tendrían mayores niveles de congestión.

- Algunos comentaristas afirmaron que los residentes del suroeste de Washington no deberían pagar peaje porque ya pagan impuestos en Oregon y Washington. Por el contrario, algunos comentarios afirmaron que sería más justo cobrar peaje por los puentes interestatales porque los residentes de Washington deberían pagar su parte para financiar el sistema de transporte de la región.
- Unos pocos comentaristas dijeron que el peaje de la sección propuesta de I-205 en primer lugar sería injusto para el Condado de Clackamas y sugirió que otros peajes regionales (incluyendo en el marco del Proyecto Regional de Precios de Movilidad y el Programa de Sustitución de Puentes Interestatales) se aplicarían primero o simultáneamente, por lo que todos los conductores comenzarían a pagar al mismo tiempo.
- Algunos comentarios afirmaron que el peaje del tramo propuesto de la I-205 dificultaría la capacidad de las empresas locales para atraer clientes y seguir siendo competitivas en el mercado de contratación.

2.5.2 Ingresos y equidad en el uso

- Varios comentaristas dijeron que los peajes tendrían un impacto financiero negativo en- medio y los trabajadores de clase-que no tienen la oportunidad de trabajar a distancia o flexibilizar sus tiempos de viaje al trabajo, pero no serían elegibles para el programa de peaje de bajos-ingresos. En algunos comentarios se dice que los conductores con ingresos medios-también deberían recibir un descuento o que no debería haber un descuento sólo para los conductores con ingresos bajos-.
- Algunos comentarios señalan que la estructura de tarifas variable propuesta en-iría dirigida a personas con horarios fijos de trabajo, guardaría o estudios.

2.5.3 Otros problemas de equidad

- Algunos participantes afirmaron que, dado que ya pagan impuestos para financiar las carreteras, éstas pertenecen a los contribuyentes y éstos no deberían volver a pagar por circular por ellas. Estos comentarios solían utilizar la expresión "doble imposición" o "triple imposición" para expresar este sentimiento de injusticia.
- Algunos participantes afirmaron que los vehículos eléctricos no deberían recibir descuentos ni exenciones en los peajes, porque ya no pagan impuestos sobre la gasolina y deberían pagar la parte que les corresponde para financiar el sistema de carreteras.
- Unos pocos comentarios afirmaron que el peaje propuesto era justo porque las personas que se benefician de las mejoras deberían pagar el coste. Por el contrario, algunos comentarios afirmaban que el peaje propuesto era sesgado porque sólo los propietarios de coches-se beneficiarían de las mejoras del proyecto.

2.6 Observaciones e impactos de la congestión

Aproximadamente 790 propuestas abordaban observaciones e impactos de la congestión, incluidas las condiciones existentes y futuras. En general, estos comentarios se referían a cómo la congestión afecta al comportamiento individual, a las comunidades, a la economía y/o al medio ambiente. A menudo reflejaban las creencias de los comentaristas sobre las causas de la congestión y los cambios en los patrones de tráfico, incluido el peaje.

2.6.1 Congestión e impactos existentes

- Algunos comentaristas afirmaron que las rutas alternativas y las carreteras locales ya están congestionadas durante las horas punta o los fenómenos meteorológicos graves. Algunos comentaristas mencionaron rutas específicas que ya experimentan congestión, incluyendo Arch Bridge, Boones Ferry Road, Borland Road, Childs Road, Ek Road, Elligsen Road, I-5, Johnson road, Main Street, McLoughlin Boulevard, OR 43, OR 99, OR 213, OR 217, Rosemont Road, Schaeffer Road, Stafford Road, Willamette Falls Drive, 10th Avenue y 65th Avenue.
- Algunos participantes afirmaron que no hay suficiente congestión como para justificar grandes proyectos de infraestructura como la ampliación de carriles o el peaje.
- Unos pocos comentaristas dijeron que fuera-de-viajeros del estado causan congestión, por lo que los pódicos de peaje deben ser colocados para el peaje de los conductores en su lugar, como en la frontera de Washington-Oregon.
- Algunos comentarios sugieren que la congestión ha disminuido desde la pandemia de COVID-19 porque más personas trabajan desde casa o han cambiado sus patrones de viaje, por lo que el peaje ya no es necesario.

2.6.2 Congestión e impactos futuros

- Muchos comentaristas dijeron que la congestión aumentará en las rutas alternativas y carreteras locales debido a la I-205 Proyecto de Peaje. Varios comentaristas afirmaron que el aumento de la congestión se debería a los desvíos y cambios de ruta, mientras que otros no dieron ninguna razón. Algunos comentaristas dijeron que ODOT debe estudiar más a fondo los impactos de la congestión y las opciones de mitigación en rutas alternativas y carreteras locales.
- Varios comentaristas mencionaron rutas específicas donde creen que la congestión aumentará debido al peaje, incluyendo:

- | | | |
|--------------------------|-------------------------|--------------------------|
| ○ Puente en Arco | ○ Bulevar McLoughlin | ○ Carretera South End |
| ○ Carretera Blankenship | ○ Avenida McVey | ○ Carretera de Stafford |
| ○ Carretera Boones Ferry | ○ Calle Nyberg | ○ Calle Summit |
| ○ Carretera de Borland | ○ Oakfield Road | ○ Calle Tacoma |
| ○ Avenida del Centro | ○ O 43 | ○ Telford Road |
| ○ Carretera de Childs | ○ O 99 | ○ US 26 |
| ○ Calle Cornwall | ○ O 213 | ○ Calle A Oeste |
| ○ Ek Road | ○ Pete's Mountain Road | ○ Calle Washington |
| ○ Carretera de Elligsen | ○ Pimlico Drive | ○ Carretera Webster |
| | ○ Carretera fluvial | ○ Willamette Falls Drive |
| | ○ Carretera de Rosemont | ○ 8ª Avenida |

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- | | | |
|----------------------------|-----------------------------|---------------|
| ○ Carretera Hidden Springs | ○ Puente de la isla de Ross | ○ 10ª Avenida |
| ○ I-5 | ○ Carretera de Salamo | ○ Avenida 65 |
| ○ I-84 | ○ Carretera de Schaeffer | ○ Avenida 82 |
| ○ Carretera de Johnson | ○ Puente de Sellwood | ○ Avenida 122 |
| ○ Calle Mayor | | |
| ○ Puente Markham | | |

- Algunos comentarios afirman que los peajes no reducirán la congestión porque el tráfico se desviará a otras carreteras, o que la gente seguirá teniendo que utilizar la I-205 porque no hay rutas alternativas.
- Algunos comentaristas afirman que la ampliación de la I-205 no reducirá la congestión porque añadir capacidad sólo provocaría una demanda inducida.
- Algunos han afirmado que los peajes reducirán la congestión porque han visto que han tenido éxito en otros lugares.
- Algunos comentaristas han dicho que un sistema de peaje ralentizará el tráfico en la I-205. Estos comentarios a menudo incluían suposiciones de que los peajes se cobrarían a través de cabinas de peaje, o que incluso con un sistema de peaje electrónico, los vehículos seguirían necesitando reducir la velocidad para ser registrados por los sensores.
- Algunos de los comentaristas dijeron que apoyan la ampliación de I-205 para reducir la congestión porque ODOT no ha aumentado adecuadamente la capacidad del sistema interestatal de la región para que coincida con su crecimiento demográfico.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE OBSERVACIONES E IMPACTOS DE LA CONGESTIÓN

"No estoy seguro de si lo ha visto usted mismo, pero las carreteras de superficie de la salida OR 43, la salida de la calle 10 y la salida de Stafford Road ya están terriblemente atascadas en hora punta o con cualquier tiempo".

"A nadie le gusta el tráfico. A nadie le gustan los atascos en sus calles. Créeme, lo tengo. Pero el peaje es la única forma de que nuestras autopistas vuelvan a funcionar en esta zona y de

2.7 Participación pública/Proceso

Aproximadamente 750 propuestas abordaban el proceso de desarrollo del proyecto, el proceso de toma de decisiones-y las estrategias de participación pública.

A continuación se resumen los principales temas tratados en los comentarios recibidos en relación con el proceso de participación pública.

2.7.1 Participación pública en el proceso de toma de decisiones-

- Muchos comentaristas afirmaron que el proyecto no debería seguir adelante sin una votación pública, dando a entender o declarando explícitamente que el proyecto no cuenta con un apoyo generalizado.
- Muchos comentaristas pidieron que se realizara una Declaración de Impacto Ambiental completa para captar con precisión todas las repercusiones negativas importantes del Proyecto, especialmente en lo relativo al desvío.
- Varios comentaristas expresaron su preocupación de que ODOT no está escuchando las opiniones del público y que la oportunidad de hacer comentarios no es sincera porque el proyecto sigue adelante a pesar de las preocupaciones del público.
- Algunos comentaristas indicaron que les gustaría que se siguiera investigando y analizando para encontrar otras formas de cumplir los objetivos del Proyecto.
- Algunos comentaristas se refirieron a las consideraciones jurídicas relativas al peaje y señalaron las posibilidades de impugnación.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL COMPROMISO/PROCESO PÚBLICO

"Una vez les pedí que me enviaran pruebas de que los peajes ayudarían a la gente, pero en lugar de eso me añadieron a su lista de correo y me enviaron respuestas enlatadas que no respondían a mi pregunta".

"La realización de una DIA debería ser un requisito mínimo y es imperativo un mayor compromiso con las ciudades y

2.7.2 Vías de participación pública y comunicación

- Varios miembros de la comunidad, organismos gubernamentales, Cámaras de Comercio y Juntas de Comisionados sugirieron que el periodo de comentarios públicos de 45-días (prórroga anterior a-) o 60-días (prórroga posterior a-) era insuficiente y solicitaron una nueva prórroga.
- Algunos comentaristas indicaron que los documentos de la Evaluación Ambiental eran densos y técnicamente complejos, y que los documentos públicos de apoyo no explicaban claramente el análisis, los costes del Proyecto, las tarifas de peaje o los mecanismos de aplicación del peaje.
- Algunos participantes se mostraron preocupados por la falta de oportunidades para la participación pública y solicitaron más audiencias públicas a las que se diera más publicidad y con más antelación, y que se programaran en horarios en los que pudieran participar las personas que trabajan en horario laboral normal.
- Algunos comentarios indican que la audiencia pública fue inadecuada y no estuvo bien planificada, y que a la gente se le avisó con poca antelación o no se le informó en absoluto de la

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

audiencia pública. También sugirieron que habría participado más gente si hubiera conocido el acontecimiento.

- Unos pocos comentaristas indicaron que ODOT debería proporcionar más claridad y transparencia en respuesta a preguntas clave, incluyendo las tarifas de peaje previstas, los usos de los ingresos y los posibles impactos negativos.

2.8 Alternativas

Aproximadamente 600 propuestas se referían a Alternativas de Proyecto, definidas como componentes de las Alternativas de No Construir y Construir. Los comentaristas se refirieron a menudo a las fuentes de ingresos, el cambio climático, el transporte público, el transporte activo y la congestión al hablar de este tema. Esta categoría tenía tres subtemas: ubicación del pórtico de peaje, número de carriles de peaje y mejoras físicas en la I-205. A continuación se resumen los comentarios sobre cada subtema.

Varios comentarios afirmaban que presentar las dos Alternativas (Construir y No Construir) como las únicas posibilidades era deshonesto y poco útil para comprender

los efectos de los diversos componentes del Proyecto y sus configuraciones. Muchos de estos comentarios también decían que la Evaluación Ambiental debería haber analizado más Alternativas, o que de cara al futuro, el Equipo del Proyecto debería preparar una Declaración de Impacto Ambiental que presente otras Alternativas y sus efectos.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE ALTERNATIVAS

"Pon el pórtico en la 205 antes de la salida de Stafford si vas en dirección Norte. Así nadie querrá desviarse porque ya ha pagado el peaje".

"La mejora sísmica es necesaria, y el carril adicional también, pero debe haber una forma mejor de financiarlo".

"Añadir carriles aumentará el total de kilómetros recorridos por los vehículos e

2.8.1 Ubicación del pórtico de peaje

Los comentarios sobre la ubicación de los pórticos de peaje incluían aquellos que sugerían trasladar los pórticos de peaje a otro lugar dentro del área del proyecto o inmediatamente adyacente, así como aquellos que sugerían trasladar los pórticos a otras partes del sistema de autopistas, incluyendo otras partes de la I-205 u otras autopistas.

- Algunos comentaristas dijeron que deseaban cambios en las ubicaciones de los pórticos de peaje porque las ubicaciones actuales de los pórticos causarían grandes cantidades de desvíos a las calles locales en las comunidades adyacentes, en particular West Linn y Oregon City. Estos comentaristas afirmaron a menudo que se sentían perseguidos por las actuales ubicaciones de los pórticos.
- Algunos comentarios sugieren alejar los pórticos de West Linn y Oregon City, para que estas ciudades no reciban aún más tráfico desviado del que ya reciben actualmente. Estas sugerencias incluían trasladar el pórtico de la I-205 en dirección norte hasta antes de la salida de Stafford Road.
- Algunos comentaristas sugirieron colocar pórticos de peaje en otros lugares, como en la I-5 y la I-205 en la frontera con Washington-Oregón para cobrar peaje en los viajes entre estados-, en Portland, donde perciben que los niveles de ingresos son más altos, o en otras autopistas, incluyendo la I-84 y la OR 217.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

2.8.2 Número de carriles a peaje

- Unos pocos comentaristas expresaron que no estaban completamente en contra del peaje, pero querían tener la opción de elegir un carril libre de peaje-, tanto para ellos como para los conductores en general.
- Algunos comentarios sugieren la implantación de un carril para compartir coche o un carril exprés en lugar de poner peaje en todos los carriles, para que los que decidan pagar puedan hacerlo, sin obligar a todos los demás a pagar el peaje.
- Algunos comentaristas dijeron que algunas personas preferirían estar sentadas en el tráfico que pagar un peaje.
- Unos pocos comentaristas dijeron que, dado que no hay rutas alternativas a la I-205 cerca de la zona del proyecto, no todos los carriles deberían ser de peaje.
- En algunos comentarios se afirma que, si se implanta el peaje, sólo debería aplicarse a los carriles de nueva construcción; los carriles existentes no deberían ser de peaje.

2.8.3 Mejoras físicas en I-205

Muchos comentaristas mencionaron que los componentes físicos de la Variante de Construcción se referían a los carriles añadidos. Aparte de los comentarios contrarios al peaje o al proyecto en su totalidad, son relativamente pocos los que hacen referencia a otras mejoras.

- Algunos comentarios se refieren a las mejoras físicas de la I-205, en particular la adición del tercer carril que falta. Casi el mismo número de comentarios apoyaban y se oponían al tercer carril. Muchos de los que apoyaron la adición del tercer carril dijeron que lo consideraban una capacidad necesaria para solucionar el cuello de botella y reducir la congestión, mientras que muchos de los que se opusieron dijeron que rechazaban la ampliación de las autopistas en favor de inversiones en otros modos de transporte, como el transporte público y el transporte activo.
- Algunos comentarios mencionaban mejoras sísmicas; de ellos, la mayoría expresaba su apoyo a las mejoras. Sin embargo, unos pocos cuestionaron la necesidad de mejoras sísmicas y sugirieron invertir en necesidades más urgentes, como reparar las carreteras dañadas.

2.9 Finalidad y necesidad, metas y objetivos

Aproximadamente 580 propuestas abordaban el tema de la Finalidad y la Necesidad, las Metas y los Objetivos. Los comentarios categorizados bajo este tema incluyen tanto comentarios sobre la Declaración de Propósito y Necesidad específicamente como comentarios más generales que abordan los componentes centrales del Proyecto, incluyendo el peaje, la adición del tercer carril que falta en la I-205 entre los puentes Tualatin y Abernethy y la adaptación de los puentes en este corredor para que sean sísmicamente resistentes. Los comentarios incluidos en esta categoría también abordaron la eficacia de los peajes para lograr los objetivos del Proyecto, incluyendo la reducción de la congestión, la generación de ingresos para las mejoras de carreteras y puentes, el fomento de formas alternativas de viajar y la reducción de emisiones.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la Finalidad y la Necesidad, las Metas y los Objetivos.

2.9.1 Preocupación por la eficacia del peaje para satisfacer la finalidad y las necesidades del proyecto

- Muchos comentaristas dijeron que les preocupaba que los peajes no fueran un método eficaz para reducir la congestión. La razón más aducida fue que el peaje desplazaría la congestión de las autopistas a las calles laterales.
- A algunos comentaristas les preocupaba que los peajes no fueran una forma eficaz de motivar a la gente a elegir modos alternativos u horarios de viaje, ya sea por la falta de opciones alternativas de tránsito, peatonales o en bicicleta, o porque la mayoría de la gente no puede cambiar su horario de viaje.
- Varios comentaristas expresaron que cualquier beneficio percibido del Proyecto era engañoso o se veía superado o eliminado por los impactos negativos del Proyecto. El tema más común entre estas opiniones era que el impacto financiero de los peajes en las familias y las empresas superaría cualquier beneficio local o regional.
- Algunos comentarios expresan su preocupación por la eficacia de los peajes para generar ingresos, afirmando que hay formas más eficientes de hacerlo, como el aumento del impuesto sobre la gasolina.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE FINALIDAD Y NECESIDAD, METAS Y OBJETIVOS

"¿Cuántos de nosotros crees que DESEAMOS estar en la autopista entre las 7-9am? ¿No cree que si tuviéramos otra opción horaria probablemente la utilizaríamos? No obtendrá el efecto que desea mediante el peaje de esta autopista".

"Estoy de acuerdo en que hay que modernizar el sistema de autopistas, pero es inadecuado e impropio utilizar los peajes para financiar las mejoras. Estos peajes harán que las comunidades sean menos habitables, aumentarán la congestión, incrementarán las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación atmosférica, provocarán más contaminación acústica y, en general, degradarán la calidad de vida de todos los habitantes de la región".

"Apoyo el peaje electrónico en la I205 y la I5. Aunque parezca contrario a la intuición, espero que el peaje acabe ayudando a reducir la congestión del tráfico en Stafford Road y Oregon 43. Además, a medida que disminuyan los

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Algunos comentarios expresaban la preocupación de que el peaje no consiguiera reducir las emisiones de los vehículos, porque el tráfico simplemente se redirigiría a otro lugar o porque los vehículos tomarían rutas más largas para evitar los peajes.

2.9.2 Apoyo a los objetivos del proyecto

- Algunos comentaristas expresaron su apoyo al peaje. Entre ellos, aproximadamente la mitad expresó su apoyo total, mientras que la otra mitad expresó algunas reservas sobre las repercusiones negativas del peaje, como la posible desviación, la carga de los peajes para las personas con bajos ingresos y la falta de una cláusula de caducidad asociada a los peajes.
- Algunos comentarios expresaban su apoyo a los objetivos del proyecto y a las mejoras previstas en la I-205, pero tenían reservas sobre los peajes como parte del proyecto.
- Unos pocos comentaristas dijeron que la Evaluación Ambiental debe indicar claramente que uno de los objetivos del Proyecto es reducir las millas recorridas por los vehículos y las emisiones de gases de efecto invernadero, y que el Proyecto debe ser diseñado para reflejar esos objetivos.

2.9.3 Escepticismo sobre los objetivos declarados

- Algunos comentarios expresan escepticismo sobre la finalidad y necesidad declaradas del Proyecto, sugiriendo que el verdadero propósito es tomar dinero del público para compensar una mala gestión financiera, llenar las arcas del gobierno o promulgar ingeniería social.
- Unos pocos comentarios expresaron que el objetivo del proyecto de aumentar los ingresos no era necesario o no era una justificación válida para el proyecto porque los proyectos de autopistas ya se financian por otros medios.
- Unos pocos comentaristas expresaron que el objetivo del Proyecto de reducir la congestión no es necesario, ya sea porque la congestión ha disminuido desde que comenzó la pandemia COVID-19 o porque la congestión es preferible a pagar un peaje.
- Algunos comentarios cuestionaban la necesidad del tercer carril en la I-205, señalando que el peaje podría reducir el tráfico lo suficiente como para que no fuera necesario un tercer carril.
- Algunos comentarios cuestionan la necesidad de adaptar los puentes para que sean sismorresistentes y sugieren invertir en necesidades más urgentes, como reparar las carreteras dañadas.

2.9.4 Necesidad y alcance del peaje

- Algunos comentaristas dijeron que sólo debería haber peajes en los cruces del río Columbia entre Oregón y Washington. Sin embargo, algunos comentaristas dijeron que no debería haber peajes en esos puentes interestatales.
- Unos pocos comentaristas dijeron que todos los proyectos de peaje en la región deben comenzar al mismo tiempo, incluyendo el Proyecto Regional de Tarificación de la Movilidad y el Programa de Sustitución de Puentes Interestatales.
- Algunos comentaristas dijeron que la I-5 debería ser de peaje en lugar de la I-205.

2.10 Transporte multimodal

Aproximadamente 490 propuestas se referían al transporte multimodal, lo que incluye comentarios relacionados con el transporte público y el transporte activo.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con el transporte multimodal.

- Muchos participantes indicaron que el transporte público en la subregión I-205 y las comunidades circundantes no es una alternativa viable para ellos porque es inseguro, poco frecuente, poco fiable y/o inaccesible.
- Muchos comentarios indican que ODOT debería invertir más en transporte público.
- Muchos comentaristas dijeron que el ODOT debería invertir más en infraestructuras para peatones y ciclistas, mientras que unos pocos dijeron que el ODOT debería dejar de gastar dinero en infraestructuras para peatones y ciclistas. Algunos de los que apoyaron la inversión deseaban ver mejoras cerca de la I-205 y en rutas paralelas.
- Algunos comentarios afirman que caminar y montar en bicicleta no son opciones de transporte alternativas debido a la falta de infraestructuras o a la capacidad física de cada uno.
- Unos pocos opinan que el puente Arch debería cerrarse al tráfico rodado, mientras que otros opinan que no debería cerrarse al tráfico rodado.

2.11 Implantación de peajes

Aproximadamente 470 propuestas se referían a la implantación de peajes. Entre ellas se incluían comentarios sobre la estructura de las tarifas de peaje, los créditos y exenciones, los mecanismos de cobro de peajes, la ejecución de los pagos y la infraestructura del sistema de peajes.

En general, los comentaristas expresaron su interés por saber cuánto les costarían los peajes, así como durante cuánto tiempo se cobrarían. Los comentaristas compartieron ideas sobre cómo minimizar el impacto financiero del peaje sobre los residentes y grupos demográficos específicos. Varios comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que los procesos administrativos para la implantación del peaje fueran costosos y, por tanto, ineficaces para generar ingresos. Las preguntas más frecuentes se referían a los costes administrativos del programa de peajes, las tarifas de peaje en hora punta-, si los peajes se suprimirán en algún momento y las poblaciones que pueden acogerse a los descuentos de peaje.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la implantación de peajes.

2.11.1 Cronometraje y duración

- Varios comentaristas dijeron que el cobro de peaje debería cesar una vez que se hayan pagado las mejoras de la I-205.
- Algunos comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que, una vez implantadas, las tarifas de peaje aumentarían continuamente. Algunos participantes también expresaron su preocupación por que el proyecto de peaje de la I-205 diera lugar a otros proyectos de peaje en todo el estado.
- Algunos comentaristas afirmaron que el cobro de peajes sólo debería comenzar una vez finalizada la construcción de mejoras y proyectos de mitigación en las carreteras locales para hacer frente a los impactos de desvío antes de que se produzcan.
- Algunos comentarios sugieren que el proyecto de peaje de la I-205 y el proyecto de tarificación de la movilidad regional deberían aplicarse simultáneamente para reducir los desvíos a carreteras locales y sus efectos negativos asociados.
- Algunos comentaristas afirmaron que los peajes deberían implantarse antes de evaluar la necesidad de ampliar la I-205.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL CALENDARIO Y LA DURACIÓN

"Todos los proyectos deberían tener costes asociados configurados de antemano y los peajes deberían cesar una vez recaudado el dinero para el proyecto. Todos sabemos que esto no tendrá fin y que el Departamento de Transportes seguirá encontrando

2.11.2 Peaje tarifas

- Varios comentaristas sugirieron que los residentes del condado de Clackamas deberían recibir descuentos en los peajes porque creen que los peajes les supondrán una carga financiera desproporcionada.
- Varios comentaristas afirmaron que no podían revisar suficientemente la evaluación ambiental ni aportar comentarios al respecto porque aún no se habían determinado las tarifas de peaje. Los comentaristas expresaron su preocupación de que ODOT no fuera transparente con los supuestos de tarifas utilizados en el análisis y sugirieron que se necesita más información sobre el coste real de los peajes para un hogar medio o mediano.
- Algunos comentaristas dijeron que la tasa de peaje supuesta de hasta 2,20 dólares por viaje era demasiado alta y tendría un impacto financiero sustancial. Algunos de estos comentarios

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE TARIFAS DE PEAJE

"Permitir que a los ciudadanos de WL [West Linn] que se apunten a un transmisor sólo se les pueda cobrar 10 dólares o XXX número de dólares debido a la proximidad del peaje. Esto supondrá un alivio para los ciudadanos de WL".

"Decirme que el peaje oscila entre 0,55 y 2,20 dólares es una horquilla enorme si la sumamos diaria, mensual y anualmente. Se necesita más transparencia sobre el coste real del

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

también incluían estimaciones propias de los costes mensuales o anuales para un hogar basadas en la tarifa de peaje más alta y un número aproximado de viajes necesarios.

- Algunos comentaristas expresaron su preocupación de que la tasa variable y el peaje en hora punta-causaría mayores cargas financieras a las personas que no pueden cambiar su tiempo de viaje.
- Algunos participantes sugirieron que determinados grupos demográficos recibieran descuentos en los peajes, como las personas mayores, los veteranos y los trabajadores de la sanidad, la educación o las organizaciones sin ánimo de lucro-. Algunos participantes sugirieron que los conductores de vehículos compartidos o de reparto también recibieran un descuento en el peaje.
- Algunos comentaristas dijeron que las tarifas de peaje deben basarse en el tipo de vehículo y el peso. Algunos participantes sugirieron que los vehículos de bajas emisiones (-) o de emisiones cero (-) deberían recibir descuentos, pero otros sugirieron lo contrario porque esos vehículos ya pagan pocos o ningún impuesto sobre la gasolina.
- En algunos comentarios se sugiere poner un tope a las tarifas variables o cobrar a los usuarios sólo una vez al día.

2.11.3 Tecnología de peaje

- Algunos comentaristas expresaron su preocupación de que el cobro de peaje implicaría cabinas de peaje, lo que obligaría a los coches a detenerse para pagar un peaje y por lo tanto aumentar la congestión en I-205.
- Algunos participantes expresaron su preocupación por la seguridad del peaje electrónico y la recogida de matrículas, fotos de los conductores y otros datos. Algunas personas preguntaron quién tendría acceso a la información recopilada.
- Algunos comentarios indican que los peajes deberían cobrarse mediante transpondedores o sistemas electrónicos.
- Unos pocos comentaristas expresaron su preocupación de que la tecnología de peaje sería intensiva en energía y por lo tanto contraproducente para los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE LA TECNOLOGÍA DE PEAJE

"Incluso en esta propuesta de sistema de captura de cámara que se está flotando actualmente, el tráfico tendría que reducir la velocidad para la colección de radio de los transmisores, así como la colección de fotos de las matrículas y los rostros de los conductores como lo hace en todos los demás estados que utilizan estos sistemas (MA, NH, NY, etc.)".

"Me opongo a la "captación" electrónica

2.11.4 Ejecución

- Algunos comentaristas expresaron su preocupación por que los peajes electrónicos pudieran ser fácilmente evadidos por personas que cubrieran sus matrículas o por quienes no las tuvieran.
- Unos pocos comentaristas cuestionaron la eficacia de hacer cumplir el cobro de peaje para-de los conductores del estado-y otras personas sin transpondedores.
- Algunos comentarios piden que la aplicación del pago de peajes no agrave las desigualdades raciales y/o de ingresos castigando a los que menos pueden pagar a tiempo.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE LA APLICACIÓN

"La gente ya está cubriendo sus matrículas (si las tienen) con fundas sombreadas en la I-5. Aumentará el comportamiento evasivo".

2.12 Equidad

Aproximadamente 400 propuestas abordaron la equidad. Los comentarios sobre este tema expresaron sentimientos sobre cómo la implementación del Proyecto de Peaje I-205 tendría impactos no equitativos, especialmente para las personas con bajos ingresos, las poblaciones negras, indígenas y de color (BIPOC), las personas con discapacidades, las personas mayores, las personas con dominio limitado del inglés y otras comunidades histórica

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE LA EQUIDAD

"Soy una madre soltera con bajos ingresos, esto supondría una GRAN dificultad financiera para mí. Dependo de I-205 para actividades importantes para mis hijos, no tendría opción de elegir una ruta alternativa".

"Mi marido y yo somos personas mayores que vivimos con un presupuesto restringido y tener que pagar un peaje sólo para hacer recados, compras, citas con el médico, etc. sería una dificultad horrible para nosotros y para tantas otras personas de nuestra ciudad."

"Oregón ya es un lugar caro para vivir y los peajes crearán una carga financiera desproporcionada para los de-bajos ingresos y los barrios minoritarios".

"Esto hará aún más difícil que las personas que dependen de cuidadores a domicilio en-encuentren cuidadores, ya que los costes seguirán

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

y/o actualmente desatendidas.⁸ Los comentarios sobre la equidad a menudo también se incluyeron en el apartado de Finanzas Familiares e Implantación de Peajes: Tarifas de peaje, en relación con la carga financiera que soportan estas comunidades y las peticiones de un descuento para ellas.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la equidad.

- Muchos participantes compartían la creencia de que el proyecto supondría una carga desproporcionada para las personas con ingresos bajos-porque son las que menos pueden permitirse un coste adicional o cambiar sus horarios de viaje debido a la inflexibilidad de sus horarios de trabajo.
- Algunas personas expresaron que el proyecto afectaría negativamente a las personas mayores porque tienen ingresos fijos, viajan con frecuencia a través de las comunidades para citas médicas y / o tienen problemas para utilizar otros modos de transporte.
- Unos pocos comentaristas expresaron que el Proyecto afectaría a las comunidades BIPOC debido a la correlación entre raza/etnia y nivel de ingresos, y porque algunas comunidades BIPOC fueron directa o indirectamente empujadas a los bordes del área metropolitana de Portland, donde hay menos opciones de transporte aparte de conducir un vehículo personal.
- Algunas personas expresaron su opinión sobre cómo afectaría el proyecto a las personas con discapacidad, que a menudo tienen que desplazarse a otras comunidades para acudir a citas médicas y tienen dificultades para utilizar otros medios de transporte.
- En algunos comentarios se mencionan los efectos sobre la "clase trabajadora", lo que a menudo implica que consideran que la clase trabajadora tiene ingresos bajos-sin declararlo explícitamente.

2.12.1 Programa de peaje para personas con bajos ingresos

Unas pocas propuestas se referían específicamente al desarrollo de un programa de peaje para las rentas bajas-. Los comentaristas parecían no ser conscientes o no creer que el programa fuera a suponer una diferencia significativa para las poblaciones en cuestión.

Entre los principales temas de los comentarios sobre el programa de peaje para rentas bajas-se incluyen los siguientes:

- Unos pocos comentaristas dijeron que el proceso de solicitud y acceso a los descuentos a través del programa de peaje para personas con ingresos bajos-supondría una carga adicional para las poblaciones con ingresos bajos-. Ayudaría vincular los descuentos de peaje a los programas de prestaciones existentes, como el Programa de Asistencia Nutricional Complementaria (SNAP).

⁸ La equidad es distinta de la justicia. Los comentarios que utilizan la palabra "equidad" pero no se refieren a comunidades histórica y/o actualmente desatendidas se codifican como Equidad, no como Equidad. Algunos ejemplos son la preocupación por la clase media y las comunidades geográficas que, según los comentaristas, se verán injustamente perjudicadas por el proyecto.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Algunos comentarios afirman que no hay suficiente claridad sobre el programa de peaje para rentas bajas-, como los requisitos de elegibilidad y los procedimientos de inscripción.

2.13 Seguridad

Alrededor de 350 propuestas se referían a la seguridad en el transporte. En ellos se incluían comentarios sobre la seguridad en cualquier medio de transporte, ya fuera en coche, en transporte público, a pie, en bicicleta o rodando. La preocupación más común era la disminución de la seguridad en las carreteras locales debido a la mayor congestión causada por el desvío del tráfico, tanto para los viajeros en general como para los peatones y ciclistas en particular.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la seguridad.

- Varios comentaristas afirmaron que el aumento del tráfico creará condiciones inseguras para peatones y ciclistas, especialmente porque las comunidades adyacentes a la I-205 carecen a menudo de aceras e infraestructuras protegidas para bicicletas.
- Algunos participantes afirmaron que el ODOT debería invertir más en hacer las calles más seguras, basándose en la percepción de que el desvío y la desviación de la I-205 probablemente aumentarán la congestión y los accidentes en las calles locales y debido a la creencia de que los modos alternativos de transporte como el ciclismo y el transporte público han sido históricamente infrafinanciados. Algunos mencionaron zonas concretas que necesitan inversiones, como Lake Oswego, West Linn y Stafford Hamlet. Algunos mencionaron también escuelas específicas en las que invertir, como la Stafford Primary School, la Trillium Creek Primary School, la Bolton Primary School, la Rosemont Ridge Middle School y la Willamette Primary School.
- Algunos comentarios afirman que el transporte público no es lo suficientemente seguro como para ser una opción de transporte alternativa.
- Unos pocos comentaristas dijeron que la ampliación de la I-205 mejorará la seguridad porque el tráfico fluirá mejor, mientras que un número ligeramente mayor de comentaristas dijo que la ampliación de la I-205 no mejorará la seguridad porque el aumento de la capacidad inducirá la demanda y la congestión no disminuirá con el tiempo.
- Algunos comentaristas mencionaron una nueva escuela secundaria en construcción, cerca de Ostman Road y Willamette Falls Drive. Expresaron su preocupación por que el posible aumento del tráfico en esa zona debido al peaje pusiera en peligro a los escolares cuando se abriera el colegio.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE SEGURIDAD

"Soy estudiante del instituto West Linn. Cientos de mis compañeros cruzan a pie la autopista 43 todos los días durante la hora del almuerzo. ... Es inseguro como es, y estoy muy preocupado por los problemas de seguridad del aumento de re-enrutamiento y desvío fuera de la autopista cuando estos conductores tratan de ahorrar unos cuantos dólares en peajes al salir de la autopista para conducir más allá de mi escuela y mi barrio".

"El peaje aumentará el desvío local más allá de la hora punta hasta las 24 horas del día, ya que los automovilistas evitarán los peajes. No es seguro ni

2.14 Calidad del aire, cambio climático, emisiones de gases de efecto invernadero y energía

Aproximadamente 350 propuestas abordaron la calidad del aire, el cambio climático, las emisiones de gases de efecto invernadero y la energía. Entre ellas se incluían observaciones sobre el aumento de las emisiones en la región y comentarios relacionados con los objetivos climáticos locales, regionales, estatales y nacionales.

En general, los comentaristas expresaron opiniones diferentes sobre la eficacia del peaje como medio para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con la calidad del aire, el cambio climático, las emisiones de gases de efecto invernadero y la energía:

- Varios comentaristas expresaron su preocupación de que el desvío del tráfico debido al peaje aumentaría los volúmenes de tráfico, aumentaría el ralentí de los vehículos y disminuiría la velocidad de desplazamiento en las calles del vecindario, aumentando así la contaminación atmosférica localizada.
- Varios comentaristas afirmaron que los proyectos centrados en el coche-no contribuyen a combatir el cambio climático. Algunos comentaristas dijeron que el ODOT debe actuar de acuerdo con los objetivos de Oregón de reducción de las emisiones de carbono y las acciones para combatir el cambio climático, lo que significa no añadir más capacidad a las autopistas e invertir más en modos de transporte distintos a la conducción de vehículos personales.
- Algunos comentarios se referían a la posibilidad de que los viajeros recorrieran distancias más largas para evitar los peajes, aumentando así la contaminación atmosférica general al aumentar los kilómetros recorridos por los vehículos, el consumo de combustible y el tiempo de ralentí en los cruces.
- Algunos comentarios mencionaron favorablemente el uso de vehículos eléctricos (VE) por sus menores emisiones contaminantes en comparación con los vehículos convencionales de combustible-.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL COMPROMISO/PROCESO PÚBLICO

"Pueden producirse aumentos localizados de las emisiones de contaminantes atmosféricos cuando aumentan los volúmenes de tráfico o cuando los vehículos pasan más tiempo al ralentí en las intersecciones señalizadas".

"Seguir impulsando cambios en las carreteras de Oregón centrados en el coche-no contribuye en nada a combatir el cambio climático".

2.15 Empresas y transporte de mercancías

Aproximadamente 300 propuestas se referían a los efectos sobre las empresas y/o el transporte de mercancías. En general, los comentarios expresaron su preocupación por el impacto de los peajes en las pequeñas empresas y los negocios locales de las comunidades directamente adyacentes a la I-205.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con las empresas y el transporte de mercancías.

- Muchos comentaristas expresaron su preocupación por el hecho de que el aumento de los costes de transporte derivados del peaje para las operaciones comerciales tendría un impacto negativo en las empresas pequeñas y locales.
- Muchos participantes expresaron su preocupación por que las empresas tuvieran que subir sus precios para compensar el gasto adicional de los peajes.
- Varios comentaristas expresaron su preocupación de que los peajes disuadirían a la gente de buscar empleo en o visitar las comunidades adyacentes a la I-205 para ir de compras, cenar o visitar los destinos turísticos y recreativos locales. Las comunidades más mencionadas fueron West Linn, Oregon City y la zona de Willamette en West Linn en particular.
- Algunos comentaristas expresaron su frustración por el hecho de que el peaje daría lugar a un movimiento de mercancías menos fiable.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EMPRESAS Y TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

"Esto también reducirá los desplazamientos entre estados para actividades como ir de compras, a cenar o de recreo. ... Esto podría reducir algo la congestión, pero el impacto en las empresas será enorme".

"Los peajes ejercerán una presión inflacionista sobre los ingresos de hogares y empresas, y conducirán a

2.16 Recursos sociales y comunidades

Aproximadamente 270 propuestas se referían a recursos sociales y comunidades. Estos comentarios expresaban sentimientos acerca de cómo la ejecución del Proyecto de Peaje I-205 afectaría a la calidad de vida, en general, y al acceso físico específico a los servicios sociales, servicios públicos, organizaciones religiosas, escuelas, parques e instalaciones recreativas e instalaciones médicas de la zona.

En general, a muchos comentaristas les preocupaba que el aumento de la congestión local por el desvío les disuadiera o les impidiera viajar a destinos para cubrir necesidades básicas y sociales.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con los recursos sociales y las comunidades:

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE RECURSOS SOCIALES Y COMUNIDADES

"Vivimos en esta comunidad y yo-205 es una carretera que tenemos que utilizar para acceder a los centros médicos. Mis padres ancianos viven conmigo en West Linn y tienen varias citas médicas en Kaiser Sunnyside y Kaiser Tualatin".

"Ahora a nuestra familia le costará dinero visitar a otra familia al otro lado del río, ir a la iglesia los domingos y ver a los amigos. Las comunidades y los círculos sociales de las personas no se

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Varios comentaristas compartían la opinión de que el peaje en la I-205 empeoraría la calidad de vida en los barrios circundantes al aumentar el volumen de tráfico y la velocidad de circulación en las calles locales.
- Algunos comentaron que el peaje en la I-205 obstaculizaría su capacidad para acudir a citas médicas en otras comunidades al eliminar la ruta más accesible y aumentar el tiempo de viaje.
- Algunos afirmaron que el peaje en la I-205 dificultaría el acceso a necesidades básicas como tiendas de comestibles y farmacias, servicios como citas con organismos gubernamentales y destinos como iglesias, escuelas, bibliotecas y hogares de amigos y familiares, muchos de los cuales exigen desplazarse a otras comunidades. Las comunidades más mencionadas fueron West Linn, Oregon City y la zona de Willamette en West Linn en particular.

2.17 Mitigación y control

Aproximadamente 190 propuestas abordaban la mitigación y/o el seguimiento. La mitigación se define como cualquier medida para reducir los posibles efectos negativos del Proyecto, y la supervisión se refiere a la evaluación continua de la eficacia del sistema de peaje y sus efectos después de la aplicación.

Muchos comentarios sobre la mitigación discutieron la congestión y la mitigación de la seguridad de los efectos negativos de desvío a rutas alternativas y calles locales. Estos comentarios se referían a las propuestas de mitigación de la evaluación ambiental, a peticiones de proyectos específicos de mitigación adicionales, al escepticismo de que los impactos del proyecto pudieran mitigarse y a la necesidad de más detalles sobre la aplicación y el calendario de las medidas de mitigación. En general, muchos comentaristas expresaron que la mitigación del transporte prevista actualmente no es suficiente. Más allá del transporte, algunos comentarios abordaron la mitigación del aumento de la contaminación acústica y atmosférica en las calles locales.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE MITIGACIÓN

"Si bien he visto mención de la mitigación que se ofrecerá a los residentes en la zona, la mitigación parece ser vaga y desequilibrada viendo la cantidad inconveniente en el área inmediata alrededor de nuestro hogar se verá afectado."

"Se necesita una mitigación significativamente mayor en la intersección Borland/Stafford. ... Es necesaria una mitigación adicional de la seguridad de peatones y ciclistas como resultado directo de la alternativa de construcción y del aumento del tráfico en las carreteras interestatales que no son debido a la evitación del peaje. Las

Los organismos asociados hicieron comentarios sobre la supervisión, concretamente sobre la necesidad de que ODOT colabore con los socios en el desarrollo de un programa de supervisión satisfactorio. Entre ellos se incluían comentarios sobre la necesidad de un seguimiento continuo para identificar los efectos del proyecto, una mayor definición del programa de seguimiento y detalles sobre cómo se determinarían y aplicarían las futuras medidas de mitigación. En general, los comentarios expresan la necesidad de más información sobre el programa de vigilancia.

En las secciones siguientes se resumen los temas principales de los comentarios recibidos en relación con la Mitigación y la Supervisión:

2.17.1 Medidas paliativas para el transporte

- Varios comentaristas dijeron que la mitigación de transporte propuesta no va lo suficientemente lejos para hacer frente a los impactos negativos del tráfico desviado debido al peaje, incluyendo el potencial de aumento de la congestión y los riesgos de seguridad en las carreteras locales.
- Varios comentaristas dijeron que necesitaban más detalles sobre las medidas paliativas previstas, algunas de las cuales se señalan como "por definir" en la evaluación ambiental sin información sobre cuándo y cómo se determinarán. Algunos comentarios pedían específicamente que se aclarara el proceso de identificación y aplicación de medidas paliativas.
- Algunos comentarios afirman que la congestión y los impactos sobre la seguridad en las calles locales no se pueden mitigar porque no hay ninguna solución viable para acomodar el alcance de los aumentos de tráfico previstos sin ampliar las carreteras afectadas, lo cual no es posible debido a las limitaciones geográficas o de derecho-de-adquisición de vías.

2.17.2 Solicitudes específicas de mitigación

- Algunas personas preguntaron qué medidas de mitigación se proponían para Main Street, Willamette Falls Drive o Arch Bridge de Oregon City.
- Unos pocos comentaristas solicitaron medidas de mitigación tales como semáforos, luces intermitentes rápidas rectangulares, y rotondas para lugares en Stafford Road, OR 99E y OR 43 para mitigar los impactos del aumento del tráfico de desvío y hacer frente a la percepción de condiciones inseguras para las personas que caminan y andan en bicicleta.
- Unos pocos comentaristas solicitaron que todos los ingresos del peaje se utilizaran para mitigar los impactos en West Linn y Oregon City.

2.17.3 Calendario de las medidas paliativas

- En algunos comentarios se afirma que las medidas de mitigación del transporte para hacer frente al aumento de la congestión y los riesgos para la seguridad en las carreteras locales deben estar en marcha o en construcción antes del inicio del peaje.

2.17.4 Supervisión

En general, los comentarios expresan la necesidad de más información sobre el programa de vigilancia.

- Varios comentaristas dijeron que no está claro cómo el seguimiento conduciría a la aplicación de futuras medidas de mitigación, quién sería responsable de su aplicación y cómo ODOT y las jurisdicciones locales llegarían a un consenso sobre la aplicación y las modificaciones del programa de seguimiento.
- Algunos comentarios expresaban la creencia de que la necesidad de un programa de seguimiento era prueba de que debía exigirse una Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto.
- En algunos comentarios se afirma que el plan de vigilancia carece de detalles sobre su alcance, la duración del periodo de vigilancia, la red de transporte que se vigilará, cómo se administrará y financiará y qué normas se aplicarán.
- Unos pocos comentaristas dijeron que el programa de control continuo debe estar respaldado por un compromiso para mitigar los impactos del programa de peaje.
- En algunos comentarios se afirma que es necesario definir mejor el proceso de seguimiento a largo-plazo de las normas operativas, la gestión de la congestión y la seguridad.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL SEGUIMIENTO

"Apoyamos firmemente un programa de seguimiento continuo que esté respaldado por el compromiso de mitigar los impactos imprevistos debidos a factores como los cambios en las tarifas de peaje, las hipótesis de crecimiento, las hipótesis sobre la red de carreteras y de tránsito y la financiación de los proyectos de mejora asumidos."

"No hemos podido encontrar ningún detalle sobre el alcance de este programa [de supervisión], la duración del periodo de supervisión, la red de transporte que se supervisará, cómo se administrará y financiará y qué normas se aplicarán. Tampoco está claro qué medidas podrían aplicarse como resultado de la vigilancia, cómo podría cambiar la mitigación en respuesta a la vigilancia, y cómo ODOT y las jurisdicciones locales llegarían a un consenso sobre la aplicación de las"

2.18 Otros proyectos regionales y planes de transporte

Alrededor de 170 comentarios se referían a otros proyectos regionales y planes de transporte, incluidos comentarios sobre otros proyectos de peaje en la región, efectos acumulativos de múltiples proyectos de peaje en la región y otros proyectos de infraestructuras regionales y planes de transporte.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con Otros proyectos y planes de transporte regionales:

- Algunos comentaristas dijeron que ODOT debe completar una Declaración de Impacto Ambiental para estudiar los efectos acumulativos del

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE OTROS PROYECTOS Y PLANES DE TRANSPORTE REGIONALES

"Estoy pidiendo que ODOT no utilice West Linn y Oregon City como conejillos de indias en su experimento de peaje y en su lugar completar la Movilidad Regional de Precios (Peaje) Proyecto ANTES de peaje una parte o el metro. Así se podrá evaluar adecuadamente"

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Proyecto de Peaje I-205 con otros proyectos regionales, incluyendo el Proyecto Regional de Precios de Movilidad y el Programa de Sustitución de Puentes Interestatales.

- En algunos comentarios se afirma que el ODOT se ha centrado demasiado en el peaje, lo que ha perjudicado a otros proyectos de infraestructuras regionales al desviar de ellos la atención y los fondos de la agencia.
- Unos pocos comentaristas afirmaron que si se implantan peajes en la región, todos los ingresos deberían financiar otros proyectos de construcción, como la construcción de un nuevo puente I-5. Algunos otros mencionaron cambios deseados en otros proyectos regionales y planes de transporte, como mejoras en la 82ª Avenida, el tren ligero en el Programa de Sustitución de Puentes Interestatales y el cierre del Puente Arch al tráfico rodado.

2.19 Otros ejemplos de peaje

Alrededor de 140 comentarios se referían a otros ejemplos de peaje, incluidos los peajes en otros estados y países en general, así como los peajes en lugares específicos. En general, muchos comentaristas se refirieron al peaje en otros lugares para expresar que los peajes afectarían negativamente a Oregón, que el Proyecto debería tener una cláusula de caducidad y que debería haber una ruta alternativa sin peaje.

La siguiente lista resume los principales temas de los comentarios recibidos en relación con Otros ejemplos de peaje:

- Basándose en la experiencia, algunos comentaristas dijeron que el peaje puede reducir la congestión del tráfico o es una buena manera de pagar por la infraestructura de carreteras, pero más dijeron que el peaje no reduce la congestión del tráfico y es ineficiente para generar ingresos.
- Algunos comentarios hacen referencia al peaje en otros lugares de Estados Unidos, queriendo evitar experiencias en California, Nueva York, Nueva Jersey, Washington u otros estados que tienen carreteras de peaje. Otros lugares mencionados negativamente son Washington D.C., Ohio (Columbus), Illinois, Virginia, Connecticut, Colorado (Denver), Texas y Florida (Orlando).
- Algunos comentaristas dijeron que tiene que haber un carril o ruta de autopista alternativa que no sea de peaje, y que el peaje sólo funciona en lugares como California o Nueva York porque tienen un transporte público eficiente y/o rutas alternativas.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE OTROS EJEMPLOS DE PEAJE

"La tarificación vial fue una parte importante de la gestión del tráfico en Singapur, y funcionó. Funcionó a muchos niveles. Si se trabaja para disminuir la demanda. Y funcionó para incentivar a la gente a tomar otros modos de transporte".

"Me opongo a un sistema de financiación que consumirá al menos el 40% de los ingresos sólo para funcionar. Habiendo vivido en el norte de Virginia mientras aumentaba el peaje, sé que los costes administrativos pueden ascender a casi el 100% de los ingresos, y que la mayor parte o la totalidad van a parar a contratistas privados."

"Cuando vivía en California, donde había peajes de vez en cuando, solían estar en vigor durante las horas punta y normalmente sólo un carril de la autopista era el de peaje (donde había

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Algunos comentaristas mencionaron componentes positivos de proyectos de peaje en otros lugares que ODOT debería incorporar, como el uso del sistema EZ-Pass, la celebración de foros informativos y ayuntamientos sobre el peaje como los que han experimentado en la zona de Seattle, la implantación de un sistema como el de Guatemala o la creencia de un descuento para residentes locales como en Boston.

2.20 Otros efectos medioambientales

Aproximadamente 130 propuestas se referían a otros recursos comunitarios y ambientales estudiados en la evaluación ambiental, como el ruido, la calidad visual, el uso del suelo, los recursos históricos, el agua, la vegetación y la fauna.

A continuación se resumen los principales temas de los comentarios recibidos en relación con Otros efectos medioambientales.

2.20.1 Ruido

- Algunos comentarios expresan la preocupación de que el desvío aumente el ruido del tráfico en las comunidades locales. Los comentaristas señalaron especial preocupación por los niveles de ruido a lo largo de OR 99E, OR 43, Mountain Road, Borland Road, Childs Road, Stafford Road, Pimlico Road y Johnson Road. Algunos comentarios mencionan la preocupación por los niveles de ruido en el barrio Willamette de West Linn.
- Algunos comentarios afirmaron que el tercer carril añadido en la I-205 aumentaría el tráfico a largo plazo y, por tanto, los niveles de ruido en la autopista.
- Unos pocos comentaristas dijeron que debería construirse un muro acústico en la I-205 para mitigar el ruido del tráfico existente y futuro. Algunos comentaristas se mostraron en desacuerdo, afirmando que un muro acústico era un gasto innecesario porque las personas que viven cerca de la autopista ya conocían las implicaciones sobre los niveles de ruido cuando decidieron comprar casas allí.
- Unos pocos comentarios afirmaron que el aumento del ruido provocado por el desvío del tráfico disminuiría el valor de sus viviendas.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE OTROS EFECTOS MEDIOAMBIENTALES

"Las autopistas de peaje, sin embargo, crean cargas indebidas e injustas en las comunidades locales que rodean la autopista, por el aumento del ruido, la contaminación, la pérdida de valor de la propiedad, el aumento de la congestión del tráfico local y el desgaste de las carreteras financiadas y mantenidas localmente".

"Esta ampliación subvenciona la expansión suburbana de la región de Portland. Cada nueva vivienda construida en la periferia suburbana en lugar de como relleno más cerca de los centros urbanos se traducirá en más emisiones de GEI por el aumento de los desplazamientos en automóvil, así como en la destrucción de más tierras agrícolas y forestales."

2.20.2 Calidad visual y uso del suelo

- Algunos comentarios afirmaban que la belleza natural y los espacios abiertos son una cualidad definitoria del noroeste del Pacífico y expresaban su preocupación por que el aumento del tráfico en las carreteras locales redujera la calidad visual de la zona.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- Algunos participantes afirmaron que la congestión del tráfico está causada por el crecimiento de la población, junto con la expansión urbana y suburbana, y sugirieron que el tercer carril añadido contribuiría aún más a la expansión.
- Algunas personas sugirieron que debería realizarse un análisis más profundo para comprender el impacto en los usos del suelo en la zona del proyecto, especialmente en las propiedades de parques y escuelas.

2.20.3 Recursos históricos

- Algunos comentaristas afirmaron que el desvío del tráfico pondría en peligro los recursos históricos, en particular el histórico puente Arch Bridge de Oregon City, el ascensor municipal de Oregon City y un abrevadero de la calle Sunset.
- Algunas personas expresaron su preocupación por las repercusiones del desvío en el histórico barrio de Willamette, en West Linn, afirmando que el aumento del tráfico deterioraría el estado de las calles y destruiría su carácter.

2.20.4 Entorno natural: Suelo, agua, vegetación, fauna

- Algunos comentarios mencionan preocupaciones medioambientales generales sobre la tierra y el agua de la zona del proyecto.
- Algunos comentaristas expresaron su preocupación por la seguridad de los cruces de fauna y las colisiones debidas al aumento del tráfico en las calles laterales por el desvío del tráfico.
- Unos pocos comentaristas dijeron que les preocupaba que el aumento de la congestión en las calles de superficie y el tráfico al ralentí aumentara la contaminación por gas y petróleo a los desagües pluviales y las vías fluviales circundantes.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL ENTORNO NATURAL

"Debido a su ubicación rural, es frecuente que la fauna de gran tamaño sufra atropellos al cruzar para acceder al río. El aumento del tráfico probablemente incrementará los accidentes debidos a los ciervos que cruzan la carretera".

"El aspecto medioambiental será sin duda un reto, ya que las calles de superficie se verán afectadas y habrá más tráfico pesado parado, lo que derramará más aceite y fluidos de

3 Resumen de los comentarios de la Agencia

3.1 Aportaciones de las tribus y los organismos participantes

Como se indica en la sección 1.6, el ODOT y la FHWA se pusieron en contacto con las tribus y los organismos participantes de diversas maneras antes y durante el periodo de comentarios de la evaluación ambiental y les animaron a presentar sus observaciones. Ninguna tribu ha presentado comentarios. Dieciséis organismos participantes presentaron observaciones, que se enumeran en Cuadro 3-1.

Cuadro 3-1. Organismos participantes que presentaron comentarios sobre la evaluación ambiental

Tipo de organismo participante	Agencia
Estado	Departamento de Transporte del Estado de Washington
Regional	Consejo Metropolitano
	Personal del metro
	Consejo Regional de Transporte del Suroeste de Washington
Condado	Junta de Comisarios del Condado de Clackamas
	Condado de Clark, WA
	Condado de Washington
Ciudad	Ciudad de Gladstone
	Ciudad de Happy Valley
	Ciudad de Lake Oswego
	Ciudad de Oregón
	Ciudad de Tualatin
	Ciudad de Vancouver, WA
	Ciudad de West Linn
Agencia de Tránsito	TriMet

3.2 Temas clave de los comentarios de los organismos participantes

Muchos de los temas de los comentarios de los organismos participantes fueron similares a los temas generales de los comentarios del público, como se describe en la Sección 1.7. Algunos organismos locales, incluidas las ciudades de Gladstone, Lake Oswego, Oregon City y Wilsonville, expresaron su acuerdo con los comentarios presentados por la Junta de Comisionados del Condado de Clackamas, hicieron referencia a los mismos o adjuntaron una copia. La Junta de Comisionados del Condado de Clackamas también expresó su acuerdo con los comentarios presentados por otros organismos participantes, incluidas, entre otras, las ciudades de West Linn, Oregon City, Lake Oswego y Tualatin. Las siguientes subsecciones resumen los temas principales de los comentarios de las agencias.

3.2.1 Enfoque general de la revisión ambiental

- **Nivel de revisión de la NEPA:** Varias agencias dijeron que ODOT y FHWA deberían preparar una Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto, citando preocupaciones de que el

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

Proyecto tendría impactos ambientales significativos que no podrían ser mitigados y que es necesario un análisis adicional de los efectos del Proyecto.

- **Formato y presentación de la evaluación**

ambiental: Algunos organismos señalaron que la evaluación ambiental era demasiado densa, larga y difícil de entender, y formularon preguntas o pidieron aclaraciones sobre determinados contenidos y terminología de la documentación.

- **Consideración de otros proyectos:**

Varios organismos señalaron que el proyecto de tarificación de la movilidad regional debería incluirse en el análisis para la evaluación ambiental. Algunos organismos también solicitaron la inclusión o exclusión de otros proyectos regionales en el análisis de los efectos acumulativos. Entre los ejemplos se incluyen varios proyectos del Plan Regional de Transporte (RTP) de 2018, como las mejoras multimodales de OR 43 - Holly St. to Mary S. Young State Park (10127), las mejoras multimodales de Willamette Falls Drive - Hwy. 43 to 10th St. (10128), las mejoras de I-205/10th Street (11242) y las vías internas del proyecto Willamette Falls Legacy (12089). Algunas agencias sugirieron que los impactos acumulativos podrían captarse con una zona de estudio más amplia y un programa de seguimiento más exhaustivo.

- **Finalidad y necesidad, metas y objetivos:**

Algunos organismos afirmaron que la declaración de finalidad es demasiado limitada, no está bien definida y/o restringe la gama de alternativas razonables que deben evaluarse con arreglo a la NEPA. Unas pocas agencias dijeron que el Proyecto no satisface todas sus necesidades declaradas (por ejemplo, la mejora de la seguridad) y que la Evaluación Ambiental no explica adecuadamente cómo el Proyecto cumple sus metas y objetivos.

- **Alternativas analizadas:**

Algunas agencias dijeron que la Evaluación Ambiental debería evaluar o realizar pruebas de sensibilidad para otras alternativas. Las alternativas sugeridas incluyen un Proyecto con sólo un tercer carril I-205, ya sea como carril de peaje/gestionado o sin peaje; y Proyectos con varios ajustes en los supuestos de peaje, como el peaje sólo en las rampas de la I-205 en lugar de en los puentes, la reducción de las tarifas de peaje generales supuestas y la contabilización de los posibles descuentos o exenciones que se aplicarían en el marco del programa de peaje para bajos-ingresos.

- **Área de impacto potencial y metodología:**

Unas pocas agencias dijeron que el Área de Impacto Potencial para la Evaluación Ambiental es insuficiente y solicitaron la ampliación de las áreas de estudio que incluyen carreteras adicionales y áreas localizadas que pueden

**EJEMPLOS DE COMENTARIOS
SOBRE EL NIVEL DE REVISIÓN
NEPA**

"Como organismo participante, creemos firmemente que la EA no respalda actualmente una Declaración de Impacto No Significativo (FONSI). En su lugar, instamos a la Administración Federal de Carreteras a ordenar a ODOT que proceda a una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) para este proyecto, combinado con el RMPP,

**EJEMPLOS DE COMENTARIOS
SOBRE FINALIDAD Y NECESIDAD,
METAS Y OBJETIVOS**

"Aunque el aumento de la seguridad y la disminución de la congestión se incluyen en el propósito y la necesidad, el proyecto no satisface esta necesidad, ya que el proyecto, de hecho, disminuirá la seguridad y aumentará la congestión en las carreteras locales. Además, encontramos varios ejemplos en la EA de impactos no mitigados en la

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

experimentar cambios en los patrones de tráfico, en particular para el transporte, el ruido, la calidad del aire, el uso del suelo, y los recursos históricos y culturales. Varias agencias cuestionaron los métodos de modelización y los supuestos de la Evaluación Medioambiental, y unas pocas presentaron comentarios detallados preparados por consultores para los análisis económicos y de transporte.

- Proceso de **participación pública**: Varios organismos señalaron que el proceso de elaboración de la evaluación ambiental no ofreció suficientes oportunidades para que los organismos y el público realizaran aportaciones y no incorporó adecuadamente los comentarios recibidos antes de su publicación. Varias agencias también afirmaron que el plazo de 60-días para que el público hiciera comentarios sobre la evaluación ambiental no era suficiente y debería haberse ampliado más. Algunos expresaron su preocupación por el hecho de que los materiales traducidos no estuvieran disponibles al inicio del periodo de comentarios y afirmaron que las audiencias públicas y las sesiones informativas presenciales en-durante el periodo de comentarios no fueron bien publicitadas. Algunos afirmaron que deberían haberse celebrado más sesiones informativas sobre la evaluación ambiental fuera del horario comercial habitual.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE EL ÁREA DE IMPACTO POTENCIAL Y LA METODOLOGÍA

"La EA no analiza adecuadamente las repercusiones para la comunidad local que soportará la carga del aumento del desvío. Aunque la definición del área de estudio incluye las carreteras locales y las comunidades que experimentarían el desvío, en muchos casos no hay un análisis significativo de los impactos localizados."

"Nos preocupa que el análisis de la EA I-205 no incluya el proyecto más amplio de tarificación de la movilidad regional (RMPP). Estudiar el peaje en un corredor aislado cuando la región está estudiando un amplio plan de peaje limita la fiabilidad de las conclusiones y suscite dudas."

3.2.2 Peaje-Cuestiones específicas

- **Costes de la infraestructura de peaje**: Algunas agencias dijeron que el dinero gastado en la construcción de la infraestructura de peaje y el desarrollo del programa de peaje sería mejor dirigido a la financiación de mejoras I-205.
- **Asignación/uso de los ingresos**: Varias agencias expresaron su deseo de obtener más información sobre cómo se utilizarían los ingresos netos del peaje del Proyecto y/o solicitaron proyectos específicos de tránsito, carreteras y transporte activo que deberían financiarse con los ingresos del peaje.
- **Tarifas y normas de peaje**: Algunas agencias hicieron comentarios sobre las tarifas y normas de peaje, incluyendo una sugerencia de que el peaje debe ser eliminado durante las horas nocturnas.

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- **Política de peaje y aplicación:** Unas pocas agencias dijeron que cualquier política de peaje del estado de Oregón relacionada con la aplicación y los programas, incluida la creación de cuentas de peaje-, los programas de bajos ingresos-y los centros de atención al cliente, debería aplicarse de la misma manera a los residentes de Washington.
- **Equidad de los peajes:** Varias agencias indicaron que el peaje de la I-205 supondría una carga injusta para las comunidades locales, incluidas las de los condados circundantes tanto de Oregón como de Washington, y les exigiría pagar más por el mantenimiento de la carretera que los conductores de otras zonas del estado.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE DESVÍOS Y DESVÍOS

"El análisis de la EA demostró que cantidades significativas de tráfico que actualmente circulan por la I-205 utilizarían en su lugar carreteras locales para sortear los peajes, lo que tendría importantes repercusiones para nuestra ciudad y las comunidades que nos rodean."

"Lo más grave es que la EA resta importancia a las repercusiones que tendrá el proyecto de peaje por el desvío del tráfico de la I-205 a las calles

3.2.3 Áreas temáticas medioambientales:

- **Desvíos y desvíos:** La mayoría de las agencias expresaron su preocupación por los cambios en los patrones de tráfico futuros que se prevé que resulten del Proyecto, incluido el aumento de los volúmenes de conductores que se desvían a las carreteras locales a través de sus jurisdicciones y los efectos relacionados con las operaciones de transporte y la seguridad. Algunas agencias cuestionaron la validez del análisis de los efectos sobre el transporte y solicitaron un análisis adicional sobre el funcionamiento del tráfico y la seguridad en intersecciones y/o segmentos de carretera adicionales que no se habían analizado previamente en la evaluación ambiental. Algunos organismos solicitaron una modelización más detallada de los impactos localizados del transporte, especialmente en Lake Oswego, Oregon City y West Linn. La mayoría de las agencias solicitaron a la ODOT compromisos más específicos o exhaustivos para gestionar los impactos del desvío.

- **Mitigación y supervisión:** Varios organismos señalaron que las medidas de mitigación descritas en la evaluación ambiental son insuficientes, no están bien definidas, no son aplicables y/o es improbable que se construyan. Varias agencias pidieron más concreción sobre los compromisos de mitigación y más detalles sobre los programas de supervisión propuestos. Algunos organismos afirmaron que no se habían incorporado adecuadamente sus aportaciones sobre medidas paliativas durante la elaboración de la evaluación ambiental. Varias agencias propusieron intersecciones adicionales y/o segmentos de carreteras que justificarían la mitigación debido a los efectos del Proyecto, y algunas agencias sugirieron umbrales más específicos que deberían utilizarse para determinar si se requiere mitigación.

EJEMPLOS DE COMENTARIOS SOBRE MITIGACIÓN Y SEGUIMIENTO

"El borrador de la EA presenta opciones de mitigación que son vagas, no se han desarrollado completamente, no se analizan en su totalidad y se enumeran sin una fuente de financiación. Estos planes de mitigación ni son compromisos ni se analizan hasta un punto que permita comprender sus repercusiones. Hasta que los planes de mitigación estén completamente definidos y analizados, la emisión de un

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

peaje. Algunos organismos solicitaron un análisis más detallado de los efectos ambientales directos e indirectos de las medidas paliativas propuestas para el Proyecto. Varias agencias señalaron que la evaluación ambiental no describe cómo se reducirían las repercusiones hasta un nivel que justificara una declaración de impacto no significativo.

- **Transporte multimodal:** Varias agencias cuestionaron la validez de los análisis de los efectos del transporte presentados en la evaluación ambiental. Algunos indicaron que la evaluación ambiental no analiza con precisión los niveles de estrés y los efectos sobre la seguridad de ciclistas y peatones y no propone una mitigación adecuada de los impactos asociados. Unas pocas agencias solicitaron análisis adicionales de la tensión ciclista y peatonal en zonas localizadas, como el centro de Oregon City, el centro de Lake Oswego y cerca de Stafford y Borland Road. Unas pocas agencias afirmaron que el servicio de tránsito existente en sus jurisdicciones es inadecuado y expresaron su preocupación por el hecho de que la Evaluación Ambiental no proponga la ampliación del servicio de tránsito como mitigación de los impactos del Proyecto. Algunas agencias solicitaron medidas adicionales de mitigación relacionadas con el tránsito-, tales como características adicionales de prioridad de señales de tránsito y extensiones de carriles.
- **Calidad del aire, cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero:** Varios organismos solicitaron una modelización más detallada de las emisiones futuras, sobre todo a lo largo de las carreteras locales y cerca de barrios y escuelas.
- **Efectos económicos y empresariales:** Varios organismos manifestaron su preocupación por el impacto negativo del proyecto en sus economías y negocios locales y solicitaron un análisis más detallado de las repercusiones en las empresas. Algunas agencias indicaron que no consideraban creíble el análisis de los efectos económicos de la evaluación ambiental.

**EJEMPLOS DE COMENTARIOS
SOBRE EL TRANSPORTE
MULTIMODAL**

"Aunque no se caracteriza como un impacto en la seguridad del transporte en la I-205 Peaje EA, el aumento del tráfico a lo largo de las calles de la ciudad tendrá impactos negativos adicionales en la seguridad de todos los usuarios del transporte."

"El tránsito en la zona es "limitado" en

Resumen de la actividad de participación pública y comentarios sobre la evaluación ambiental:

21 de febrero - 21 de abril de 2023

- **Recursos sociales y comunidades, justicia ambiental y equidad:** Varias agencias expresaron su preocupación por que el proyecto pudiera afectar negativamente a las poblaciones con ingresos bajos-y a otras poblaciones vulnerables, como las personas mayores con ingresos fijos. Algunas agencias dijeron que la evaluación ambiental no evaluaba adecuadamente los impactos en las comunidades de justicia ambiental y no incluía estrategias adecuadas para mitigar los efectos del peaje en esas poblaciones.
- **Ruido:** Varios organismos solicitaron una modelización más detallada de las futuras repercusiones del ruido en la salud pública, especialmente a lo largo de las carreteras locales y cerca de barrios y escuelas. Una agencia solicitó más flexibilidad en las medidas de mitigación de los muros acústicos.

**EJEMPLOS DE COMENTARIOS
SOBRE RECURSOS SOCIALES Y
COMUNIDADES, JUSTICIA
MEDIOAMBIENTAL Y EQUIDAD**

"A pesar de la prevalencia de las comunidades EJ y los individuos cerca del proyecto de peaje propuesto, el proyecto de EA no analiza adecuadamente los impactos desproporcionados de la alternativa Build tendrá en esta población. En particular, el proyecto de EA no analiza las repercusiones de la justicia ambiental a la escala geográfica correcta. Además, la falta de especificidad en torno a los niveles de peaje propuestos nos impide comprender plenamente la implicación

- **Recursos históricos y arqueológicos y Sección 4(f):** Además de solicitar una zona de estudio más amplia para el análisis de los recursos históricos y arqueológicos y la Sección 4(f), algunos organismos solicitaron un análisis más detallado de los efectos del Proyecto sobre el puente Oregon City Arch Bridge, un recurso histórico.
- **Uso del suelo:** Algunos organismos señalaron que la evaluación ambiental no analiza adecuadamente el cumplimiento de las políticas estatales y locales de uso del suelo. Estas agencias solicitaron a ODOT una revisión adicional de consistencia para los siguientes puntos: Política 1F y Acción 1G1 del Plan de Carreteras de Oregon (OHP); Plan del Sistema de Transporte de la Ciudad de Oregon; Objetivo 12 del Plan Global de West Linn y Objetivo 4 del Plan del Sistema de Transporte; y Visión de la Comunidad de Stafford Hamlet.