

-Платный проект I 205

Экологическая оценка Мероприятия по привлечению общественности и краткое изложение комментариев: 21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Ноябрь 2023 года



Экологическая оценка Мероприятия по привлечению общественности и краткое изложение комментариев: 21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Ноябрь 2023 года

Подготовленный к:



Подготовлено:



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

Для получения дополнительной информации о проекте traducida в Испании, сирвасе Ламар, тел. 503 -731 -4128.

Nếu quý vị muốn stringi олова về dự án này được территории пел языку проводят занятия как Россия, Синь Гой 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

Для размещения американцев с ограниченными возможностями по Закону или разделу VI гражданских прав, услуг письменного перевода или получения дополнительной информации звоните по телефонам 503 -731 -4128, ТТУ (800) 735 -2900 или в Службу ретрансляции штата Орегон 7 -1 -1.



Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

В соответствии с требованиями 23 U.S.C. 168 информация, содержащаяся в этом документе, а также полученные материалы общественности и агентств могут быть приняты или включены путем ссылки в процесс экологической экспертизы в соответствии с требованиями Закона о национальной экологической политике

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

содержание

1	Краткое описание взаимодействия с общественностью	1-1
1.1	Цель отчета	1-1
1.1.1	История проекта	1-2
1.2	Обзор периода комментариев	1-4
1.2.1	Цель взаимодействия	1-4
1.2.2	Методы предоставления комментариев по экологической оценке	1-4
1.3	Информационные инструменты и тактика	1-6
1.3.1	Информационные материалы	1-6
1.3.2	События, связанные с подведением итогов	1-8
1.3.3	Вебинары	1-9
1.3.4	Бизнес-агитация	1-9
1.3.5	Число Комитетов Орегон	1-9
1.3.6	Брифинги агентств и общественности	1-11
1.4	Равноправное участие	1-11
1.4.1	Письменный и устный перевод	1-12
1.4.2	Партнерство с представителями по взаимодействию с общественностью	1-12
1.4.3	Взаимодействие с общественными организациями	1-13
1.4.4	Рекламирующий	1-13
1.4.5	Доступность	1-13
1.5	Уведомления	1-14
1.5.1	Уведомления по электронной почте	1-14
1.5.2	Социальные медиа	1-16
1.5.3	Партнерские социальные сети	1-16
1.5.4	Платная реклама	1-17
1.5.5	Координация средств массовой информации и заработанные средства массовой информации	1-17
1.6	Взаимодействие племен, участвующих и сотрудничающих агентств	1-19
1.6.1	Племена	1-19
1.6.2	Участвующие и сотрудничающие учреждения	1-20
1.7	Ответы за период комментирования	1-20
1.7.1	Общее количество комментариев	1-20
1.7.2	Географическое распределение комментаторов	1-21
1.7.3	Интерес к теме среди комментаторов	1-24
2	Краткое изложение комментариев	2-1
2.1	Перенаправление/Переадресация маршрута	2-3
2.1.1	Последствия изменения маршрута для трафика	2-3
2.1.2	Последствия изменения маршрута для безопасности	2-4
2.1.3	Другие последствия изменения маршрута для качества жизни	2-4
2.1.4	Другие соображения, связанные с изменением маршрута	2-4
2.2	Доходы и налоги	2-5
2.2.1	Текущие налоги и использование существующих доходов	2-5
2.2.2	Предлагаемые альтернативные источники дохода	2-6
2.2.3	Использование будущих доходов от платы за проезд	2-7
2.3	Финансы домашних хозяйств	2-8
2.4	Доверие и подотчетность	2-9
2.5	Справедливость	2-10
2.5.1	Географическая справедливость	2-10
2.5.2	Справедливость в отношении доходов и использования	2-11
2.5.3	Другие проблемы справедливости	2-11
2.6	Наблюдения за заторами и их последствия	2-12
2.6.1	Существующие заторы и последствия	2-12
2.6.2	Будущие заторы и последствия	2-12

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.7	Вовлечение общественности/Процесс	2-14
2.7.1	Участие общественности в процессе -принятия решений.....	2-14
2.7.2	Пути вовлечения общественности и коммуникации	2-14
2.8	Альтернативы.....	2-15
2.8.1	Расположение платного портала	2-15
2.8.2	Количество полос для взимания платы	2-16
2.8.3	Физические улучшения на I -205.....	2-16
2.9	Предназначение и потребность, цели и задачи	2-17
2.9.1	Озабоченность эффективностью взимания платы за проезд в соответствии с целями и потребностями проекта	2-17
2.9.2	Поддержка достижения целей проекта	2-18
2.9.3	Скептицизм по поводу заявленных целей	2-18
2.9.4	Необходимость и масштабы взимания платы за проезд.....	2-19
2.10	Мультимодальные перевозки	2-19
2.11	Введение платы за проезд	2-19
2.11.1	Сроки и продолжительность	2-20
2.11.2	Тарифы на проезд	2-21
2.11.3	Технология взимания платы за проезд.....	2-22
2.11.4	Принуждение.....	2-22
2.12	Справедливость.....	2-23
2.12.1	Программа взимания платы с малообеспеченных	2-24
2.13	Безопасность.....	2-25
2.14	Качество воздуха, Изменение климата, выбросы парниковых газов и энергетика	2-26
2.15	Бизнес и грузовые перевозки	2-27
2.16	Социальные ресурсы и сообщества	2-28
2.17	Смягчение последствий и мониторинг	2-29
2.17.1	Меры по смягчению последствий транспортировки	2-29
2.17.2	Конкретные просьбы о смягчении последствий	2-30
2.17.3	Сроки принятия мер по смягчению последствий	2-30
2.17.4	Мониторинг.....	2-31
2.18	Другие региональные проекты и транспортные планы.....	2-32
2.19	Другие примеры взимания платы за проезд	2-33
2.20	Другие воздействия на окружающую среду	2-34
2.20.1	Шум.....	2-34
2.20.2	Визуальное качество и землепользование.....	2-34
2.20.3	Исторические ресурсы	2-35
2.20.4	Природная среда: почва, вода, растительность, дикая природа	2-35
3	Краткое изложение комментариев агентства.....	3-1
3.1	Вклад племен и участвующих агентств	3-1
3.2	Ключевые темы из комментариев участвующих агентств	3-1
3.2.1	Общий подход к проведению экологической экспертизы	3-1
3.2.2	Решение -конкретных вопросов, связанных с взиманием платы за проезд	3-3
3.2.3	Тематические области охраны окружающей среды:.....	3-4

Список таблиц

Стол1-1.	КРАТКИЙ -ОБЗОР УЧАСТИЯ В ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ПРОЕКТА I 205 TOLL.....	1-1
Стол1-2.	ПРОСМОТРЫ ВЕБ-САЙТА В -ПЕРИОД КОММЕНТАРИЕВ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ПРОЕКТА I 205 TOLL	1-7
Стол1-3.	-ИНФОРМАЦИОННЫЕ ВИДЕОРОЛИКИ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ ПРОЕКТА I 205 TOLL.....	1-7
Стол1-4.	I -205 МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОДВЕДЕНИЮ ИТОГОВ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ	1-8
Стол1-5.	БИЗНЕС-АГИТАЦИЯ	1-9

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Стол1-6.	БРИФИНГИ АГЕНТСТВ И ОБЩЕСТВЕННОСТИ.....	1-11
Стол1-7.	ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С СООБЩЕСТВОМ ДИСКУССИОННЫЕ ГРУППЫ ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ	1-13
Стол1-8.	ШИРОКОВЕЩАТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПИСЬМА	1-14
Стол1-9.	ЭЛЕКТРОННЫЕ ПИСЬМА С УВЕДОМЛЕНИЯМИ ПАРТНЕРОВ	1-15
Стол1-10.	ПОСТЫ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ	1-16
Стол1-11.	ПУБЛИКАЦИИ ПАРТНЕРОВ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ.....	1-16
Стол1-12.	ПЛАТНЫЕ РЕКЛАМНЫЕ ПЛОЩАДКИ	1-17
Стол1-13.	ЗАРАБОТАННЫЕ ИСТОРИИ В СМИ И БЛОГАХ	1-17
Стол1-14.	КОЛИЧЕСТВО ЗАЯВОК В РАЗБИВКЕ ПО СПОСОБУ ПОДАЧИ.....	1-20
Стол1-15.	ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОММЕНТАТОРОВ ЕА	1-22
Стол1-16.	КОЛИЧЕСТВО И ПРОЦЕНТНАЯ ДОЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНО -ВЫБРАННЫХ ТЕМ.....	1-24
Стол2-1.	КОЛИЧЕСТВО ЗАЯВОК В РАЗБИВКЕ ПО СПОСОБУ ПОДАЧИ.....	2-1
Стол2-2.	КОЛИЧЕСТВО КОММЕНТАРИЕВ ЭКСПЕРТА ПО ТЕМАМ	2-2
Стол3-1.	УЧАСТВУЮЩИЕ УЧРЕЖДЕНИЯ, ПРЕДСТАВИВШИЕ КОММЕНТАРИИ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОЦЕНКЕ 3-1	

Список рисунков

ФИГУРА1-1.	ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОММЕНТАТОРОВ ЕА ПО ПОЧТОВОМУ ИНДЕКСУ	1-23
------------	--	------

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

1 Краткое описание взаимодействия с общественностью

1.1 Цель отчета

В настоящем отчете кратко излагаются мероприятия по уведомлению и взаимодействию в рамках процесса взаимодействия для экологической оценки проекта I -205 Toll 2023 (Экологическая оценка 2023 года). Процесс взаимодействия был использован для сбора комментариев по -экологической оценке проекта I 205 Toll, в ходе которой сравнивались две альтернативы: альтернатива со строительством и альтернатива без строительства.

В феврале 2023 года Департамент транспорта штата Орегон (ODOT) и Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) опубликовали экологическую оценку -проекта платной дороги I 205 в соответствии с Законом о национальной экологической политике (NEPA). В рамках проекта предлагалась переменная -ставка платы за проезд ¹по мосту Абернети и мостам через реку Туалатин, чтобы увеличить доходы от строительства запланированных улучшений на I -205, включая сейсмическую модернизацию и расширение, а также для управления заторами. В экологической оценке 2023 года оценивалось воздействие взимания платы за проезд и -финансируемых за счет платы за проезд -улучшений I 205 на окружающую среду человека и природу и запрашивался вклад общественности.

С момента публикации периода экологической оценки и комментариев до 2023 года изменилось несколько ключевых факторов, которые оказали влияние на затраты и источники доходов по проекту. В результате ODOT теперь предлагает сосредоточиться на завершении реконструкции моста Абернети и сократить объем -платного проекта I 205 до взимания платы только на мосту Абернети. ODOT и FHWA в настоящее время проводят дополнительную экологическую экспертизу для оценки воздействия на окружающую среду этого пересмотренного -проекта взимания платы за проезд по I 205. Период общественного обсуждения будет обеспечен публикацией дополнительной экологической оценки, которая в настоящее время запланирована на лето 2024 года.

Стол1-1. Краткий -обзор участия в экологической оценке проекта I 205 Toll

Деятельность	Общая вовлеченность (приблизительная)
Работа с общественностью	
Зрители публичных вебинаров	129
Посещения веб-страниц*	11,899
Люди, участвующие в мероприятиях по организации столов	100
Просмотры видео проекта (на всех языках)	2,685
Участники виртуальных публичных слушаний	150
-Возможность лично прокомментировать участников	20
Предприятия, вовлеченные в агитацию	169

¹ Плата за -проезд по переменному тарифу - это плата, взимаемая за пользование дорогой или мостом, которая варьируется в зависимости от времени суток и может использоваться в качестве стратегии для смещения спроса на менее загруженное время суток.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Деятельность	Общая вовлеченность (приблизительная)
Участники агентских и публичных брифингов	360+
Участники дискуссионных групп по равноправному взаимодействию	95
Работа с агентствами-партнерами	
Участвующие учреждения приглашаются принять участие и прокомментировать	25
Племена приглашаются принять участие и прокомментировать	7
Участие в вебинаре агентства-партнера	19
Реклама и оповещение	
Впечатления от публикаций в социальных сетях ODOT	115,114
Распространение печатной и онлайн-рекламы	526,665
Получатели обновлений проекта по электронной почте	15,600
-Истории в СМИ, связанные с проектом	25+
Общее количество полученных комментариев	2,852

1.1.1 История проекта

В 2017 году Законодательный орган штата Орегон принял законопроект Палаты представителей штата Орегон 2017, известный как “Продолжайте движение штата Орегон”. Законопроект Палаты представителей штата Орегон от 2017 года выделил сотни миллионов долларов на финансирование проектов по устранению узких мест на шоссе, сейсмических улучшений, усовершенствования грузовых железнодорожных путей, улучшения транзита и модернизации велосипедных и пешеходных сооружений. Законодательство также предписывало Транспортной комиссии штата Орегон разработать и внедрить ценообразование² на I -5 и I -205 в столичном районе Портленда, чтобы помочь справиться с пробками на дорогах. Законопроект Палаты представителей штата Орегон № 3055, принятый Законодательным собранием штата Орегон в 2021 году, дополнительно поддержал реализацию программы взимания платы за проезд в штате Орегон и связанных с ней платных проектов по управлению заторами и увеличению доходов.

В соответствии с указаниями законопроекта Палаты представителей штата Орегон от 2017 года и Транспортной комиссии штата Орегон, ODOT подготовила технико-экономический анализ ценообразования в районе метро Портленда (Value Pricing Techniquity Analysis) (ODOT 2018a), в котором было определено, что плата за проезд может быть использована для улучшения проезда по I -5 и I -205 в часы пик и увеличения доходов для -устранения пробок проекты. Затем Транспортная комиссия штата Орегон поручила ODOT выполнить директиву законодательного органа штата Орегон и приступить к процессу NEPA для взимания платы за проезд по I -5 и I -205, одновременно решив три приоритетных вопроса, выявленных в ходе процесса привлечения общественности для анализа целесообразности определения стоимости:

² Ценообразование по стоимости, иногда известное как ценообразование за перегруженность или плата за проезд по переменному тарифу, представляет собой стратегию, при которой взимается более высокая плата за пользование дорогами или мостами в “час пик” в попытке перенести поездки на менее загруженное время суток.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

В соответствии с этим направлением ODOT разрабатывает общегосударственную программу взимания платы за проезд, Oregon Toll Program, для управления заторами и увеличения доходов, начиная с двух проектов взимания платы за проезд: I -205 Toll Project и региональный проект ценообразования на мобильность. -Платный проект I 205 является первым из платных проектов ODOT, который перешел в процесс NEPA и добивается одобрения финансирования в рамках федеральной программы авторизации взимания платы за проезд, кодифицированной в 23 разделе 129 Кодекса США (Раздел 129).³ В рамках программы взимания платы за проезд в штате Орегон ODOT представит Транспортной комиссии штата Орегон рекомендацию, касающуюся -стратегий программного уровня по содействию равенству и мобильности.

В дополнение к взиманию платы за проезд, законопроект Палаты представителей штата Орегон от 2017 года определил улучшения на I -205 в качестве приоритетного проекта, известного как проект улучшения I -205: Стаффорд-роуд до OR 213 (I -205 Improvements Project). Целью улучшений было сокращение заторов; повышение мобильности, надежности и безопасности во время поездки; и обеспечение сейсмостойкости I -205 для эффективного функционирования в качестве -спасательного маршрута север-юг по всему штату после сильного землетрясения путем расширения I -205 и сейсмической модернизации или замены 13 мостов.⁴

В 2018 году ODOT и FHWA определили, что в соответствии с правилами FHWA, внедряющими NEPA, -проект усовершенствований I 205 квалифицируется как категорическое исключение (CE) (23 CFR 771.117[d][13]). В декабре 2018 года FHWA подписала документ о закрытии CE (2018 CE) для -проекта по усовершенствованию I 205, который продемонстрировал, что это не повлечет за собой значительного воздействия на окружающую среду. В 2021 году законопроект 3055 Палаты представителей штата Орегон предоставил варианты финансирования, которые позволили построить первую фазу -проекта по улучшению I 205 без взимания платы за проезд.⁵ Этот первый этап, называемый -проектом I 205: Фаза 1A (фаза 1A), включает реконструкцию моста Абернети с добавлением вспомогательных полос движения и улучшением прилегающих развязок на OR 43 и OR 99E. ODOT определила, что поступления от платы за проезд потребуются для завершения оставшихся этапов строительства -проекта по улучшению I 205, как описано в CE 2018 (т.е. тех,

³ Общая программа взимания платы за проезд по разделу 129 позволяет государственным учреждениям взимать новые сборы за проезд по -автомагистралям федеральной помощи при первоначальном строительстве нового шоссе, моста или туннеля; первоначальном строительстве новых полос движения, добавляемых к существующим автомагистралям, до тех пор, пока количество -бесплатных полос движения не сократится; и при реконструкции или замене мостов, туннели и автомагистрали (FHWA n.d.-a).

⁴ Более подробную информацию об альтернативных вариантах проектирования, рассмотренных для каждого компонента улучшений, можно найти в --отчете о проверке концепции (HDR 2017) и отчете о затратах на завершение проекта строительства моста Абернети между штатами 205 и расширением (HDR 2018a).

⁵ Если -взимание платы за проезд будет одобрено после завершения экологической экспертизы проекта I 205, доходы от платы за проезд могут быть использованы для погашения займов на этапе 1A.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

которые не включены в фазу 1A). Экологические последствия -улучшений, финансируемых за счет платы за проезд, были проанализированы в ходе -экологической оценки проекта I 205 Toll.

1.2 Обзор периода комментариев

1.2.1 Цель взаимодействия

ODOT и FHWA провели обширную программу коммуникации и вовлечения в экологическую оценку в рамках процесса экологической экспертизы, чтобы соответствовать требованиям NEPA, руководящим принципам ODOT, а также интересам сообщества и агентства. Целью этого взаимодействия был сбор информации от общественности и партнеров по сообществу о воздействии на сообщество и окружающую среду, о котором сообщалось в экологической оценке.

В течение 60--дневного периода для комментариев с 21 февраля по 21 апреля 2023 года ODOT и FHWA предложили внести свой вклад в [-экологическую оценку проекта I 205 Toll](#) и связанных с ним [приложений](#).

1.2.2 Методы предоставления комментариев по экологической оценке

Команда проекта предложила несколько способов комментирования с учетом различных предпочтений в общении, языковых потребностей и тех, кто имеет ограниченный доступ к Интернету или технологиям:

- **Я заполнил -онлайн-форму для комментариев EA 205.** Онлайн-форма для комментариев была предоставлена специально для -периода комментариев I 205 Toll EA. В форме комментаторам предлагалось указать общую тему (темы), связанную с их комментарием, и содержалось -открытое поле для комментариев, в котором комментаторы могли поделиться своими мыслями об экологической оценке. Форма для комментариев была активна только в течение периода комментариев советника. Комментаторы могли получить доступ к форме по ссылке на -целевых страницах Oregon Tolling и I 205 Environmental Assessment. Онлайн-форма для комментариев была доступна на пяти языках: английском, испанском, русском, вьетнамском и упрощенном китайском.
- **Доступная онлайн-форма для комментариев.** --Онлайн-форма для комментариев I 205 EA, доступная на английском языке, была предоставлена для обеспечения совместимости с программами чтения с экрана и доступности для комментаторов с потребностями в функциональном доступе. Комментаторы могли получить доступ к форме по ссылке на -целевой странице I 205 "Экологическая оценка".
- **Онлайн-форма для комментариев о плате за проезд в штате Орегон.** Веб-сайт Oregon Tolling предоставляет онлайн-форму для комментариев широкой общественности. Комментарии приветствуются в любое время. Ссылка на форму находится на главной странице и боковой панели веб-сайта. Комментарии, предоставленные через форму для комментариев на веб-сайте Oregon Tolling, считались комментариями по экологической оценке в течение периода комментариев.
- **У меня -205 входящих сообщений электронной почты EA.** Комментаторы, которые предпочли отправить электронное письмо или предоставить вложения, могли отправить электронное письмо ODOT напрямую. Конкретный почтовый ящик – I205TollEA@odot.oregon.gov – был создан для -экологической оценки проекта I 205 Toll и

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

был доступен только в период комментариев. Ссылка на этот адрес электронной почты была размещена на веб-сайте проекта и опубликована в материалах для уведомлений.

- **Электронная почта Орегонской платной программы.** Веб-сайт Oregon Tolling предоставляет адрес электронной почты для комментариев широкой общественности: oregontolling@odot.oregon.gov. Электронные письма принимаются в любое время. Ссылка на адрес электронной почты указана на домашней странице и боковой панели веб-сайта. Комментарии, отправленные по адресу электронной почты Oregon Tolling, считались комментариями по экологической оценке в течение периода комментариев.
- **Почта.** ODOT также предложила прислать письменные комментарии по почте: Мэнди Путни, офис городской мобильности ODOT, 18277 SW Boones Ferry Road, Туалатин, Орегон 97224
- **Бумажная форма для комментариев.** На -личных мероприятиях для лиц, которые предпочли предоставить письменные комментарии, была предоставлена бумажная форма для комментариев. Бумажные формы для комментариев могут быть возвращены сотрудникам на -личных мероприятиях или отправлены по почте. Бумажная форма была доступна на английском, (упрощенном) китайском, русском, испанском и вьетнамском языках.
- **Виртуальные публичные слушания.** -4 апреля 2023 года, с 15:00 до 18:00, ODOT провела общественные слушания для сбора комментариев по экологической оценке проекта I 205 Toll. Встреча проходила практически в режиме реального времени. Мэнди Путни, директор программы ODOT Toll, и Томас Паркер, FHWA, присутствовали, чтобы выслушать комментарии. Участникам было предложено предоставить устный комментарий на любом языке. Имена и комментарии были расшифрованы судебным репортером. Комментарии были ограничены тремя минутами, чтобы у всех участников была возможность высказаться.

Около 150 человек приняли участие в виртуальных публичных слушаниях, и 61 человек предоставил комментарии.
- **-Возможность лично прокомментировать ситуацию.** В дополнение к онлайн-формам комментариев и письменным -комментариям, одновременно с виртуальными публичными слушаниями 4 апреля 2023 года с 15:00 до 18:00 в общественном центре Pioneer по адресу: Орегон-Сити, 5-я улица, 615, Орегон 97045. Комментаторам было предложено дать устный комментарий судебному репортеру на любом языке. Комментарии были ограничены тремя минутами, чтобы у всех участников была возможность высказаться. Все комментарии, зафиксированные в ходе виртуальных общественных слушаний, были представлены в качестве комментариев к экологической оценке.

Около 20 человек приняли участие в -личной беседе и 15 предоставили комментарии.
- **Голосовая почта.** В качестве альтернативы онлайн- или письменным вариантам комментаторы могли бы предоставить устный комментарий по голосовой почте по телефону: (503)837 -3536. Аудиоинструкции по использованию голосовой почты были

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

предоставлены на нескольких языках: кантонском, китайском, русском, украинском, испанском и вьетнамском.

1.3 Информационные инструменты и тактика

Команда проекта разработала материалы, провела разъяснительную работу и предоставила общественности возможность поделиться информацией, ответить на вопросы и предложить комментарии в период общественного обсуждения.

1.3.1 Информационные материалы

Команда проекта поделилась информацией, используя ресурсы и каналы, описанные ниже, в период общественного обсуждения.

Наборы информационно-пропагандистских инструментов: Команда проекта разработала набор информационно-пропагандистских инструментов в качестве ресурса для партнеров агентства и сообщества для обмена информацией о проекте и возможностью общественного обсуждения. Этот инструментарий включал основной текст электронного письма, сопроводительное письмо со ссылками на веб-сайт проекта и ресурсы, а также PDF-файлы информационных бюллетеней, форм комментариев и листовок на нескольких языках. В преддверии и во время периода общественного обсуждения электронные письма с этими наборами инструментов были разосланы партнерам агентства и -общественным организациям.

Информационные бюллетени по проекту: Информационный бюллетень https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/ODOT_EA_FactSheet_23.03.01_remediated.pdf был разработан в качестве -удобного для чтения ресурса и дополнения к официальной экологической оценке. Информационный бюллетень включал краткое изложение -проекта взимания платы за проезд по шоссе I 205 и экологической оценки, -выводы высокого уровня по важнейшим темам, изученным в ходе экологической оценки, и информацию о том, как высказать общественное мнение. Информационные бюллетени были размещены в Интернете, распечатаны для -очных мероприятий и доступны на английском, (упрощенном) китайском, русском, испанском и вьетнамском языках.

Формы для комментариев: Формы для комментариев включали справочную информацию о -платном проекте I 205 и советы “Как комментировать”, облегчающие процесс комментирования. Печатные формы комментариев также включали информационную графику. Формы для комментариев были размещены в Интернете, распечатаны для -очных мероприятий и доступны на английском, (упрощенном) китайском, русском, испанском и вьетнамском языках.

Листовки и открытки: Команда проекта разработала листовки и открытки для -распространения в цифровом формате и лично. Листовки и открытки содержали информацию о проекте, периоде общественного обсуждения, вебинаре и виртуальном слушании. Они также включали QR-код, который можно было отсканировать для доступа к веб-сайту проекта и дополнительной информации. Оба были доступны на пяти языках: английском, испанском, русском, вьетнамском и упрощенном китайском.

Публичные библиотеки. Печатные копии экологической оценки были доступны для ознакомления в публичной библиотеке города Орегон, публичной библиотеке Уэст-Линн, публичной библиотеке Туалатин и публичной библиотеке Кэнби.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Веб-сайт Oregon Tolling: В течение 60-дневного периода общественного обсуждения веб-сайт Oregon Tolling размещал графические баннеры, ссылающиеся на подстраницу экологической оценки, которая включала интерактивную карту проекта, ссылки на все материалы экологической оценки, отчеты и видеоролики, а также описания периода общественного обсуждения и способов участия. Веб-календарь сбора платы за проезд в штате Орегон включал даты и соответствующие ссылки для проведения очных мероприятий, вебинаров и виртуальных публичных слушаний. Реклама, уведомления по электронной почте и в социальных сетях также связаны с подстраницей экологической оценки.

Интерактивная карта: Используя ГИС, проектная группа разработала инструмент [интерактивной веб-карты](#), который иллюстрирует три основные категории информации, связанной с -проектом платной дороги I 205:

- Воздействие на дорожное движение изучалось в рамках -экологической оценки платного проекта I 205, включая воздействие на движение на прилегающих участках проезжей части и проанализированных 50 перекрестках.
- Улучшения в -коридоре I 205, которые изучаются в рамках -экологической оценки проекта I 205 Toll.
- Предлагаемые меры по смягчению последствий включены в -экологическую оценку проекта I 205 Toll для устранения негативных последствий проекта.

Стол1-2. Просмотры веб-сайта в -период комментариев по экологической оценке проекта I 205 Toll

Страница	Просмотры страниц
Платные сайт программы Орегон	2260 уникальных посетителей
Веб-сайт проекта платного проезда I 205	5 568 уникальных посетителей
Веб-сайт экологической оценки проекта I 205 Toll	3 095 уникальных посетителей
-Интерактивная карта экологической оценки проекта платного проезда I 205	976 уникальных посетителей

Информационные видеоролики: Команда проекта разработала шесть [анимационных видеороликов](#) с информацией из информационных бюллетеней. Для них был создан плейлист на YouTube-канале программы ODOT Oregon Toll Program. Видеоролики также были связаны с подстраницей экологической оценки. Субтитры к каждому видео были доступны на английском, (упрощенном) китайском, русском, испанском и вьетнамском языках.

В дополнение к шести --анимационным видеороликам команда проекта подготовила подробный видеоролик, в котором рассматриваются детали технического отчета по экологической оценке проекта I 205 Toll, а также обучающее видео для интерактивной карты.

Стол1-3. -Информационные видеоролики по экологической оценке проекта I 205 Toll

Название видео	Просмотры на сегодняшний день
----------------	-------------------------------

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

-Серия видеороликов по экологической оценке проекта I 205 Toll: Обзор	1,176
-Серия видеороликов по экологической оценке проекта I 205 Toll: Как прокомментировать	502
-Серия видеороликов по экологической оценке проекта I 205 Toll: Качество воздуха, климат и шум	160
-Серия видеороликов по экологической оценке проекта I 205 Toll: Экономика	171
-Серия видеороликов по экологической оценке проекта I 205 Toll: Экологическая справедливость и равноправие	223
-Серия видеороликов по экологической оценке платного проекта I 205: Транспорт	216
-Экологическая оценка платного проекта I 205: Технический отчет о транспортировке	80
Учебное пособие по интерактивной карте для оценки состояния окружающей среды проекта I 205 Toll	157
Весь	2,685

1.3.2 События, связанные с подведением итогов

Команда проекта провела семь презентационных мероприятий, перечисленных в Стол1-4, на которых представители общественности были проинформированы об -экологической оценке проекта I 205 Toll и приглашены представить комментарии в течение периода общественного обсуждения. Презентации проводились в различных местах по всей территории проекта, чтобы охватить широкий круг сообществ в районе проекта. На каждом мероприятии сотрудники предоставляли информационные материалы, упомянутые в разделе 1.3.1, вместе со справочными печатными копиями полной экологической оценки для ознакомления посетителей. Каждое мероприятие по подведению итогов длилось примерно два часа, и на каждом присутствовало от трех до пяти сотрудников.

Стол1-4. I-205 Мероприятия по подведению итогов экологической оценки

Расположение таблицы	Юрисдикция	Дата	Количество достигнутых людей
Фред Мейер	Орегон-Сити	14 марта 2023 года	20
Продуктовый магазин	Орегон-Сити	31 марта 2023 года	15
Здание службы развития округа Клакамас -STIP	Округ Клакамас	3 апреля 2023 года	8
Публичная библиотека Туалатина	Туалатин	5 апреля 2023 года	15
Бивертонская городская библиотека -STIP	Округ Вашингтон	8 апреля 2023 года	5
Общественный центр для взрослых в Вест-Линне	Западный Линн	12 апреля 2023 года	25
Центр для пожилых людей Гладстоуна	Гладстон	13 апреля 2023 года	15
Весь			Около 100

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

1.3.3 Вебинары

Команда проекта провела [два виртуальных вебинара](#): 14 марта 2023 года, -18:30 и 16 марта 2023 года, -12:30. Вебинары были запланированы таким образом, чтобы участники могли посещать их либо днем, либо вечером, и на каждом вебинаре делился один и тот же контент. Записи были выложены в Интернет.

Продолжительность каждого вебинара составляла один час, из которых 30 минут были посвящены представлению информации о -платном проекте I 205 и экологической оценке, а 30 минут были отведены на модерлируемый период вопросов и ответов. Прямой перевод на кантонский и испанский языки был доступен на вебинаре 14 марта, а на китайском, русском и вьетнамском языках - на вебинаре 16 марта. Для обоих мероприятий был обеспечен устный перевод на ASL.

На вебинаре 14 марта присутствовало около 20 человек; были получены ответы на девять вопросов. Запись на YouTube была просмотрена 46 раз.

На вебинаре 16 марта присутствовало около 25 человек; были получены ответы на 22 вопроса. Запись на YouTube была просмотрена 38 раз.

1.3.4 Бизнес-агитация

Команда проекта опросила деловые районы в четырех населенных пунктах в районе реализации проекта или вблизи него: Кэнби, Уэст-Линн, Орегон-Сити и Туалатин. В период с 13 по 17 апреля 2023 года было охвачено около 170 предприятий. Сотрудники приносили распечатанные листовки и открытки для распространения среди каждого предприятия, которое они посещали, и оставляли листовки у дверей предприятий, которые не были открыты.

Стол1-5. Бизнес-агитация

Зона сбора информации	Дата	Предприятия достигли
Кэнби	13 апреля 2023 года	51
Западный Линн	14 апреля 2023 года	38
Орегон-Сити	14 апреля 2023 года	34
Туалатин	17 апреля 2023 года	46
Весь		169

1.3.5 Число Комитетов Орегон

Общественные консультативные комитеты и региональные партнерские группы обеспечивают руководство по программе взимания платы за проезд в штате Орегон, включая -проект взимания платы за проезд по шоссе I 205. Во время периода комментариев по экологической оценке эти группы были проинформированы о материалах проекта и возможностях для комментариев. Этими группами являются:

- **Консультативный комитет по вопросам равенства и мобильности (EMAC):** EMAC уделяет приоритетное внимание справедливости и мобильности при разработке проекта -взимания

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

платы за проезд по I 205 и проекта регионального ценообразования на мобильность. Этот комитет представляет собой группу лиц с профессиональным или жизненным опытом в области справедливости и мобильности, собравшихся вместе, чтобы проконсультировать Транспортную комиссию штата Орегон и ODOT о том, как установление цен на заторы на I -205 и I -5 в сочетании с другими стратегиями управления спросом на трафик может обеспечить преимущества для населения, которое исторически и в настоящее время было недопредставлено или недостаточно обслуживалось по транспортным проектам.

Команда проекта провела брифинг с EMAC в период общественного обсуждения, предоставив обзор ключевых выводов -экологической оценки проекта I 205 Toll и того, как были применены рекомендации комитета по ODOT. Команда также уведомила членов EMAC по электронной почте о ресурсах периода комментариев, которыми они должны поделиться со своими сообществами. Команда проекта отправила общий документ Google для членов EMAC и провела --встречи один на один с участниками, чтобы собрать их мнения для публикации в качестве комментариев к экологической оценке.

На заседании EMAC, состоявшемся 5 апреля 2023 года, был рассмотрен предварительный -окончательный комментарий, и представители ODOT подняли дополнительные уточняющие вопросы и ответили на них. Членам EMAC была предоставлена последняя возможность отредактировать комментарии в период с 14 по 19 апреля. После получения каких-либо дополнительных материалов комментарии EMAC были доработаны и представлены до окончания периода общественного обсуждения.

- **Региональный консультативный комитет по взиманию платы за проезд (RTAC):** RTAC консультирует директора ODOT по разработке проектов оценки заторов в столичном регионе Портленд. Заседания комитета служили форумом для предоставления обратной связи руководству ODOT до принятия -Транспортной комиссией штата Орегон или ODOT решений, связанных с платой за проезд. Комитет состоит примерно из 25 членов, представляющих различные интересы и точки зрения, и назначается директором ODOT.

Команда проекта поделилась с RTAC обзором плана взаимодействия с общественностью на период общественного обсуждения в январе 2023 года, а также обзором результатов экологической оценки транспортировки и отвода отходов и мероприятий по взаимодействию с общественностью в феврале 2023 года. Команда также дважды предоставляла членам RTAC информацию и информационные ресурсы по электронной почте в течение периода общественного обсуждения. В конце периода общественного обсуждения команда проекта поделилась первоначальными результатами периода комментариев с RTAC на встречах в апреле и мае.

- **Консультативный комитет по установлению правил взимания платы в масштабах штата (STRAC):** STRAC состоит из 18 человек со всего штата, которые помогают ODOT разрабатывать административные правила штата Орегон (OARs), которые будут определять, как клиенты будут взаимодействовать с системами взимания платы и использовать их, а также как будут устанавливаться и корректироваться ставки платы за проезд.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Команда проекта уведомила STRAC о периоде для комментариев во время публичных встреч в феврале и марте 2023 года. Команда также трижды уведомляла членов STRAC по электронной почте в течение периода общественного обсуждения.

1.3.6 Брифинги агентств и общественности

Команда проекта проводила брифинги, чтобы предоставить агентствам и общественности дополнительные возможности заслушать информацию и задать вопросы перед представлением официальных комментариев. Брифинги были предоставлены по запросу и перечислены в разделе Стол1-6. На брифингах был представлен обзор -результатов экологической оценки проекта I 205 Toll.

Вопросы и комментарии, прозвучавшие на брифингах, не были зафиксированы в качестве официальных комментариев; участникам было предложено представить комментарии через онлайн-форму, бумажную форму для комментариев, электронную почту, голосовую почту или онлайн-публичные слушания.

Стол1-6. Брифинги агентств и общественности

Аудитория	Дата	Количество участников (не включая сотрудников проекта)
Подкомитет по диверсиям Координационного комитета округа Клакамас	15 февраля 2023 года	21
Деловой альянс "Счастливая долина"	22 февраля 2023 года	34
Достижение коалиции	1 марта	30
Координационный комитет округа Клакамас	2 марта 2023 года	18
Городской совет Лейк-Освего	7 марта 2023 года	26
Совет уполномоченных округа Клакамас	8 марта 2023 года	13
Подкомитет по диверсиям Координационного комитета округа Клакамас	15 марта 2023 года	19
Городской совет Уэст-Линна	3 апреля 2023 года	10
Консультативный комитет по пешеходам и велосипедистам округа Клакамас	4 апреля 2023 года	20
Координационный комитет округа Вашингтон – Консультативный комитет по транспорту	6 апреля 2023 года	26
-Организация общественного планирования долины Стаффорд-Туалатин	11 апреля 2023 года	24
Вестсайдский экономический альянс	12 апреля 2023 года	33
Загородный клуб Шарбонно	14 апреля 2023 года	100+
Весь		360+

1.4 Равноправное участие

Программа взимания платы за проезд в штате Орегон направлена на минимизацию бремени и максимизацию выгод для сообществ, исторически и в настоящее время исключенных из

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

транспортной системы или недостаточно обслуживаемых ею. Команда проекта предприняла усилия, описанные в этом разделе, в течение периода комментариев, чтобы проинформировать и вовлечь исторически и в настоящее время изолированные и недостаточно обслуживаемые сообщества.

1.4.1 Письменный и устный перевод

Команда проекта работала со специалистами по взаимодействию с общественностью (CELS), чтобы обеспечить доступность ключевых материалов для людей с ограниченным знанием английского языка. Информационный бюллетень, листовка, открытка и форма для комментариев были переведены на упрощенный китайский, русский, испанский и вьетнамский языки и были предложены в печатном виде и размещены на веб-сайте проекта. Также были переведены цифровые рекламные объявления и субтитры к информационным видеороликам. Все материалы были переданы CELS для распространения в их соответствующих сообществах. CELS также предоставила аудиозаписи на кантонском, китайском, русском, украинском, испанском и вьетнамском языках для проекта "Голосовая почта", посвященного получению устных комментариев общественности.

Документ об экологической оценке был распространен на английском, испанском, китайском, русском и вьетнамском языках. В ответ на запрос члена сообщества приложения к экологической оценке были доступны на вьетнамском языке.

Публичные вебинары обеспечивали синхронный перевод на кантонский и русский языки 14 марта 2023 года, а также на мандаринский, испанский и вьетнамский языки 16 марта 2023 года. Используя функцию перевода Zoom, участники, которые предпочитали слушать информацию на одном из этих пяти языков, могли перейти в отдельную комнату, где переводчики переводили презентацию. Оба публичных вебинара также были переведены на американский язык жестов. Участники могли задавать вопросы на иностранном языке, которые затем можно было перевести и отправить докладчикам во время части вебинара, посвященной вопросам и ответам. Записи вебинаров были доступны на веб-сайте проекта после завершения мероприятий.

1.4.2 Партнерство с представителями по взаимодействию с общественностью

Команда проекта тесно сотрудничала с CELS, чтобы обмениваться информацией с различными и недостаточно обслуживаемыми сообществами, привлекать представителей общественности в дискуссионные группы и переводить информацию с английского на вьетнамский, китайский, русский или испанский языки. CEL использовали наборы инструментов на нескольких языках, чтобы делиться информацией о проекте и периоде комментариев со своими сообществами.

В период с 21 февраля по 22 апреля 2023 года CELS набрала участников для семи дискуссионных групп, а затем провела их у себя. Дискуссионные группы были ориентированы на следующие аудитории: латиноамериканцы, славяне, китайцы, вьетнамцы, люди с ограниченными возможностями, коренные американцы и сообщества чернокожих, коренных народов или цветных людей (BIPOC).

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Стол1-7. Взаимодействие с сообществом Дискуссионные группы по связям с общественностью

Дискуссионная группа	Дата	Количество участников
Вьетнамский (вьетнамский язык)	5 апреля 2023 года	16
Славянский (русский/украинский) (русский язык)	6 апреля 2023 года	15
Люди с ограниченными возможностями	8 апреля 2023 года	8
Китайский	10 апреля 2023 года	15
Латинкс (испанский язык)	13 апреля 2023 года	9
БИПОК	14 апреля 2023 года	16
Коренной американец	22 апреля 2023 года	3
Весь		82

1.4.3 Взаимодействие с общественными организациями

Команда проекта связалась примерно с 300 -общественными организациями в столичном регионе Портленд, чтобы поделиться информацией и набором материалов о выпуске -периода комментариев по экологической оценке проекта I 205 Toll.

Команда проекта также координировала работу дискуссионной группы, предназначенной для представителей -общественных организаций. Для участия в этом мероприятии команда проекта определила 46 организаций, которые работают с исторически и в настоящее время изолированными и недостаточно обслуживаемыми сообществами, включая организации с учетом культурных -особенностей, правозащитные организации, -некоммерческие организации и -организации, основанные на предоставлении услуг. В брифинге приняли участие представители 13 общественных -организаций.

1.4.4 Рекламирующий

Команда проекта объявила о 60--дневном периоде общественного обсуждения, а также о вебинарах 14 и 16 марта 2023 года и виртуальных публичных слушаниях в --испаноязычных и вьетнамоязычных СМИ, включая *El Latino de Hoy*, *The Asian Reporter* и *VietNNN*. Онлайн-объявление было также опубликовано в газете "Сканнер", посвященной освещению афроамериканских и малообеспеченных сообществ на северо-западе Тихого океана.

1.4.5 Доступность

Команда проекта использовала несколько стратегий для обеспечения доступности материалов и мероприятий для людей с нарушениями зрения или слуха. Все документы об -экологической оценке проекта I 205 Toll, размещенные в Интернете, соответствуют требованиям раздела 508 Закона о реабилитации 1973 года. Это означает, что материалы оптимизированы для программного обеспечения для чтения с экрана, позволяющего слабовидящим пользователям просматривать письменную информацию с помощью речи. Закрытые субтитры были доступны для информационных видеороликов, размещенных на YouTube, и через платформу Zoom для вебинаров. Для вебинаров был обеспечен устный перевод на американский язык жестов.

Материалы были доступны в цифровом и печатном виде для распространения на -очных мероприятиях, а также для CELS и сотрудников проекта для распространения в период

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

общественного обсуждения. Копии экологической оценки и дополнительных материалов были также распространены в публичных библиотеках на территории проекта, чтобы представители общественности с ограниченным доступом в Интернет могли ознакомиться с документом во всей его полноте.

Документ об экологической оценке был распространен на английском, испанском, китайском, русском и вьетнамском языках. В ответ на запрос члена сообщества приложения к экологической оценке были также доступны на вьетнамском языке.

1.5 Уведомления

Команда проекта уведомила членов сообщества о периоде для комментариев по экологической оценке по нескольким различным каналам, чтобы побудить людей посетить веб-сайт и узнать больше о проекте, вебинарах и способах комментирования. Это включало платную рекламу в региональных и мультикультурных изданиях и через информационные каналы ODOT, включая веб-сайт программы взимания платы за проезд в штате Орегон, информационные бюллетени по электронной почте и социальные сети. ODOT также призвал проектные комитеты, сотрудников региональных агентств, CELS и общественные организации делиться информацией об информационных вебинарах и возможностях комментирования со своими сетями.

1.5.1 Уведомления по электронной почте

Команда проекта отправила в общей сложности семь широковебательных электронных писем через систему GovDelivery от ODOT.

Стол1-8. Широковещательные электронные письма

Тема информационного бюллетеня	Дата	Количество получателей
Информационный бюллетень по стратегии городской мобильности: Скоро: Период общественного обсуждения -проекта платной дороги I 205	10 февраля 2023 года	15,097
Пресс-релиз: Отчет о плате за проезд по межштатной автомагистрали 205 открыт для общественного обсуждения до 7 апреля	21 февраля 2023 года	5,912
Обновление проекта: Отчет о плате за проезд по межштатной автомагистрали 205 открыт для общественного обсуждения до 7 апреля	23 февраля 2023 года	8,980
Информационный бюллетень стратегии городской мобильности: -Период комментариев к отчету о плате за проезд по I 205 продлен на две недели	9 марта 2023 года	15,226
Пресс-релиз: ODOT запрашивает комментарии общественности по -экологической оценке проекта I 205 Toll, -открытой до 16:00. Пятница, 21 апреля	7 апреля 2023 года	6,102
Обновление проекта: Напоминание: Поделитесь своими отзывами об -отчете о проекте I 205 Toll!	7 апреля 2023 года	9,255
Информационный бюллетень Стратегии городской мобильности: Напоминание: Поделитесь своим мнением о I -205 до этой пятницы, 21 апреля	17 апреля 2023 года	15,631

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Кроме того, команда проекта разослала уведомления по электронной почте членам проектного комитета, сотрудникам региональных агентств и ОО.

Стол1-9. Электронные письма с уведомлениями партнеров

Тема информационного бюллетеня	Дата	Распределение
Предупреждение о предварительном просмотре экологической оценки с просьбой поделиться с сетями	10 февраля 2023 года	Выборные должностные лица Участвующих учреждений Сотрудники местной юрисдикции члены EMAC Члены RTAC Племена <i>Примерно 290 получателей</i>
Оповещение о публикации документа и доступных возможностях взаимодействия с запросом поделиться с сетями	21 февраля 2023 года	Избранные должностные лица Участвующие учреждения Сотрудники местной юрисдикции Члены EMAC Члены RTAC Члены STRAC Племена Общественные организации <i>Приблизительно 590 получателей</i>
Уведомление о продлении срока комментирования с 7 по 21 апреля включало в себя набор материалов, включая информационный бюллетень, флаер и открытку	1 марта 2023 года	Избранные должностные лица Участвующие учреждения Сотрудники местной юрисдикции Члены EMAC Члены RTAC Члены STRAC Племена Общественные организации <i>Приблизительно 590 получателей</i>
Электронное письмо с напоминанием об окончании периода комментариев	10 апреля 2023 года	Избранные должностные лица Участвующие учреждения Сотрудники местной юрисдикции Члены EMAC Члены RTAC Члены STRAC Племена Общественные организации <i>Приблизительно 590 получателей</i>

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

1.5.2 Социальные медиа

В течение периода комментариев команда проекта совместно с командой социальных сетей ODOT опубликовала три публикации в обычных СМИ. Посты были опубликованы на платформах ODOT в Facebook, Twitter, Instagram и LinkedIn.

Стол1-10. Посты в социальных сетях

Дата	Тема в социальных сетях	Общий охват
21 февраля 2023 года	Анонс проекта	115 144 показа
27 февраля 2023 года	Ссылка на видеоролики проекта	1165 встреч
10 марта 2023 года	Напоминание о вебинарах 14 и 17 марта	313 переходов по ссылке
6 апреля 2023 года	Напоминание об окончании периода комментариев	82 комментария 48 акций 214 реакций

1.5.3 Партнерские социальные сети

Партнеры из юрисдикции поделились информацией о -периоде комментариев по экологической оценке проекта I 205 Toll через свои каналы в социальных сетях. Стол1-11обобщает охват этих уведомлений.

Стол1-11. Публикации партнеров в социальных сетях

Дата	Юрисдикция	Платформа и ссылка
21 февраля 2023 года	Орегон-Сити	Фейсбук
22 февраля 2023 года	Западный Линн	Твиттер
22 февраля 2023 года	Округ Клакамас	Твиттер
22 февраля 2023 года	Округ Клакамас	Фейсбук
10 марта 2023 года	Туалатин	Твиттер
13 марта 2023 года	Западный Линн	Фейсбук
14 марта 2023 года	Орегон-Сити	Фейсбук
16 марта 2023 года	Орегон-Сити	Фейсбук
21 марта 2023 года	Стаффордская деревушка	Твиттер
30 марта 2023 года	Орегон-Сити	Фейсбук
3 апреля 2023 года	Орегон-Сити	Фейсбук
3 апреля 2023 года	Округ Клакамас	Твиттер
4 апреля 2023 года	Гладстон	Твиттер
4 апреля 2023 года	Гладстон	Фейсбук
4 апреля 2023 года	Округ Клакамас	Твиттер
4 апреля 2023 года	Округ Клакамас	Фейсбук
6 апреля 2023 года	Западный Линн	Фейсбук
10 апреля 2023 года	Орегон-Сити	Фейсбук
10 апреля 2023 года	Западный Линн	Твиттер
10 апреля 2023 года	Западный Линн	Фейсбук

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

1.5.4 Платная реклама

Команда проекта разместила печатную и цифровую рекламу в средствах массовой информации. Рекламные объявления включали информацию о периоде общественного обсуждения, вебинаре и виртуальных публичных слушаниях. Некоторые рекламные объявления также были -переформатированы для размещения на Facebook или Instagram и переданы CELs для распространения онлайн. Цифровая реклама была связана с веб-сайтом проекта, а печатная реклама включала QR-код, который читатели могли отсканировать, чтобы получить доступ к веб-сайту.

Ниже приведен список публикаций, а также информация о тиражах каждой публикации.

Стол1-12. Платные рекламные площадки

Выход	Печать/Цифровая/ И то, и другое	Циркуляция
Газеты Pamplin Media (Clackamas/Oregon City News, Lake Oswego Review, West Linn Tidings, The Times (Beaverton/Tigard/ Tualatin), Canby Herald)	Оба	142,250 (Портленд) 50 700 (Бивертон, Тигард, Туалатин) 37 000 (озеро Освего) 25 954 (Уэст-Линн) 38 430 (Клакамас/Орегон-Сити) 33,331 (Кэнби/Молалла)
Эль Латино де Хой	Печать	90,000
Азиатский репортер	Печать	20 000 Печатных 2000 цифровых
Портлендский наблюдатель	Оба	40,000
Орегонский	Оба	7000 отпечатков 40 000 цифровых
Вьетнам	Оба	Н/Д

Кроме того, уведомление о готовности к проведению экологической оценки было опубликовано в газетах Pamplin Media 21 и 22 февраля 2023 года и в The Oregonian 22 февраля 2023 года.

1.5.5 Координация средств массовой информации и заработанные средства массовой информации

21 февраля 2023 года ODOT отправила пресс-релиз, рекламирующий публикацию экологической оценки, период для комментариев и возможности взаимодействия, в полный список рассылки программы Oregon Toll. Кроме того, проект пригласил 60 новостных организаций на брифинг для СМИ 21 февраля 2023 года, чтобы поделиться информацией и ответить на вопросы о проекте и периоде комментариев. В нем приняли участие пять средств массовой информации.

За -период комментариев в средствах массовой информации появилось более 25 сообщений о платном проекте I 205 и экологической оценке.

Стол1-13. Заработанные истории в СМИ и блогах

Дата	Публикация	Заголовок
21 февраля 2023 года	KATU	ODOT опубликует оценку нового -проекта взимания платы за проезд по I 205, просит общественного обсуждения

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Дата	Публикация	Заголовок
21 февраля 2023 года	Ключевой показатель эффективности	ODOT проводит общественное обсуждение отчета о -платном проекте I 205
21 февраля 2023 года	Портленд Трибюн	Плата за проезд в Орегоне стала ближе к реальности после публикации отчета ODOT об оценке состояния окружающей среды
22 февраля 2023 года	Городская обсерватория	Плата за -проезд по I 205 обойдется вам в 600 долларов в год
23 февраля 2023 года	Институт каскадной политики/ Oregon Catalyst	ODOT говорит, что домохозяйства будут платить 575 долларов в год в рамках первого раунда сборов
23 февраля 2023 года	Округ Клакамас	ODOT ищет мнения общественности по вопросу взимания платы за проезд округ Клакамас
25 февраля 2023 года	Урбанист	Как профинансировать увеличение расходов на шоссе: Записи раскрывают планы Орегона по повышению платы за проезд -The Urbanist
28 февраля 2023 года	Портленд Трибюн	МНЕНИЕ: Пора притормозить план взимания платы за проезд в ODOT Мнение гостя
2 марта 2023 года	КГВТ	Законопроект запретил бы ODOT взимать плату за проезд по I -5 и I -205
3 марта 2023 года	KXL	План ODOTA по взиманию платы за проезд столкнулся с противодействием
6 марта 2023 года	Представитель Уилсонвилля	Мнение: Инициативная петиция - единственный способ остановить -взимание платы за проезд по I 205
7 марта 2023 года	Канбийский ток	Новый законопроект затормозит --планы ODOT по взиманию платы за проезд по I 5, I 205
9 марта 2023 года	Округ Кларк сегодня	-Период комментариев к сообщению о плате за проезд по I 205 продлен на две недели
13 марта 2023 года	Обзор озера Освего	Мнение: Собирается ли ODOT съехать со своей полосы движения из-за -проекта взимания платы за проезд по I 205?
15 марта 2023 года	Портленд Трибюн	МНЕНИЕ: Дорожные сборы ухудшат положение жителей Орегона Мнение гостя
23 марта 2023 года	Обзор озера Освего	Пусть жители ЛЮ проголосуют за плату за проезд
31 марта 2023 года	Туалетная жизнь	Уголок мэра: I -205 и проезд по мосту Абернати
3 апреля 2023 года	КОИН	ИЛИ взимание платы за проезд: мэр Орегон-Сити взрывает ODOT на фоне сильного противодействия плате за -проезд по I 205 (
4 апреля 2023 года	КАТУ	Сильные мнения на -публичных слушаниях по проекту взимания платы за проезд по шоссе I 205
4 апреля 2023 года	КОИН	Мнения жителей штата Орегон разделились по поводу -проекта ODOT по взиманию платы за проезд по I 205 на публичных слушаниях
4 апреля 2023 года	КАТУ	Округ Клакамас призывает граждан прокомментировать план ODOT ввести плату за проезд по I -205
4 апреля 2023 года	Новости города Орегон	ODOT получает нагоняй от жителей округа Клакамас, выступающих против взимания платы за проезд

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Дата	Публикация	Заголовок
9 апреля 2023 года	КАТУ	YVYV: Мэры Орегон-Сити и Уэст-Линна отреагировали на предложение ODOT ввести плату за проезд по I -205
9 апреля 2023 года	КАТУ	YVYV: ODOT реагирует на обеспокоенность сообщества по поводу платы за проезд по I -205
12 апреля 2023 года	КОИН	Округ Клакамас, ИЛИ уполномоченные отменят плату за проезд по межштатной автомагистрали 205
13 апреля 2023 года	Портленд Трибюн	МНЕНИЕ: Современная система взимания платы за проезд - это новый подход к сокращению трафика в районе метро Портленда Мнение гостя
13 апреля 2023 года	КГВТ	Вот почему ODOT хочет взимать плату за проезд по I -5 и I -205
13 апреля 2023 года	Форест Гроув Ньюс Таймс	МНЕНИЕ: Современная система взимания платы за проезд - это новый подход к сокращению трафика в районе метро Портленда Мнение гостя
17 апреля 2023 года	Представитель Уилсонвилля	Форум ODOT по взиманию платы за проезд становится все более спорным в Шарбонно в Уилсонвилле
20 апреля 2023 года	Велосипедный Портленд	Борьба за автостраду оборачивается -расширением I -205 на полмиллиарда долларов в округе Клакамас

1.6 Взаимодействие племен, участвующих и сотрудничающих агентств

1.6.1 Племена

Нижеприведенные племена консультируют племена в рамках -проекта взимания платы за проезд по шоссе I 205 и также считаются участвующими агентствами.

- Объединенные племена сообщества Гранд-Ронд в штате Орегон
- Объединенные племена индейцев Силец
- Объединенные племена индейской резервации Уматилла
- Объединенные племена резервации Уорм-Спрингс в штате Орегон
- Объединенные племена и банды народа Якама
- Индейское племя каулиц
- Племя Нез Персе

ODOT уведомил племена о периоде комментариев по экологической оценке посредством серии электронных писем. Это включало электронное письмо до начала периода комментариев (10

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

февраля 2023 г.); официальное объявление о начале периода комментариев с информацией о веб-ресурсах, которые включали форму для комментариев, интерактивную карту, информационный бюллетень проекта и вебинары (21 февраля 2023 г.); официальное объявление о продлении срока (2 марта 2023 г.); напоминание о крайнем сроке подачи комментариев (10 апреля 2023 г.); и благодарность за участие (5 мая 2023 г.). Во время периода комментариев по экологической оценке ODOT и FHWA пригласили консалтинговые компании Tribes посетить вебинар 9 марта 2023 года в 11 часов утра. Ни одно из племен не запросило дополнительных встреч в течение периода комментариев.

1.6.2 Участвующие и сотрудничающие учреждения

ODOT уведомил участвующие и сотрудничающие агентства о периоде комментариев по экологической оценке посредством серии электронных писем, включая электронное письмо до начала периода комментариев (10 февраля 2023 г.); официальное объявление о начале периода комментариев с информацией о веб-ресурсах, которое включало форму комментариев, интерактивную карту, информационный бюллетень проекта и вебинары (21 февраля 2023 г.); официальное объявление о продлении периода комментариев (2 марта 2023 г.); напоминание о крайнем сроке подачи комментариев (10 апреля 2023 г.); и благодарность за участие (5 мая 2023 г.).

Во время периода комментариев по экологической оценке ODOT и FHWA пригласили участвующие агентства посетить вебинар 9 марта 2023 года в 11 часов утра. Целью вебинара участвующего агентства было поделиться обновленной информацией о проекте и экологическом анализе, а также ответить на вопросы. Презентация для участвующих и сотрудничающих агентств была аналогична презентации для публичных вебинаров. В общей сложности в вебинаре приняли участие 19 представителей по меньшей мере из 10 агентств. В разделе 3 приводится краткое изложение комментариев, полученных от участвующих учреждений в течение периода представления комментариев.

1.7 Ответы за период комментирования

1.7.1 Общее количество комментариев

В течение 60--дневного периода комментариев ODOT и FHWA получили более 2800 заявок, как показано на Стол1-14. Около половины комментаторов отправили свои отзывы через онлайн-форму комментариев по экологической оценке через SurveyMonkey.

Стол1-14. Количество заявок в разбивке по способу подачи

Способ подачи заявки	Количество представленных материалов	Процент представленных материалов
<i>I-205 Способов подачи заявок на экспертизу</i>		
Доступная форма	169	6%
Дискуссионная группа	12	0%
Электронная -почта советника I 205	571	20%
-Возможность личного комментария	15	1%
Письмо	21	1%
Бумажный бланк	5	0%

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Способ подачи заявки	Количество представленных материалов	Процент представленных материалов
Публичные слушания	60	2%
Онлайн-форма для комментариев	1,321	46%
Общие способы подачи заявок на участие в программе взимания платы за проезд		
Электронная почта платной программы	188	7%
Голосовая почта	39	1%
Форма веб-комментария	451	16%
Общее количество представленных материалов	2,852	

* Письма в основном были -отправлены на электронную почту I 205 EA, а несколько - на электронную почту программы general toll.

Участвующие и сотрудничающие учреждения представили в общей сложности 16 заявок. Эти учреждения включали:

- Город Гладстон
- Совет уполномоченных округа Клакамас
- Город Счастливой долины
- Округ Кларк, Вашингтон
- Город на озере Освего
- Совет метрополитена
- Город Орегон-Сити
- Сотрудники метрополитена
- Город Туалатин
- Региональный транспортный совет Юго-западного Вашингтона
- Город Ванкувер, штат Вашингтон
- Отделка
- Город Уэст-Линн
- Персонал округа Вашингтон
- Город Уилсонвилл
- WSDOT

Материалы, представленные на других языках, кроме английского, включали:

- Один -комментарий на испанском языке, отправленный по -электронному адресу I 205 Environmental Assessment.
- Один вьетнамский комментарий, отправленный через SurveyMonkey
- Три комментария, расшифрованные Российской дискуссионной группой
- Восемь комментариев, расшифрованных из дискуссионной группы Latinx

1.7.2 Географическое распределение комментаторов

Как в форме комментариев к экологической оценке, так и в форме комментариев к программе general toll у комментаторов была возможность указать свои почтовые индексы, чтобы помочь определить географическое распределение заявок. Почтовые индексы, указанные в электронных письмах, также были включены в набор данных. В общей сложности 2032 из 4459 заявок, или 46%,

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

включали информацию о почтовом индексе. Почтовые индексы, которыми поделились комментаторы, сгруппированы по округам в Стол1-15. На рисунке показана тепловая карта, показывающая относительную концентрацию комментаторов по почтовым индексам. Фигура 1-1, на которой более темными цветами обозначены почтовые индексы с более высокой концентрацией комментаторов. Как и в предыдущих усилиях по привлечению внимания, в округе Клакамас и, в частности, в сообществах, непосредственно прилегающих к -платному проекту I 205, доля комментаторов была выше по сравнению с другими районами столичного региона Портленд.

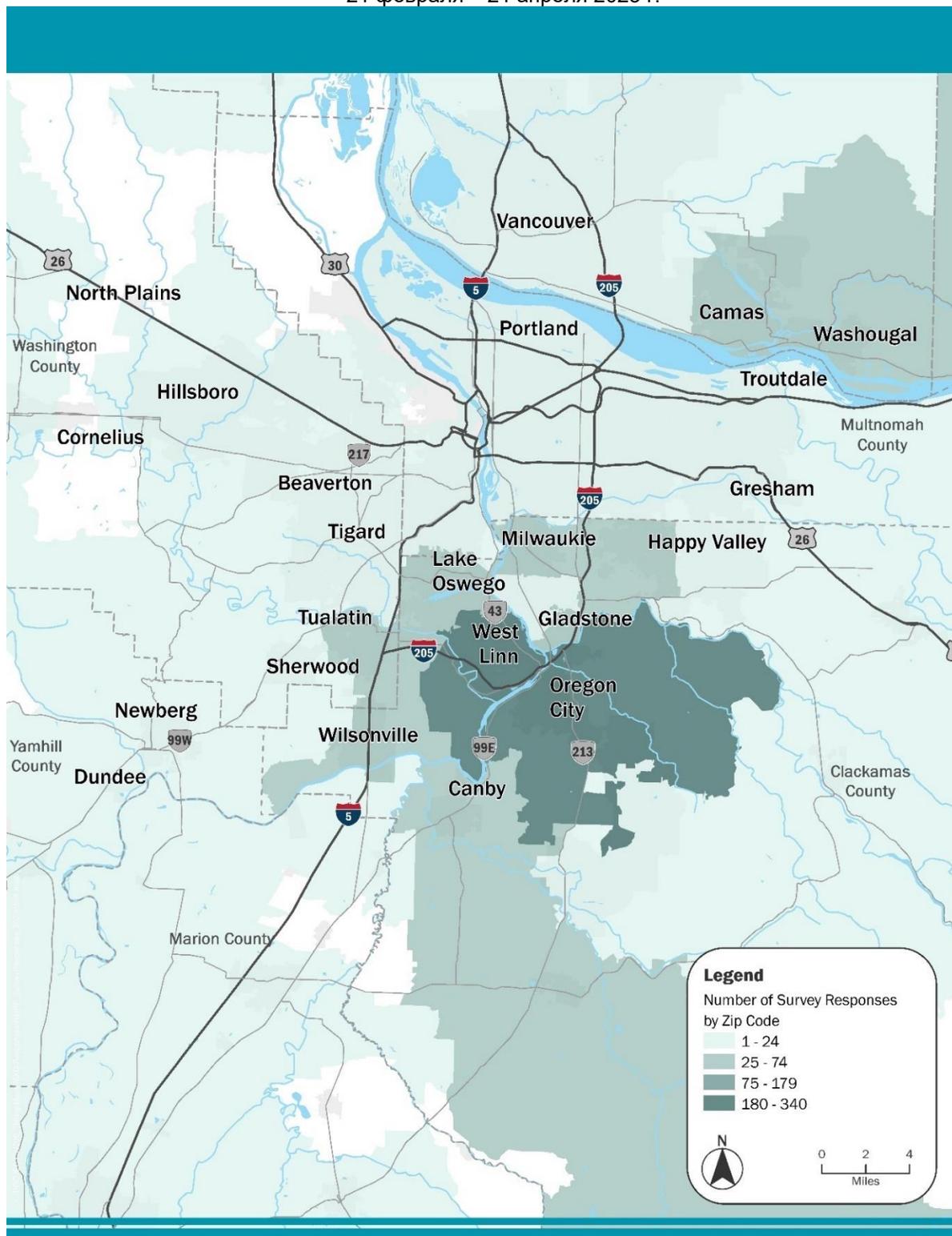
Стол1-15. Географическое распределение комментаторов EA

Округ	Количество комментаторов	Процент комментаторов	Процентная доля Портленда Население района метро
Клакамас	1176	58%	58%
Кларк	277	14%	14%
Малтнома	221	11%	11%
Вашингтон	185	9%	9%
Марион	48	2%	Все остальные = 8%
Все остальные	125	6%	
Общее количество ответов	2,032	100%	100%

Примечание: Сумма чисел может не достигать 100% из-за округления. Почтовые индексы пространственно не совпадают с границами округов. Числа - это обобщение.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.



Фигура1-1. Географическое распределение комментаторов EA по почтовому индексу
Примечание: Более темными цветами обозначены почтовые индексы с более высокой концентрацией комментаторов.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

1.7.3 Интерес к теме среди комментаторов

В форме комментариев к экологической оценке респондентам предлагалось выбрать варианты из списка тем, которые наилучшим образом отражают тему их письменного комментария. Этот вопрос был необязательным, и респонденты могли выбрать столько вариантов, сколько им заблагорассудится.

Стол1-16. Количество и процентная доля самостоятельно -выбранных тем

Параметры темы	Количество представленных материалов	Процент представленных материалов
Последствия для местных сообществ – включая финансы домашних хозяйств, региональную экономику, экологическую справедливость и совокупные последствия улучшений и взимания платы за проезд	885	67%
Воздействие на транспортную систему – включая изменение маршрута/переадресацию на местные улицы, заторы и транспортный поток на I -5 и I -205, безопасность дорожного движения, активный транспорт, езда на велосипеде, пешие прогулки, транзит и грузовые перевозки	822	62%
Цель проекта, потребность, цели и задачи	325	25%
Воздействие на местную природную среду , включая качество воздуха, изменение климата, шум, геологию и почвы, опасные материалы, растительность и дикую природу, водно–болотные угодья и водные ресурсы	193	15%
Предлагаемое смягчение последствий – или решения, разработанные для уменьшения неблагоприятных воздействий, выявленных в процессе экологической экспертизы	167	13%
Еще одна тема	164	12%
Воздействие на местную застроенную среду – включая землепользование, визуальное качество и исторические и археологические ресурсы	145	11%
Ни один из вышеперечисленных	40	3%
Общее количество ответов	1317	-

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2 Краткое изложение комментариев

В этом разделе приводится краткое изложение примерно 2800 комментариев, полученных в период с 21 февраля по 21 апреля 2023 года (включительно) через форму комментариев по экологической оценке, электронное письмо по экологической оценке, форму комментариев общего характера, общее электронное письмо, комментарии по почте, голосовую почту, публичные слушания, -возможность личного комментария, мероприятия по подведению итогов и экологическая оценка дискуссионные группы (как указано в Стол2-1). Это резюме включает комментарии, присланные как от участвующих агентств, так и от других комментаторов. Более подробное резюме комментариев участвующих агентств можно найти в разделе 3.

Стол2-1. Количество заявок в разбивке по способу подачи

Способ подачи заявки	Количество представленных материалов	Процент представленных материалов
<i>I-205 Способов подачи заявок на экспертизу</i>		
Доступная форма	169	6%
Дискуссионная группа	12	0%
Электронная -почта советника I 205	571	20%
-Возможность личного комментария	15	1%
Письмо	21	1%
Бумажный бланк	5	0%
Публичные слушания	60	2%
Онлайн-форма для комментариев	1,321	46%
<i>Общие способы подачи заявок на участие в программе взимания платы за проезд</i>		
Электронная почта платной программы	188	7%
Голосовая почта	39	1%
Форма веб-комментария	451	16%
Общее количество представленных материалов	2,852	

* Письма в основном были -отправлены на электронную почту I 205 EA, а несколько - на электронную почту программы general toll.

Члены проектной группы просмотрели все представленные комментарии и классифицировали их по темам. Каждый отправленный комментарий может быть включен в несколько тем. Стол2-2определяет частоту, с которой каждая тема была отнесена к категории. Ниже приводится краткое изложение ключевых тем по каждой теме в порядке от наиболее часто встречающихся к наименее частым.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

Стол2-2. Количество комментариев эксперта по темам

Тема	Количество комментариев ⁶
Перенаправление/переадресация маршрута	1,010
Доходы и налоги	960
Финансы домашних хозяйств	900
Доверие и подотчетность	880
Справедливость	790
Наблюдения за заторами и их последствия	790
Вовлечение общественности/Процесс	740
Альтернативы	600
Предназначение и потребность, цели и задачи	580
Мультимодальные перевозки	490
Введение платы за проезд	470
Справедливость	400
Безопасность	350
Качество воздуха, Изменение климата, выбросы парниковых газов и энергетика	350
Бизнес и грузовые перевозки	300
Социальные ресурсы и сообщества	270
Смягчение последствий и мониторинг	190
Другие региональные проекты и транспортные планы	170
Другие примеры взимания платы за проезд	140
Другие воздействия на окружающую среду	130

С целью указания частоты ключевых тем и сообщений команда проекта использовала термины “много”, “несколько”, “некоторые” и “немногочисленные”.

- “Много” используется для обозначения того, что тема была выражена более чем в 50% комментариев в пределах тематической области.
- “Несколько” означает приблизительно от 30% до 50%.
- “Некоторые” означают приблизительно от 10% до 30%.
- “Несколько” означает, что это упоминалось более одного раза примерно в 10% комментариев.

⁶ Каждый комментарий может быть помечен несколькими темами. Числа округлены до ближайших десяти.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.1 Перенаправление/Переадресация маршрута

Примерно в 1010 заявлениях говорилось о перенаправлении движения, которое было определено как движение и заторы, которые вытесняются или перенаправляются на альтернативные маршруты и соседние улицы, поскольку водители пытаются избежать заторов или платы за проезд. Комментарии включали опасения по поводу потенциального воздействия на местные сообщества и улицы вблизи I -205, замечания о текущих и будущих заторах и дорожных условиях из-за платы за проезд, а также комментарии о том, как человек решит избежать платы за проезд в будущем. Помимо последствий для дорожного движения, эти проблемы часто затрагивали другие факторы, влияющие на качество жизни, которые воспринимаются как связанные с изменением направления движения, такие как безопасность, качество воздуха, шум и жизнеспособность местной экономики.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПЕРЕАДРЕСАЦИИ/ПЕРЕНАПРАВЛЕНИИ МАРШРУТА

“Я живу в Тигарде и работаю в Орегон-Сити. Если на I -205 будут введены сборы за проезд, я, скорее всего, избежу их, используя проселочные дороги. Это просто устранил одну проблему с трафиком и создаст новую”.

“Как житель Уэст-Линна, я просто думаю, что это окажет негативное влияние на наш город гораздо сильнее, чем люди оценивают,

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся изменения маршрута и перенаправления.

2.1.1 Последствия изменения маршрута для трафика

- Многие комментаторы заявили, что водители будут переключаться на альтернативные маршруты и местные дороги, чтобы избежать платы за проезд, особенно в населенных пунктах вблизи I -205 в округе Клакамас.
- Некоторые комментаторы упомянули опасения по поводу конкретных маршрутов, на которые будут сворачивать водители, в том числе:

- Арочный мост
- Бланкеншип-роуд
- Борланд-роуд
- Брайант-роуд
- Детские дороги
- Корнуолл-стрит
- Дорога в Эк
- I-5
- I-84
- Джонсон-роуд
- Дорога Хидден-Спрингс
- Главная улица
- Бульвар Маклафлин
- Ньюбергская дорога
- Оукфилд-роуд
- ИЛИ 43

- ИЛИ 213
- Горная дорога Пита
- Роузмонт-роуд
- Саламо-роуд
- Шеффер-роуд
- Селлвудский мост
- Стаффорд-роуд
- Саммит-стрит
- Сансет-авеню
- Вашингтон-стрит
- Уилламетт Фоллс Драйв
- Уэбстер-роуд
- 10-я авеню
- 65-я авеню
- 82-я авеню
- 122-я авеню

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

○ ИЛИ 99

- Несколько комментаторов написали, что заторы увеличатся на альтернативных маршрутах и местных улицах из-за изменения маршрута.
- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность по поводу того, что местные дороги, на которые будет перенаправляться трафик, построены не для размещения таких больших объемов, и что эти дороги уже испытывают нагрузку из-за существующих перенаправленных транспортных средств. Несколько человек выразили обеспокоенность по поводу того, что грузовые автомобили передвигаются именно по местным дорогам.

2.1.2 Последствия изменения маршрута для безопасности

- Некоторые комментаторы заявили, что увеличение заторов из-за объезда сделает альтернативные маршруты и местные дороги более опасными. В нескольких упоминались конкретные названия дорог, в том числе Чайлдс-роуд, I -5, Джонсон-роуд, Оукфилд-роуд, ИЛИ 43, ИЛИ 99, Саут-Энд-роуд, Стаффорд-роуд и Уилламетт-Фоллс-драйв.
- Некоторые комментаторы заявили, что взимание платы за проезд приведет к заторам на маршрутах, активно используемых велосипедистами и пешеходами, и создаст для них небезопасные условия. В нескольких упоминались конкретные названия дорог, в том числе Борланд-роуд, Эк-роуд, ИЛИ 43, ИЛИ 99, Уилламетт-Фоллс-драйв и 10-я авеню.

2.1.3 Другие последствия изменения маршрута для качества жизни

- Несколько комментаторов заявили, что увеличение заторов из-за переадресации и перенаправления маршрутов приведет к увеличению выбросов, загрязнения окружающей среды и уровня шума в близлежащих районах.
- Несколько комментаторов заявили, что на пригодность для жизни близлежащих районов это негативно повлияет из-за увеличения трафика из-за изменения маршрута и дополнительного времени, необходимого для доступа к школам, магазинам, общественным ресурсам и медицинским учреждениям.
- Несколько комментаторов отметили, что это негативно скажется на местных предприятиях, поскольку клиенты будут совершать меньше походов по магазинам из-за загруженности местных дорог, а набор сотрудников будет затруднен из-за увеличения расходов на поездки на работу.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность тем, что изменение маршрута и объезд окрестных улиц приведут к снижению стоимости недвижимости.

2.1.4 Другие замечания, связанные с изменением маршрута

- Несколько комментаторов заявили, что ODOT следует установить достаточно низкие тарифы на проезд, чтобы водители не сворачивали на альтернативные маршруты и местные дороги.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Несколько комментаторов сказали, что они или кто-то из их знакомых переключился бы на альтернативные маршруты и местные дороги, чтобы избежать платы за проезд, либо потому, что они принципиально против оплаты проезда, либо по финансовым соображениям.
- Несколько комментаторов были обеспокоены тем, что водители с низким доходом будут вынуждены переключаться на альтернативные маршруты и местные улицы из-за возросших расходов на поездки на работу.

2.2 Доходы и налоги

Примерно 960 заявок касались доходов и налогов. Основными темами для этих материалов были комментарии о существующих налогах (таких как подоходный налог и налог на газ), о том, как расходуются текущие поступления от налогов или сборов, предлагаемые альтернативные источники доходов от транспортировки и использование будущих поступлений от платы за проезд. Эти комментарии часто также подразделяются на цели и потребности, а также цели и задачи для выявления общих черт в вопросе о том, почему доходы от платы за проезд необходимы для финансирования улучшений, и в разделе "Доверие и подотчетность", поскольку в них выражается неудовлетворенность тем, как ODOT расходует текущие доходы.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся доходов и налогов.

2.2.1 Текущие налоги и использование существующих доходов

- Многие комментаторы выразили обеспокоенность тем, что они уже платят высокие налоги и рассматривают пошлину как еще один налог.
- Некоторые предположили, что создание системы взимания платы обойдется дороже, чем могут покрыть доходы от платы за проезд, поэтому они предпочли бы потратить текущие доходы на ремонт существующей инфраструктуры и улучшение доступа к общественному транспорту и активным видам транспорта, вместо того чтобы вводить плату за проезд.

**ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О
ДЕЙСТВУЮЩИХ НАЛОГАХ И
ИСПОЛЬЗОВАНИИ
СУЩЕСТВУЮЩИХ ДОХОДОВ**

“Деньгами штата Орегон нужно лучше управлять”.

“Мы уже платим много налогов, которые должны покрыть любой

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.2.2 Предлагаемые альтернативные источники дохода

- Некоторые комментаторы заявили, что для финансирования транспортных проектов следует использовать другие существующие методы, такие как повышение или принудительное применение существующих налогов и сборов (налог на бензин, регистрацию транспортных средств, штрафы за парковку и превышение скорости) или перераспределение доходов из других источников, таких как налоги на выигрыши в лотерею, подоходный налог и облигации.
- Несколько комментаторов заявили, что финансирование улучшений транспорта в Орегоне должно осуществляться за счет федерального финансирования, такого как федеральный законопроект об инфраструктуре 2021 года (Закон об инвестициях в инфраструктуру и рабочих местах).
- Некоторые рекомендовали сократить текущие расходы на другие государственные услуги, такие как услуги для бездомных и действующие транспортные проекты, или перенаправить средства из других местных транспортных агентств и проектов.
- Некоторые комментаторы рекомендовали ряд новых источников финансирования, включая взимание платы за проезд по мостам между штатами Вашингтон и Орегон; введение новых налогов на пробег транспортных средств, электромобилей, корпораций или физических лиц с более высоким доходом; взимание платы за проезд по всем автомагистралям в равной степени; взимание платы только с других автомагистралей и введение только одной полосы скоростного движения вместо взимания платы со всех полос на I-205.
- Некоторые просили предоставить альтернативные методы финансирования транспортных проектов, но не дали никаких конкретных предложений.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПРЕДЛАГАЕМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ИСТОЧНИКАХ ДОХОДА

“Пожалуйста, найдите другой способ собрать деньги. Регистрация транспортных средств, налог на топливо, подоходный налог, что угодно, только не плата за проезд!”

“Как соотносятся миллиарды долларов, уже выделенные администрацией Байдена на инфраструктурные проекты для Орегона?”

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.2.3 Использование будущих доходов от платы за проезд

- Некоторым комментаторам было неясно, как и для чего будут использоваться дорожные сборы, они выразили обеспокоенность по поводу потенциального неправильного использования, роста затрат и отсутствия контроля за соблюдением будущих сборов.
- Несколько комментаторов призвали к отмене пункта о прекращении действия, как только -будут завершены улучшения в I 205, и не поняли, почему это еще не является частью плана.
- Несколько комментаторов заявили, что доходы от платы за проезд должны использоваться только для улучшения шоссе и проезжей части в --прилегающих к I 205 населенных пунктах, пострадавших от платы за проезд и перенаправления.
- Несколько комментаторов хотели, чтобы доходы от платы за проезд использовались для улучшения общественного и активного транспорта, ремонта существующей инфраструктуры и других услуг, таких как более широкое внедрение электромобилей и смягчение ущерба окружающей среде. Большинство из этих комментаторов одобрили плату за проезд, но не -улучшения шоссе I 205, включая дополнительную полосу движения.
- Несколько комментаторов заявили, что доходы от платы за проезд должны частично возмещать расходы тем, кто живет в наиболее пострадавших общинах, или что жители этих общин должны получать сниженные ставки платы за проезд или льготы.
- Некоторые упомянули опасения по поводу потери доходов из-за того, что --приезжие из других штатов не хотят платить за проезд и, таким образом, не посещают страну, в дополнение к людям, выезжающим за пределы штата из-за платы за проезд.
- Еще меньшее число заявило, что доходы от платы за проезд следует использовать для создания альтернативных маршрутов движения и что следует создать специальный комитет по взиманию платы за проезд, который будет руководить использованием доходов от платы за проезд.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ БУДУЩИХ ДОХОДОВ ОТ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

“Плата за проезд полезна для того, чтобы побудить жителей изменить свое поведение в поездках. Вместо того чтобы добавлять полосы движения и сосредотачиваться на улучшении дорожного полотна, средства следует вкладывать в альтернативные виды транспорта, такие как общественный транспорт, езда на велосипеде и пешие прогулки”.

“Я очень беспокоюсь о том, как будут взиматься сборы и куда пойдут эти деньги”.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.3 Финансы домашних хозяйств

Примерно 900 заявок касались финансов домашних хозяйств, которые касались финансовых последствий дорожных сборов для отдельных лиц, семей и домохозяйств, включая комментарии о личных последствиях инфляции и -пандемии COVID-19.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся финансов домашних хозяйств.

- Многие комментаторы выразили обеспокоенность по поводу воздействия дорожных сборов на бюджеты домашних хозяйств. Эта озабоченность часто касалась личного семейного бюджета комментатора, но часто выражалась в терминах последствий для домохозяйств с низким -доходом, -домохозяйств со средним доходом и бюджетов домашних хозяйств в контексте более широких экономических проблем, таких как текущие инфляционные тенденции и долгосрочные экономические последствия -пандемии COVID 19.
- Многие комментаторы выразили обеспокоенность по поводу воздействия платы за проезд на финансы домашних хозяйств в сообществах, основанных на принципах равноправия, таких как цветные люди, люди с ограниченными возможностями и домохозяйства с низким -доходом.
- Многие комментаторы выразили обеспокоенность тем, что они и многие другие путешественники не смогут претендовать на участие в -программе взимания платы за проезд с низким доходом или воспользоваться ею, но все равно будут испытывать финансовые трудности из-за платы за проезд.
- Многие комментаторы выразили обеспокоенность тем, что люди, которые ездят на работу по I -205, не обладают достаточной гибкостью, чтобы изменить свое поведение за рулем в ответ на плату за проезд, и почувствуют финансовые последствия ежедневных поездок на работу.
- Многие комментаторы выразили обеспокоенность тем, что стоимость товаров и услуг будет расти по мере того, как предприятия перекладывают расходы на потребителей.
- Несколько комментаторов выразили заинтересованность в создании освобождения от платы за проезд, скидки или ограничения для жителей, которые проживают в населенных пунктах, прилегающих к I -205.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ФИНАНСАХ ДОМАШНИХ ХОЗЯЙСТВ

“Люди уже с трудом сводят концы с концами в условиях текущей инфляции и постоянно -увеличивающегося разрыва в доходах в экономической среде. Я нахожу легкомысленные ссылки на людей, предпочитающих ездить на работу в -непиковое время, оскорбительными, поскольку многие работающие люди не обладают достаточной гибкостью, чтобы ездить на работу в -непиковое время ”.

“Это не просто расходы на оплату проезда, но и скрытое дополнительное бремя расходов, которое ляжет на работников с

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность по поводу последствий для пожилых людей и лиц с ограниченными возможностями, особенно в связи с поездками за медицинской помощью или получением -услуг по уходу на дому.
- Несколько комментаторов выразили разочарование тем, что введение платы за проезд окажет негативное влияние на стоимость домов, расположенных вблизи I -205 и/или сильно зависящих от нее.

2.4 Доверие и подотчетность

Примерно в 880 представлениях речь шла о доверии и подотчетности. Комментарии в этой категории говорили о доверии к ODOT или правительству в целом, о том, поможет ли взимание платы за проезд справиться с заторами и увеличить доходы, законно ли взимание платы за проезд по федеральным трассам, о убеждениях в том, что вклад общественности не воспринимается всерьез, и о защите конфиденциальности данных, собираемых системой взимания платы. Комментарии о доверии и подотчетности часто также включались в разделы, посвященные целям и задачам, а также доходам и налогам.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся доверия и подотчетности:

- Несколько комментаторов поделились своим несогласием с взиманием платы за проезд как законным источником финансирования.
- В некоторых комментариях высказывалось мнение, что ODOT и правительство должны иметь достаточное финансирование, поскольку оно собирает доходы от налога на газ, которые уже предназначены для улучшения дорожного движения.
- Некоторые комментаторы выразили недоверие к тому, как ODOT управляет своим бюджетом, и предположили, что взимание платы за проезд - это способ заставить людей платить за бесхозяйственность ODOT.
- Некоторые комментаторы выразили убеждение, что проект predetermined и что ODOT не рассматривает и не заинтересована в том, чтобы выслушивать мнения общественности и местных органов власти.
- Некоторые комментаторы заявили, что в проекте нет необходимости, поскольку улучшение дорог уже оплачивается за счет налога на газ, и что население уже платит один из самых высоких налогов на газ в стране.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ДОВЕРИИ И ПОДОТЧЕТНОСТИ

“Это просто захват денег. Если бы они действительно использовались только для оплаты ремонта мостов, то выручка предназначалась бы только для этих целей, и была бы оговорка о прекращении действия, указывающая, когда плата за проезд прекратится после того, как ремонт будет оплачен”.

“Если вы считаете, что у вас недостаточно денег, чтобы покрыть необходимый ремонт или улучшения, то я бы посоветовал вам посмотреть

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность по поводу отсутствия подотчетности за то, как будут использоваться доходы от платы за проезд, поскольку ODOT не была прозрачной в отношении своих планов использования доходов от платы за проезд.
- Несколько комментаторов спросили, каким образом ODOT разрешено взимать плату за проезд по федеральным трассам, или заявили, что это противоречит конституции, поскольку нарушает принцип свободы передвижения.
- Несколько комментаторов отметили, что ODOT не добилась успеха в прошлых проектах из-за проблем с бюджетом и недостаточных усилий (таких как проект переправы через реку Колумбия), и вполне вероятно, что -проект платной дороги I 205 также потерпит неудачу.

2.5 Справедливость

Примерно в 790 заявлениях говорилось о предполагаемой справедливости. Они включали комментарии, касающиеся непропорционального воздействия на группы или сообщества, которые не классифицируются как исторически и в настоящее время исключенные или недостаточно обслуживаемые.⁷ Примеры включают справедливость в отношении существования жизнеспособных альтернативных маршрутов, неравномерное географическое воздействие, этику -систем оплаты услуг пользователей, оплату существующих дорог, возможность изменения поведения при поездках и установление цен только на определенные части системы автомобильных дорог.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся справедливости.

2.5.1 Географическая справедливость

- Несколько комментаторов заявили, что плата за проезд окажет непропорционально большое финансовое воздействие на жителей округа Клакамас, поскольку они будут платить больше за шоссе общегосударственного значения;

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О СПРАВЕДЛИВОСТИ

“Плата за проезд оценивается и возлагается в первую очередь на жителей Орегон-Сити и Вест-Линна, но коридор 205 выгоден всему району Портленда. Несправедливо, что основная тяжесть приходится на пару населенных пунктов, в то время как от улучшения дорог выигрывают все”.

“В то время как представители низшего класса могут увидеть некоторое снижение стоимости проезда, большая часть бремени ляжет на средний класс. Трудолюбивые жители Орегона и жители района метро, которые действительно не могут позволить

⁷ Честность отличается от равноправия. Справедливость относится к тому, столкнутся ли определенные недостаточно обслуживаемые группы с непропорциональными результатами и воздействиями в результате ценообразования на перегруженность. Комментарии, в которых используется слово “справедливость”, но которые не касаются недостаточно обслуживаемых сообществ, классифицируются как честные, а не равноправные. Комментарии, касающиеся исторически и в настоящее время изолированных и недостаточно обслуживаемых сообществ, смотрите в разделе, посвященном равенству.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

комментаторы заявили, что, по их мнению, жители округа Клакамас становятся мишенями и наказываются только из-за того, где они живут.

- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность по поводу того, что предлагаемая плата за проезд была несправедливой, поскольку в настоящее время нет жизнеспособных альтернативных маршрутов или надежных транзитных услуг для географически изолированных сообществ, таких как Уэст-Линн.
- Некоторые комментаторы заявили, что диверсия непропорционально повлияет на их сообщество, что приведет к увеличению пробок и увеличению времени в пути для определенных местных поездок на работу, особенно в слаборазвитых сельских общинах округа Клакамас. Комментаторы часто упоминали ОР 43, ИЛИ 99, ИЛИ 213, Борланд-роуд, Уилламетт-Фоллс-драйв, Арч-Бридж, центр Орегон-Сити и район Уилламетт в Уэст-Линне в качестве районов с более высоким уровнем загруженности.
- Несколько комментаторов сказали, что жителям Юго-западного Вашингтона не нужно платить пошлину, потому что они уже платят налоги в Орегоне и Вашингтоне. Напротив, несколько комментаторов заявили, что было бы справедливее взимать плату за проезд по мостам между штатами, потому что жители Вашингтона должны платить свою долю для финансирования транспортной системы региона.
- Несколько комментаторов заявили, что взимание платы за проезд на предлагаемом участке I -205 в первую очередь несправедливо затронет округ Клакамас, и предложили ввести другие региональные сборы (в том числе в рамках Регионального проекта по ценообразованию на мобильность и программы замены мостов между штатами) сначала или одновременно, чтобы все водители начали платить одновременно.
- Несколько комментаторов заявили, что взимание платы за проезд по предлагаемому участку I -205 мешает местным предприятиям привлекать клиентов и оставаться конкурентоспособными на рынке найма.

2.5.2 Справедливость в отношении доходов и использования

- Несколько комментаторов заявили, что дорожные сборы окажут негативное --финансовое воздействие на представителей среднего и рабочего класса, которые не имеют возможности работать удаленно или сокращать время поездок на работу, но не будут иметь права на участие в -программе оплаты проезда для малообеспеченных. Несколько комментаторов сказали, что либо -водители со средним доходом также должны получать скидку, либо что скидка не должна предоставляться только -водителям с низким доходом.
- Несколько комментаторов отметили, что предлагаемая -структура переменной ставки будет ориентирована на людей с фиксированной занятостью, уходом за детьми или школьным расписанием.

2.5.3 Другие проблемы справедливости

- Некоторые комментаторы заявили, что, поскольку они уже платят налоги для финансирования дорог, эти дороги принадлежат налогоплательщикам, и налогоплательщикам не нужно снова платить за проезд по ним. В таких комментариях

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

часто использовалась фраза “двойное налогообложение” или “тройное налогообложение”, чтобы выразить это чувство несправедливости.

- Несколько комментаторов заявили, что электромобили не должны получать скидку или освобождение от платы за проезд, поскольку они уже не платят налоги на бензин и должны вносить свою справедливую долю в финансирование дорожной системы.
- Несколько комментаторов сказали, что предложенная плата была справедливой, потому что люди, получающие выгоду от улучшений, должны оплачивать расходы. Напротив, несколько комментаторов заявили, что предлагаемая плата за проезд была необъективной, поскольку только -владелец автомобилей увидят выгоду от улучшений проекта.

2.6 Наблюдения за заторами и их последствия

Примерно в 790 представленных материалах рассматривались наблюдения за заторами и их последствия, включая существующие и будущие условия. В целом, в этих комментариях говорилось о том, как перегруженность влияет на поведение отдельных лиц, сообществ, экономику и/или окружающую среду. Они часто отражали убеждения комментаторов о том, что вызывает заторы и изменения в структуре дорожного движения, включая плату за проезд.

2.6.1 Существующие заторы и последствия

- Некоторые комментаторы отметили, что альтернативные маршруты и местные дороги уже перегружены в часы пик движения или при суровых погодных явлениях. Некоторые комментаторы упомянули конкретные маршруты, на которых уже наблюдаются заторы, включая Арч-Бридж, Бунс-Ферри-роуд, Борланд-роуд, Чайлдс-роуд, Эк-роуд, Эллингсен-роуд, I-5, Джонсон-роуд, Мэйн-стрит, бульвар Маклафлин, ИЛИ 43, ИЛИ 99, ИЛИ 213, ИЛИ 217, Роузмонт-роуд, Шеффер-роуд, Стаффорд-роуд, Уилламетт-Фоллс-драйв, 10-я авеню и 65-я авеню.
- Несколько комментаторов отметили, что заторов недостаточно, чтобы оправдать крупные инфраструктурные проекты, такие как расширение полосы движения или взимание платы за проезд.
- Несколько комментаторов сказали, что --пассажиры, выезжающие за пределы штата, создают заторы, поэтому вместо этого следует установить платные порталы для взимания платы с этих водителей, например, на -границе Вашингтона и Орегона.
- Несколько комментаторов предположили, что заторы уменьшились после -пандемии COVID-19, потому что все больше людей работают из дома или изменили схему своих поездок, поэтому плата за проезд больше не нужна.

2.6.2 Будущие заторы и последствия

- Многие комментаторы отметили, что заторы увеличатся на альтернативных маршрутах и местных дорогах из-за -проекта платного проезда I 205. Несколько комментаторов заявили, что увеличение заторов будет связано с отвлечением и перенаправлением маршрутов, в то время как другие не привели никаких аргументов. Некоторые комментаторы заявили, что

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

ODOT следует продолжить изучение последствий заторов и вариантов их смягчения на альтернативных маршрутах и местных дорогах.

- Несколько комментаторов упомянули конкретные маршруты, на которых, по их мнению, заторы увеличатся из-за платы за проезд, в том числе:

○ Арочный мост	○ Бульвар Маклафлин	○ Саут-Энд-Роуд
○ Бланкеншип-роуд	○ Маквей-авеню	○ Стаффорд-роуд
○ Ферри-роуд в Бунсе	○ Улица Ньюберг	○ Саммит-стрит
○ Борланд-роуд	○ Оукфилд-роуд	○ Улица Такома
○ Центральная авеню	○ ИЛИ 43	○ Телфорд-роуд
○ Чайлдс-роуд	○ ИЛИ 99	○ США 26
○ Корнуолл-стрит	○ ИЛИ 213	○ Западная улица
○ Дорога в Эк	○ Горная дорога Пита	○ Вашингтон-стрит
○ Эллингсен-роуд	○ Пимлико Драйв	○ Уэбстер-роуд
○ Дорога Хидден-Спрингс	○ Речная дорога	○ Уилламетт Фоллс Драйв
○ I-5	○ Роузмонт-роуд	○ 8-я авеню
○ I-84	○ Мост на острове Росс	○ 10-я авеню
○ Джонсон-роуд	○ Саламо-роуд	○ 65-я авеню
○ Главная улица	○ Шеффер-роуд	○ 82-я авеню
○ Мост Маркхэм	○ Селлвудский мост	○ 122-я авеню

- Некоторые комментаторы заявили, что плата за проезд не уменьшит заторы, потому что движение будет просто перенаправлено на другие дороги, или что людям все равно придется пользоваться I -205, потому что альтернативных маршрутов нет.
- Некоторые комментаторы заявили, что расширение I -205 не уменьшит заторы, поскольку увеличение пропускной способности просто приведет к росту спроса.
- Несколько комментаторов сказали, что плата за проезд уменьшит заторы, потому что они видели, как это удавалось в других местах.
- Несколько комментаторов сказали, что система взимания платы замедлит движение на I -205.

Эти комментарии часто включали предположения о том, что плата за проезд будет взиматься через пункты взимания платы за проезд или что даже при наличии электронной системы взимания платы за проезд транспортным средствам все равно потребуются замедляться, чтобы быть зарегистрированными датчиками.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О НАБЛЮДЕНИЯХ ЗА ЗАТОРАМИ И ВОЗДЕЙСТВИЯХ

“Я не уверен, видели ли вы это сами, но наземные дороги рядом со съездом OR 43, съездом с 10-й улицы и съездом со Стаффорд-роуд уже сильно перегружены в час пик или в любую погоду”.

“Никто не любит пробки. Никому не нравятся пробки на местных улицах. Поверь мне, у меня это есть. Но плата за проезд - это единственный способ, который может снова

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Несколько комментаторов заявили, что они поддерживают расширение I -205 для уменьшения заторов, поскольку ODOT недостаточно увеличил пропускную способность межгосударственной системы региона, чтобы соответствовать росту его населения.

2.7 Вовлечение общественности/Процесс

Около 750 заявок касались процесса разработки проекта, -процесса принятия решений и стратегий вовлечения общественности.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, относящихся к взаимодействию с общественностью/процессу.

2.7.1 Участие общественности в процессе -принятия решений

- Многие комментаторы заявили, что проект не должен продвигаться вперед без общественного голосования, подразумевая или прямо заявляя, что проект не пользуется широкой поддержкой.
- Многие комментаторы просили подготовить полное заявление о воздействии на окружающую среду, чтобы точно отразить все основные негативные последствия проекта, особенно касающиеся изменения маршрута.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность тем, что ODOT не прислушивается к мнению общественности и что возможность комментировать является неискренней, поскольку проект продолжает продвигаться вперед, несмотря на озабоченность общественности.
- Некоторые комментаторы указали, что они хотели бы, чтобы были проведены дальнейшие исследования и анализ, чтобы найти другие способы достижения целей проекта.
- Несколько комментаторов рассказали о юридических соображениях, касающихся взимания платы за проезд, и обозначили возможности для судебного оспаривания.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ВОВЛЕЧЕНИИ ОБЩЕСТВЕННОСТИ/ПРОЦЕССЕ

“Однажды я попросил вас прислать мне доказательства того, что плата за проезд поможет людям, но вместо этого вы добавили меня в свой список рассылки и прислали мне готовые ответы, которые не касались моего вопроса”.

“Выполнение EIS должно быть минимальным требованием, и

2.7.2 Пути вовлечения общественности и коммуникации

- Несколько членов сообщества, правительственных учреждений, торговых палат и Советов уполномоченных предположили, что 45--дневный (до -продления) или 60--дневный (после -продления) период общественного обсуждения был недостаточным, и запросили дальнейшее продление.
- Некоторые комментаторы указали, что документы по экологической оценке были объемными и технически сложными, а в сопроводительных публичных документах не было четкого объяснения анализа, стоимости проекта, ставок платы за проезд или механизмов введения платы за проезд.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Некоторые комментаторы были обеспокоены ощущаемым отсутствием возможностей для вовлечения общественности, требуя проведения дополнительных общественных слушаний, которые публикуются более широко и заблаговременно, а также назначаются на время, когда могут участвовать люди, работающие в обычные рабочие часы.
- Несколько комментаторов указали, что публичные слушания были неадекватными и плохо спланированными, и что люди были уведомлены за короткий срок или вообще не были осведомлены о публичных слушаниях. Они также предположили, что в мероприятии приняло бы участие больше людей, если бы они знали об этом мероприятии.
- Несколько комментаторов указали, что ODOT следует обеспечить большую ясность и прозрачность в ответах на ключевые вопросы, включая ожидаемые ставки платы за проезд, использование доходов и потенциальные негативные последствия.

2.8 Альтернативы

Примерно в 600 заявках рассматривались альтернативные варианты проекта, определенные как компоненты альтернатив "Без сборки" и "Постройте". Комментаторы часто ссылались на источники доходов, изменение климата, общественный транспорт, активную транспортную деятельность и заторы при обсуждении этой темы. В этой категории было три подтемы: расположение платного портала, количество полос для взимания платы и физические улучшения на I -205. Комментарии по каждой подтеме кратко изложены ниже.

В нескольких комментариях говорилось, что представление двух альтернатив (сборка и отсутствие сборки) в качестве единственных возможностей было нечестным и бесполезным для понимания влияния различных компонентов проекта и их конфигураций. Во многих из этих комментариев также говорилось, что в ходе экологической оценки следовало проанализировать больше альтернатив или что в дальнейшем проектной группе следует подготовить заявление о воздействии на окружающую среду, в котором представлены другие альтернативы и их последствия.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ ОБ АЛЬТЕРНАТИВАХ

"Если вы направляетесь на север, поставьте портал на 205-й перед съездом со Стаффорда. Это остановит любого, кто захочет свернуть с маршрута, потому что он уже оплатил проезд".

"Сейсмическая модернизация необходима, и дополнительная полоса движения необходима, но должен быть лучший способ ее

2.8.1 Расположение платного портала

Комментарии о расположении платных порталов включали те, в которых предлагалось переместить платные порталы в другое место в пределах проектной зоны или непосредственно прилегающее к ней, а также те, в которых предлагалось переместить порталы в другие части системы автомобильных дорог, включая другие участки I -205 или другие автомагистрали.

- Некоторые комментаторы заявили, что они хотели бы внести изменения в расположение платных порталов, поскольку нынешнее расположение порталов приведет к большому количеству перенаправлений на местные улицы в соседних населенных пунктах, особенно в Уэст-Линне и Орегон-Сити. Эти комментаторы часто заявляли, что они чувствовали себя мишенью из-за текущего расположения порталов.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Некоторые комментаторы предложили перенести порталы подальше от Уэст-Линна и Орегон-Сити, чтобы эти города не получали еще больше перенаправленного трафика, чем они уже получают сегодня. Эти предложения включали перенос портала на I -205 в северном направлении до съезда со Стаффорд-роуд.
- Некоторые комментаторы предложили разместить платные порталы в другом месте, например, на I -5 и I -205 на -границе Вашингтона и Орегона для платных -поездов между штатами, в Портленде, где, по их мнению, уровень доходов выше, или на других автомагистралях, включая I -84 и/или 217.

2.8.2 Количество полос для взимания платы

- Несколько комментаторов заявили, что они не совсем против взимания платы за проезд, но хотели бы иметь возможность выбрать -бесплатную полосу движения либо для себя, либо для водителей в целом.
- Несколько комментаторов предложили ввести полосу для автобаз или экспресс-полосу вместо взимания платы за проезд по всем полосам, чтобы те, кто решит заплатить, могли это сделать, не заставляя платить всех остальных.
- Несколько комментаторов сказали, что некоторые люди предпочли бы стоять в пробке, чем платить за проезд.
- Несколько комментаторов отметили, что, поскольку -вблизи проектной зоны нет альтернативных маршрутов к I 205, не все полосы движения должны быть платными.
- Несколько комментаторов сказали, что если взимать плату за проезд, то только на вновь построенных полосах движения; существующие полосы движения не должны быть платными.

2.8.3 Физические улучшения на I -205

Многие комментаторы упоминали, что любые физические компоненты альтернативной сборки были связаны с добавленными полосами движения. Помимо комментариев, которые были против взимания платы за проезд или проекта в целом, относительно немногие комментарии касались других улучшений.

- Некоторые комментаторы обсуждали физические улучшения I -205, в частности добавление отсутствующей третьей полосы движения. Почти равное количество комментариев высказалось в поддержку и против третьей полосы. Многие из тех, кто поддержал добавление третьей полосы движения, заявили, что считают это необходимым для устранения узких мест и уменьшения заторов, в то время как многие из тех, кто выступал против этого, заявили, что отвергают расширение шоссе в пользу инвестиций в другие виды транспорта, такие как общественный транспорт и активный транспорт.
- Некоторые комментаторы упомянули о сейсмических улучшениях; из них большинство высказались в поддержку этих улучшений. Однако некоторые задались вопросом, необходимы ли сейсмические улучшения, и предложили инвестировать в более неотложные нужды, такие как ремонт поврежденных дорог.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.9 Предназначение и потребность, цели и задачи

Примерно 580 представленных материалов касались темы "Цель и потребности", "Цели и задачи". Комментарии, сгруппированные по этой теме, включают как отзывы о цели и требованиях, так и более общие комментарии, касающиеся основных компонентов проекта, включая плату за проезд, добавление недостающей третьей полосы движения на I-205 между мостами Туалатин и Абернети и модернизацию мостов в этом коридоре для обеспечения сейсмостойкости. Комментарии, включенные в эту категорию, также касались эффективности платы за проезд в достижении целей проекта, включая сокращение заторов, получение доходов от улучшения дорожного полотна и мостов, поощрение альтернативных видов транспорта и сокращение выбросов.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, относящихся к назначению и потребностям, целям и задачам.

2.9.1 Озабоченность эффективностью взимания платы за проезд в соответствии с целями и потребностями проекта

- Многие комментаторы заявили, что они обеспокоены тем, что плата за проезд не будет эффективным методом уменьшения заторов. Наиболее распространенной причиной было то, что плата за проезд приведет к переносу заторов с шоссе на боковые улицы.
- Некоторые комментаторы были обеспокоены тем, что плата за проезд не будет эффективным способом мотивировать людей выбирать альтернативные виды транспорта или время проезда, либо из-за отсутствия альтернативных вариантов проезда на транспорте, пешеходах или велосипедах, либо потому, что большинство людей не в состоянии изменить время своего проезда.
- Несколько комментаторов заявили, что любые предполагаемые преимущества проекта вводили в заблуждение или были перевешены или устранены негативными последствиями проекта. Наиболее распространенной темой в рамках этих настроений было то, что финансовые последствия платы за проезд для семей и предприятий перевесят любые местные или региональные выгоды.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность по поводу эффективности сбора платы за проезд в целях получения дохода, заявив о своей убежденности в том, что

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПРЕДНАЗНАЧЕНИИ И ПОТРЕБНОСТИ, ЦЕЛЯХ И ЗАДАЧАХ

“Как вы думаете, сколько из нас хотели бы оказаться на автостраде с 7 до -9 утра? Вам не кажется, что если бы у нас был другой вариант времени, мы бы, скорее всего, им воспользовались? Вы не добьетесь желаемого эффекта, платя за проезд по этой автостраде”.

“Хотя я согласен с тем, что система автомобильных дорог нуждается в модернизации, использовать плату за проезд для поддержки модернизации неуместно. Такие сборы сделают населенные пункты менее пригодными для жизни, увеличат заторы, увеличат выбросы парниковых газов и загрязнение воздуха, приведут к усилению шумового загрязнения и в целом ухудшат качество жизни для всех в регионе”.

“Я поддерживаю электронную плату за проезд по I205 и I5. Хотя это кажется нелогичным, я надеюсь, что плата за проезд в конечном итоге поможет уменьшить пробки на

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

существуют более эффективные способы сделать это, например, путем повышения налога на газ.

- В некоторых комментариях выражалась обеспокоенность тем, что взимание платы за проезд не приведет к сокращению выбросов транспортных средств, поскольку движение будет просто перенаправлено в другое место или что транспортные средства будут использовать более длинные маршруты, чтобы избежать платы за проезд.

2.9.2 Поддержка достижения целей проекта

- Некоторые комментаторы высказались в поддержку взимания платы за проезд. Среди них около половины выразили полную поддержку, в то время как половина высказала некоторые оговорки относительно негативных последствий взимания платы за проезд, включая потенциальное перенаправление, бремя платы за проезд для лиц с низкими доходами и отсутствие оговорки о прекращении действия, связанной с платой за проезд.
- Несколько комментаторов выразили поддержку целям проекта и запланированным улучшениям I 205, но высказали сомнения по поводу платы за проезд в рамках проекта.
- Несколько комментаторов отметили, что в экологической оценке должно быть четко указано, что одной из целей проекта является сокращение пробега транспортных средств и выбросов парниковых газов, и что проект должен быть разработан с учетом этих целей.

2.9.3 Скептицизм по поводу заявленных целей

- Несколько комментаторов выразили скептицизм по поводу заявленной цели и необходимости проекта, предположив, что истинная цель состоит в том, чтобы взять деньги у населения, чтобы компенсировать плохое управление финансами, наполнить государственную казну или внедрить социальную инженерию.
- Несколько комментаторов высказали мнение, что цель проекта по увеличению доходов либо не является необходимой, либо не является веским обоснованием для проекта, поскольку дорожные проекты уже финансируются другими средствами.
- Несколько комментаторов высказали мнение, что цель проекта по сокращению заторов не является необходимой либо потому, что заторы уменьшились с начала пандемии COVID-19, либо потому, что заторы предпочтительнее платы за проезд.
- Несколько комментаторов усомнились в необходимости третьей полосы движения на I-205, отметив, что плата за проезд может в достаточной степени снизить трафик до уровня, при котором третья полоса не потребуется.
- Несколько комментаторов усомнились в необходимости модернизации мостов для придания им сейсмостойкости и предложили инвестировать в более неотложные нужды, такие как ремонт поврежденных дорог.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.9.4 Необходимость и масштабы взимания платы за проезд

- Несколько комментаторов сказали, что плата за проезд должна взиматься только на переправах через реку Колумбия между Орегоном и Вашингтоном. Однако несколько комментаторов заявили, что на этих мостах между штатами не должно быть платы за проезд.
- Несколько комментаторов заявили, что все платные проекты в регионе должны начаться одновременно, включая региональный проект по установлению цен на мобильность и программу замены мостов между штатами.
- Несколько комментаторов сказали, что -вместо I -205 следует взимать плату за проезд по I 5.

2.10 Мультиmodalные перевозки

Примерно 490 заявок касались мультиmodalных перевозок, включая комментарии, касающиеся общественного транспорта и активных перевозок.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся мультиmodalных перевозок.

- Многие комментаторы указали, что общественный транспорт в -субрегионе I 205 и прилегающих сообществах не является для них жизнеспособной альтернативой, поскольку он небезопасен, используется нечасто, ненадежен и/или недоступен.
- Многие комментаторы указали, что ODOT следует больше инвестировать в общественный транспорт.
- Многие комментаторы заявили, что ODOT следует больше инвестировать в пешеходную и велосипедную инфраструктуру, в то время как некоторые заявили, что ODOT следует прекратить тратить деньги на пешеходную и велосипедную инфраструктуру. Некоторые из тех, кто поддержал инвестиции, пожелали увидеть улучшения вблизи I -205 и на параллельных маршрутах.
- Несколько комментаторов отметили, что пешие и велосипедные прогулки не являются альтернативными видами транспорта из-за отсутствия инфраструктуры или физических возможностей человека.
- Несколько комментаторов сказали, что Арочный мост должен быть закрыт для движения автотранспорта, в то время как некоторые сказали, что он не должен быть закрыт для движения автотранспорта.

2.11 Введение платы за проезд

Примерно в 470 заявлениях говорилось о введении платы за проезд. Эти материалы включали комментарии о структуре ставок платы за проезд, льготах и ​​изъятиях, механизмах взимания платы за проезд, обеспечении соблюдения платежей и инфраструктуре системы взимания платы за проезд.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

В целом, комментаторы выразили заинтересованность в понимании того, во сколько им обойдутся дорожные сборы, а также в течение какого времени они будут взиматься. Комментаторы поделились идеями о том, как минимизировать финансовые последствия взимания платы за проезд для жителей и конкретных демографических групп. Несколько комментаторов выразили обеспокоенность по поводу того, что административные процессы внедрения сбора платы за проезд будут дорогостоящими и, следовательно, неэффективными с точки зрения получения дохода. Частые вопросы касались административных расходов на программу взимания платы за проезд, ставок платы за проезд в пиковое время, будет ли плата за проезд прекращена в какой-то момент и населения, имеющего право на скидки за проезд.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся введения платы за проезд.

2.11.1 Сроки и продолжительность

- Несколько комментаторов заявили, что взимание платы за проезд должно прекратиться, как только будут оплачены улучшения I 205.
- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность тем, что после введения в действие тарифы на проезд будут постоянно увеличиваться. Некоторые комментаторы также выразили обеспокоенность тем, что платный проект I 205 приведет к появлению дополнительных платных проектов по всему штату.
- Некоторые комментаторы заявили, что взимание платы за проезд должно начинаться только после завершения строительства улучшений и проектов по смягчению последствий на местных дорогах, чтобы устранить последствия утечки до того, как они произойдут.
- Некоторые комментаторы предположили, что проект взимания платы за проезд по I 205 и проект регионального ценообразования на мобильную связь должны быть реализованы одновременно, чтобы уменьшить переориентацию на местные дороги и связанные с этим негативные последствия.
- Несколько комментаторов заявили, что плата за проезд должна быть введена до оценки необходимости расширения I -205.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О СРОКАХ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ

“Расходы, связанные со всеми проектами, должны быть определены заранее, и плата за проезд должна прекратиться, как только будут собраны деньги для проекта. Мы все знаем, что это никогда не закончится, и DOT будет продолжать находить причины, чтобы платить нам, даже ..

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.11.2 Тарифы на проезд

- Несколько комментаторов предположили, что жители округа Клакамас должны получать скидки на проезд, поскольку они считают, что плата за проезд ляжет на них непропорциональным финансовым бременем.
- Несколько комментаторов заявили, что они не смогли в достаточной степени проанализировать экологическую оценку и предоставить обратную связь по ней, поскольку ставки платы за проезд еще не были определены. Комментаторы выразили обеспокоенность тем, что ODOT не был прозрачен в отношении допущений о ставках, использованных в анализе, и предположили, что требуется больше информации о фактической стоимости дорожных сборов для среднестатистического домохозяйства.
- Некоторые комментаторы заявили, что предполагаемая плата за проезд в размере до 2,20 доллара США за поездку была слишком высокой и имела бы существенные финансовые последствия. Часть этих комментариев также включала собственные оценки комментатора ежемесячных или годовых расходов домохозяйства, основанные на самой высокой плате за проезд и приблизительном количестве необходимых поездок.
- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность тем, что переменный тариф и плата за -проезд в часы пик приведут к увеличению финансового бремени для людей, которые не могут изменить время поездки.
- Некоторые комментаторы предположили, что определенные демографические группы получают скидки на проезд, включая пожилых людей, ветеранов и людей, работающих в сфере здравоохранения, образования или -некоммерческих организаций. Несколько комментаторов предположили, что водители rideshare или службы доставки также должны получать скидку на проезд.
- Несколько комментаторов отметили, что ставки платы за проезд должны основываться на типе и весе транспортного средства. Несколько комментаторов предположили, что --транспортные средства с низким или нулевым уровнем выбросов должны получать скидки, но некоторые также предположили обратное, поскольку эти транспортные средства уже практически не платят налоги на бензин.
- Несколько комментаторов предположили, что следует установить ограничение на переменные тарифы или взимать плату с пользователей только один раз в день.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ТАРИФАХ НА ПРОЕЗД

“Разрешите гражданам WL [West Linn], которые регистрируются на передатчик, взимать плату только в размере 10 долларов или XXX-го числа долларов из-за близости платного пункта. Это принесет некоторое облегчение гражданам WL”.

“Сказать мне, что плата составляет от 0,55 до 2,20 долларов, - это огромный диапазон, если прибавлять ее ежедневно, ежемесячно,

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.11.3 Технология взимания платы за проезд

- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность тем, что для взимания платы за проезд будут задействованы пункты взимания платы, что потребует от автомобилей останавливаться для оплаты проезда и, следовательно, увеличит заторы на I -205.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность по поводу безопасности использования электронного сбора платы за проезд и сбора номерных знаков, фотографий водителей и другой информации. Несколько комментаторов спросили, кто будет иметь доступ к собранной информации.
- Несколько комментаторов заявили, что плата за проезд должна взиматься с помощью транспондеров или электронных систем.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность тем, что технология взимания платы за проезд будет энергоемкой и, следовательно, контрпродуктивной для достижения целей сокращения выбросов парниковых газов.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ТЕХНОЛОГИИ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

“Даже в этой предлагаемой системе захвата с камер, которая в настоящее время используется, движение должно было бы замедлиться для сбора радиосигналов с передатчиков, а также для сбора фотографий номерных знаков и лиц водителей, как это происходит в любом другом штате, который использует эти системы (Массачусетс, Северная Каролина, Нью-Йорк и т.д.)”.

2.11.4 Принуждение

- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность тем, что люди, прикрывающие свои номерные знаки или те, у кого их нет, могут легко уклониться от уплаты электронных сборов за проезд.
- Несколько комментаторов поставили под сомнение эффективность принудительного взимания платы за проезд для --водителей за пределами штата и других лиц без транспондеров.
- Несколько комментаторов попросили, чтобы принудительное введение платы за проезд не усугубляло расовое неравенство и/или неравенство в доходах, наказывая тех, кто наименее способен платить вовремя.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПРАВОПРИМЕНЕНИИ

“Люди уже закрывают свои номерные знаки (если они есть) затемненными накладками на I -5. Уклончивое поведение будет усиливаться”.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.12 Справедливость

Примерно в 400 заявлениях речь шла о справедливости. Комментарии в этой теме выражали мнение о том, что реализация -проекта взимания платы за проезд по I 205 будет иметь несправедливые последствия, особенно для людей с низкими доходами, чернокожего населения, коренных народов и цветных (BIPOC), людей с ограниченными возможностями, пожилых граждан, людей с ограниченным знанием английского языка и других исторически и/или в настоящее время недостаточно обслуживаемые сообщества.⁸ Комментарии о справедливости часто также попадали под раздел "Финансы домашних хозяйств" и "Введение платы за проезд: ставки платы за проезд" в связи с финансовым бременем для этих сообществ и призывами к предоставлению им скидки.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся справедливости.

- Многие комментаторы разделяли мнение, что проект станет непропорционально тяжелым бременем для -лиц с низкими доходами, поскольку они в наименьшей степени могут позволить себе дополнительные расходы или изменить время в пути из-за негибкости рабочего графика.
- Некоторые комментаторы высказали мнение, что проект негативно скажется на пожилых людях, поскольку они имеют фиксированный доход, часто путешествуют по населенным пунктам для посещения врача и/или испытывают проблемы с использованием других видов транспорта.
- Несколько комментаторов высказали мнение, что проект затронет сообщества BIPOC из-за корреляции между расой/этнической принадлежностью и уровнем дохода, а также потому, что некоторые сообщества BIPOC были прямо или косвенно вытеснены на окраины

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О СПРАВЕДЛИВОСТИ

“Я мать-одиночка с низким доходом, для меня это было бы серьезным финансовым затруднением. Я завишу от I -205 в важных мероприятиях для своих детей, у меня не было бы возможности выбрать альтернативный маршрут”.

“Мы с мужем пожилые люди, которые живут с ограниченным бюджетом и вынуждены платить пошлину только за то, чтобы выполнять поручения, ходить по магазинам, записываться на прием к врачу и т.д. это было бы ужасным испытанием для нас и многих других в нашем городе”.

“Орегон и без того является дорогим местом для жизни, и дорожные сборы создадут непропорционально большое финансовое бремя для жителей -районов с низким доходом и представителей меньшинств”.

“Это еще больше затруднит людям,

⁸ Равноправие отличается от честности. Комментарии, в которых используется слово “справедливость”, но речь не идет об исторически и/или в настоящее время недостаточно обслуживаемых сообществах, кодируются как Честность, а не как равноправие. Примерами могут служить опасения за средний класс и географические сообщества, которые, по мнению комментаторов, несправедливо обременены проектом.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

столичного района Портленд, где меньше вариантов передвижения, кроме как на личном автомобиле.

- Несколько комментаторов высказали свои мысли о том, как проект повлияет на людей с ограниченными возможностями, которым часто приходится ездить в другие населенные пункты на прием к врачу и которые испытывают трудности с использованием других видов транспорта.
- Несколько комментаторов упомянули о влиянии на “рабочий класс”, часто подразумевая, что они считают рабочий класс с низким доходом, не заявляя об этом прямо.

2.12.1 Программа взимания платы с малообеспеченных

В нескольких представленных материалах конкретно говорилось о разработке -программы взимания платы с малообеспеченных граждан. Комментаторы, по-видимому, не знали или не верили, что программа окажет существенное влияние на население, о котором идет речь.

Основные темы комментариев о -программе сбора платы за проезд для малообеспеченных включали следующее:

- Несколько комментаторов заявили, что процесс подачи заявки на получение скидок и доступа к ним в рамках -программы взимания платы за проезд с низким доходом станет дополнительным бременем для -населения с низким доходом. Это помогло бы увязать скидки на проезд с существующими льготными программами, такими как Программа помощи в дополнительном питании (SNAP).
- Несколько комментаторов заявили, что нет достаточной ясности в отношении -платной программы для малообеспеченных, такой как квалификационные требования и процедуры регистрации.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.13 Безопасность

Около 350 заявок касались транспортной безопасности. Они включали комментарии по безопасности для любого вида транспорта, включая вождение автомобиля, пользование общественным транспортом, ходьбу пешком, езду на велосипеде и катание на роликах. Наиболее распространенной проблемой было снижение безопасности на местных дорогах из-за увеличения заторов, вызванных изменением маршрута движения, как для путешественников в целом, так и для пешеходов и велосипедистов в частности.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся безопасности.

- Несколько комментаторов заявили, что увеличение трафика создаст небезопасные условия для пешеходов и велосипедистов, особенно потому, что в населенных пунктах, прилегающих к I -205, часто отсутствуют тротуары и защищенная велосипедная инфраструктура.
- Некоторые комментаторы заявили, что ODOT следует больше инвестировать в повышение безопасности улиц, основываясь на мнении, что изменение маршрута и съезд с I -205, вероятно, увеличат заторы и аварии на местных улицах, а также из-за убеждения, что альтернативные виды транспорта, такие как езда на велосипеде и общественный транспорт, исторически недофинансировались. Несколько человек упомянули конкретные районы, нуждающиеся в инвестициях, включая озеро Освего, Уэст-Линн и Стаффорд-Хэмлет. Некоторые также упомянули конкретные школы для целенаправленных инвестиций, включая начальную школу Стаффорда, начальную школу Триллиум-Крик, начальную школу Болтона, среднюю школу Роузмонт-Ридж и начальную школу Уилламетт.
- Несколько комментаторов отметили, что общественный транспорт недостаточно безопасен, чтобы быть альтернативным видом транспорта.
- Несколько комментаторов сказали, что расширение I -205 повысит безопасность, потому что движение будет лучше, в то время как чуть больше комментаторов сказали, что расширение I -205 не повысит безопасность, потому что увеличение пропускной способности вызовет спрос, а заторы со временем не уменьшатся.
- Несколько комментаторов упомянули строящуюся новую среднюю школу недалеко от Остман-роуд и Уилламетт-Фоллс-драйв. Они выразили обеспокоенность тем, что потенциальное увеличение трафика в этом районе из-за платы за проезд подвергнет школьников риску, когда школа откроется.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О БЕЗОПАСНОСТИ

“Я учусь в средней школе Уэст-Линн. Сотни моих одноклассников каждый день в обеденный перерыв переходят шоссе 43. ...Это и так небезопасно, и я очень беспокоюсь о -проблемах безопасности из-за увеличения числа перестраиваний и съезда с автострады, когда эти водители пытаются сэкономить несколько долларов на плате за проезд, съезжая с автострады, чтобы проехать мимо моей школы и моего района”.

“Взимание платы за проезд увеличит местное движение после часа пик до 24/7, поскольку автомобилисты избегают платы за проезд.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.14 Качество воздуха, Изменение климата, выбросы парниковых газов и энергетика

Около 350 заявок касались качества воздуха, изменения климата, выбросов парниковых газов и энергетика. Эти материалы включали комментарии об увеличении выбросов в регионе и комментарии, касающиеся местных, региональных, государственных и национальных целей в области климата.

В целом, комментаторы высказали разные мнения об эффективности взимания платы за проезд как средства сокращения выбросов парниковых газов.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся качества воздуха, изменения климата, выбросов парниковых газов и энергетика:

- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность тем, что изменение маршрута движения из-за взимания платы за проезд приведет к увеличению объемов движения, увеличению времени простоя транспортных средств и снижению скорости движения на близлежащих улицах, тем самым увеличивая локальное загрязнение воздуха.
- Несколько комментаторов заявили, что -проекты, ориентированные на автомобили, не способствуют борьбе с изменением климата. Несколько комментаторов заявили, что ODOT должен действовать в соответствии с целями штата Орегон по сокращению выбросов углекислого газа и мерами по борьбе с изменением климата, что означает не увеличивать пропускную способность шоссе и больше инвестировать в другие виды транспорта, кроме личного автотранспорта.
- В некоторых комментариях говорилось о возможности того, что путешественники проезжают большие расстояния, чтобы избежать платы за проезд, тем самым увеличивая общее загрязнение воздуха за счет увеличения пройденных транспортных средств миль, расхода топлива и времени простоя на перекрестках.
- В нескольких комментариях упоминалось о преимуществах использования электромобилей (EV) из-за снижения выбросов загрязняющих веществ по сравнению с автомобилями, работающими на обычном топливе.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ВОВЛЕЧЕНИИ ОБЩЕСТВЕННОСТИ/ПРОЦЕССЕ

“Локальное увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу может происходить там, где увеличивается интенсивность движения или где транспортные средства проводят больше времени на холостом ходу на обозначенных перекрестках”.

“Продолжение внедрения -изменений, ориентированных на автомобили, на дорогах штата Орегон никак не

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.15 Бизнес и грузовые перевозки

Примерно в 300 заявках рассматривались последствия для бизнеса и/или движения грузов. В целом, в комментариях выражалась обеспокоенность по поводу последствий платы за проезд для малого и местного бизнеса в населенных пунктах, непосредственно прилегающих к I -205.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся бизнеса и грузовых перевозок.

- Многие комментаторы выразили обеспокоенность тем, что увеличение транспортных расходов от взимания платы за проезд до коммерческих операций окажет негативное воздействие на малый и местный бизнес.
- Многие комментаторы выразили обеспокоенность тем, что предприятиям придется повысить свои цены, чтобы компенсировать дополнительные расходы на дорожные сборы.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность тем, что плата за проезд будет препятствовать людям искать работу в населенных пунктах, прилегающих к I -205, или посещать их для совершения покупок, обеда или посещения местных туристических и рекреационных мест. Наиболее часто упоминаемыми общинами были Уэст-Линн, Орегон-Сити, и, в частности, район Уилламетт в Уэст-Линне.
- Некоторые комментаторы выразили разочарование по поводу того, что взимание платы за проезд приведет к менее надежному перемещению грузов.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О БИЗНЕСЕ И ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ

“Это также сократит количество поездок между штатами для таких мероприятий, как шоппинг, рестораны и отдых. ... Это может немного уменьшить загрузженность, но влияние на бизнес будет огромным”.

“Дорожные сборы окажут инфляционное давление на доходы домохозяйств и бизнеса и приведут к большему неравенству и снижению ...”

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.16 Социальные ресурсы и сообщества

Примерно 270 заявок касались социальных ресурсов и сообществ. В этих комментариях выражались мнения о том, как реализация -проекта платной дороги I 205 повлияет на качество жизни в целом и конкретный физический доступ к социальным службам, общественным службам, религиозным организациям, школам, паркам и местам отдыха, а также медицинским учреждениям в этом районе.

В целом, многие комментаторы были обеспокоены тем, что увеличение местных пробок из-за изменения маршрута будет препятствовать их поездкам в пункты назначения за предметами первой необходимости и социальными нуждами.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, касающихся социальных ресурсов и сообществ:

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О СОЦИАЛЬНЫХ РЕСУРСАХ И СООБЩЕСТВАХ

“Мы живем в этом сообществе, и I -205 - это дорога, по которой мы должны добираться до медицинских центров. Мои пожилые родители живут со мной в Уэст-Линне, и у них несколько визитов к врачу в Кайзер Саннисайд и Кайзер Туалатин.”

“Теперь нашей семье будет стоить денег навестить другую семью на другом берегу реки, сходить в церковь по воскресеньям и повидаться с друзьями. Сообщества

- Несколько комментаторов разделили мнение, что плата за проезд по I -205 ухудшит качество жизни в близлежащих районах из-за увеличения объемов движения и скорости передвижения по местным улицам.
- Некоторые отметили, что плата за проезд по I -205 ограничит их возможность попасть на прием к врачу в других населенных пунктах, поскольку отнимет наиболее доступный маршрут и увеличит время в пути.
- Некоторые говорили, что проезд по I -205 затруднит доступ к предметам первой необходимости, таким как продуктовые магазины и аптеки, к услугам, таким как встречи с государственными учреждениями, и к местам назначения, таким как церкви, школы, библиотеки и дома друзей и семьи, многие из которых требуют поездок в другие населенные пункты. Наиболее часто упоминаемыми общинами были Уэст-Линн, Орегон-Сити, и, в частности, район Уилламетт в Уэст-Линне.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.17 Смягчение последствий и мониторинг

Примерно 190 представленных материалов касались смягчения последствий и/или мониторинга. Смягчение последствий определяется как любая мера по уменьшению потенциальных негативных последствий проекта, а мониторинг относится к постоянной оценке эффективности системы взимания платы и ее последствий после внедрения.

Во многих комментариях о смягчении последствий обсуждались проблемы заторов и безопасности при негативном воздействии перенаправления на альтернативные маршруты и местные улицы. Эти комментарии касались предложений по смягчению последствий в экологической оценке, запросов на конкретные дополнительные проекты по смягчению последствий, скептицизма в отношении того, что воздействие проекта может быть смягчено, и необходимости получения более подробной информации о реализации мер по смягчению последствий и сроках их реализации. В целом, многие комментаторы выразили мнение, что планируемого в настоящее время снижения транспортных рисков недостаточно. Помимо транспорта, в нескольких комментариях говорилось о смягчении последствий повышенного шума и загрязнения воздуха на местных улицах.

Агентства-партнеры представили комментарии по мониторингу, в частности, касающиеся необходимости работы ODOT с партнерами над разработкой удовлетворительной программы мониторинга. Они включали комментарии о необходимости постоянного мониторинга для выявления последствий проекта, дальнейшее определение программы мониторинга и подробные сведения о том, как будут определены и реализованы будущие меры по смягчению последствий. В целом, комментаторы выразили мнение, что требуется больше информации о программе мониторинга.

В следующих разделах кратко излагаются основные темы из полученных комментариев, касающихся смягчения последствий и мониторинга:

2.17.1 Меры по смягчению последствий транспортировки

- Несколько комментаторов заявили, что предлагаемые меры по смягчению последствий для транспорта недостаточно эффективны для устранения негативных последствий перенаправления движения из-за платы за проезд, включая потенциальное увеличение заторов и рисков для безопасности на местных дорогах.
- Несколько комментаторов заявили, что им нужно больше подробностей о планируемых мерах по смягчению последствий, некоторые из которых отмечены как “подлежащие определению” в экологической оценке без информации о том, когда и как они будут

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ ПО СМЯГЧЕНИЮ ПОСЛЕДСТВИЙ

“Хотя я видел упоминания о мерах по смягчению последствий, которые будут предложены жителям этого района, меры по смягчению последствий кажутся расплывчатыми и несбалансированными, поскольку это повлияет на количество неудобств в непосредственной близости от нашего дома”.

“На перекрестке Борланд/Стаффорд требуется значительно больше мер по смягчению последствий. ...
Дополнительное снижение безопасности пешеходов и велосипедистов необходимо как прямой результат альтернативного

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

определены. Несколько комментаторов конкретно призвали разъяснить процесс выявления и реализации мер по смягчению последствий.

- Некоторые комментаторы заявили, что заторы и последствия для безопасности на местных улицах не могут быть смягчены, поскольку не существует осуществимого решения, позволяющего учесть масштабы прогнозируемого увеличения трафика без расширения затронутых дорог, что невозможно из-за географических ограничений или --ограничений на право проезда.

2.17.2 Конкретные просьбы о смягчении последствий

- Несколько комментаторов спросили, какие меры по смягчению последствий были предложены для главной улицы Орегон-Сити, Уилламетт-Фоллс-Драйв или Арочного моста.
- Несколько комментаторов просили принять меры по смягчению последствий, такие как светофоры, прямоугольные проблесковые маячки быстрого действия и перекрестки с круговым движением для мест на Стаффорд-роуд, или 99E и ИЛИ 43, чтобы смягчить последствия увеличения объездного движения и устранить предполагаемые небезопасные условия для людей, которые ходят пешком и ездят на велосипедах.
- Несколько комментаторов просили использовать все доходы от платы за проезд для смягчения последствий в Уэст-Линне и Орегон-Сити.

2.17.3 Сроки принятия мер по смягчению последствий

- Несколько комментаторов заявили, что меры по смягчению транспортных последствий для устранения возросших заторов и рисков для безопасности на местных дорогах должны быть приняты или находиться в стадии строительства до начала взимания платы за проезд.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.17.4 Мониторинг

В целом, комментаторы выразили мнение, что требуется больше информации о программе мониторинга.

- Несколько комментаторов отметили, что неясно, каким образом мониторинг приведет к реализации будущих мер по смягчению последствий, кто будет отвечать за их реализацию и как ODOT и местные юрисдикции достигнут консенсуса по реализации программы мониторинга и внесению поправок в нее.
- В некоторых комментариях выражалось убеждение, что необходимость в программе мониторинга является доказательством того, что для проекта должно требоваться заявление о воздействии на окружающую среду.
- Несколько комментаторов отметили, что в плане мониторинга отсутствуют подробные сведения о его масштабах, продолжительности периода мониторинга, транспортной сети, которая будет контролироваться, способах ее администрирования и финансирования, а также о том, какие стандарты будут применяться.
- Несколько комментаторов отметили, что текущая программа мониторинга должна подкрепляться обязательством по смягчению последствий программы взимания платы за проезд.
- Несколько комментаторов отметили, что необходимо дальнейшее определение -процесса долгосрочного мониторинга эксплуатационных стандартов, управления заторами и безопасности.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О МОНИТОРИНГЕ

“Мы решительно поддерживаем текущую программу мониторинга, которая подкрепляется обязательством смягчить непредвиденные последствия, обусловленные такими факторами, как изменения в ставках платы за проезд, предположения о росте, предположения о дорожной и транзитной сети и финансирование предполагаемых проектов по улучшению”.

“Нам не удалось найти никаких подробностей о масштабах этой программы [мониторинга], продолжительности периода мониторинга, транспортной сети, которая будет контролироваться, как она будет управляться и финансироваться, и какие стандарты будут применяться. Также неясно, какие меры могут быть реализованы

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.18 Другие региональные проекты и транспортные планы

Около 170 комментариев касались других региональных проектов и транспортных планов, включая комментарии о других проектах взимания платы за проезд в регионе, совокупном эффекте нескольких проектов взимания платы за проезд в регионе и других региональных инфраструктурных проектах и транспортных планах.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, относящихся к другим региональным проектам и транспортным планам:

- Некоторые комментаторы заявили, что ODOT следует заполнить заявление о воздействии на окружающую среду, чтобы изучить совокупный эффект -проекта платной дороги I 205 с другими региональными проектами, включая региональный проект по ценообразованию на мобильность и программу замены мостов между штатами.
- Несколько комментаторов отметили, что ODOT слишком много внимания уделяет взиманию платы за проезд, что наносит ущерб другим региональным инфраструктурным проектам, отвлекая от них внимание агентства и средства.
- Несколько комментаторов сказали, что если в регионе будут введены сборы за проезд, то все доходы должны пойти на финансирование других строительных проектов, таких как строительство нового -моста I 5. Несколько других упомянули желаемые изменения в других региональных проектах и транспортных планах, таких как улучшение 82-й авеню, легкорельсовый транспорт в рамках программы замены межштатных мостов и закрытие Арочного моста для автомобильного движения.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ДРУГИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ И ТРАНСПОРТНЫХ ПЛАНАХ

“Я прошу ODOT не использовать Уэст-Линн и Орегон-Сити в качестве подопытных кроликов в своем эксперименте по взиманию платы за проезд и вместо этого завершить проект регионального ценообразования на мобильность
”

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.19 Другие примеры взимания платы за проезд

Около 140 комментариев касались других примеров взимания платы за проезд, включая плату за проезд в других штатах и странах в целом, а также плату за проезд в конкретных местах. В целом, многие комментаторы ссылались на взимание платы за проезд в других местах, чтобы выразить, что плата за проезд негативно повлияет на Орегон, что в проекте должно быть положение о прекращении действия и что должен быть альтернативный маршрут, который не облагается пошлиной.

В следующем списке кратко изложены основные темы из полученных комментариев, относящихся к другим примерам взимания платы за проезд:

- Основываясь на опыте, некоторые комментаторы заявили, что плата за проезд может уменьшить пробки на дорогах или является хорошим способом оплаты инфраструктуры автомобильных дорог, но другие заявили, что плата за проезд не уменьшает пробки на дорогах и неэффективна для получения дохода.
- Некоторые комментаторы ссылались на взимание платы за проезд в других местах Соединенных Штатов, желая избежать ситуации в Калифорнии, Нью-Йорке, Нью-Джерси, Вашингтоне или других штатах, где дороги платные. Другие места, упомянутые негативно, включают Вашингтон, округ Колумбия, Огайо (Колумбус), Иллинойс, Вирджинию, Коннектикут, Колорадо (Денвер), Техас и Флориду (Орландо).
- Некоторые комментаторы сказали, что должна быть полоса движения или альтернативный маршрут шоссе, который не облагается платой за проезд, и что плата за проезд работает только в таких местах, как Калифорния или Нью-Йорк, потому что там есть эффективный общественный транспорт и / или альтернативные маршруты.
- Несколько комментаторов упомянули положительные компоненты проектов взимания платы за проезд в других местах, которые следует включить в ODOT, такие как использование -системы EZ Pass, проведение информационных форумов и ратуш о плате за проезд, подобных тем, с которыми они столкнулись в районе Сиэтла, внедрение системы, подобной той, что существует в Гватемале, или вера в скидки для местных жителей, такие как Бостон.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ДРУГИХ ПРИМЕРАХ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД

“Ценообразование на дорогах было важной частью управления дорожным движением в Сингапуре, и это сработало. Это сработало на многих уровнях. Если бы это было сделано для снижения спроса. И это сработало, побудив людей пользоваться другими видами транспорта”.

“Я возражаю против системы финансирования, которая будет потреблять не менее 40% выручки только для того, чтобы работать. Поскольку я жил в Северной Вирджинии в период роста платы за проезд, я знаю, что административные расходы могут составлять почти 100% выручки, причем большая часть или все они идут частным подрядчикам”.

“Когда я жил в Калифорнии, где

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

2.20 Другие воздействия на окружающую среду

Примерно 130 заявок касались других общественных и экологических ресурсов, изученных в ходе экологической оценки, включая шум, визуальное качество, землепользование, исторические ресурсы, почву, воду, растительность и дикую природу.

Ниже приводится краткое изложение основных тем из полученных комментариев, относящихся к другим воздействиям на окружающую среду.

2.20.1 Шум

- Некоторые комментаторы выразили обеспокоенность тем, что переадресация приведет к увеличению шума дорожного движения в местных сообществах. Комментаторы отметили особую обеспокоенность уровнем шума вдоль OR 99E, OR 43, Маунтин-роуд, Борланд-роуд, Чайлдс-роуд, Стаффорд-роуд, Пимлико-роуд и Джонсон-роуд. Несколько комментаторов упомянули опасения по поводу уровня шума в районе Уилламэтт в Западном Линне.
- Несколько комментаторов отметили, что добавленная третья полоса движения на I -205 в долгосрочной перспективе увеличит трафик и, следовательно, повысит уровень шума на шоссе.
- Несколько комментаторов сказали, что на I -205 следует построить звуковую стену, чтобы снизить существующий и будущий шум дорожного движения. Несколько комментаторов не согласились с этим, заявив, что звуковая стена - это ненужные траты, потому что люди, которые живут рядом с шоссе, уже знали о последствиях для уровня шума, когда они решили купить там дома.
- Несколько комментаторов сказали, что повышенный шум от отвлекающего движения снизит стоимость их жилья.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ДРУГИХ ВОЗДЕЙСТВИЯХ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

“Однако платные автомагистрали создают неоправданное и несправедливое бремя для местных сообществ, окружающих шоссе, из-за повышенного шума, загрязнения окружающей среды, потери стоимости имущества, увеличения местных пробок на дорогах и износа дорог, финансируемых и обслуживаемых на местном уровне”.

“Это расширение является субсидированием дальнейшего разрастания пригородов в регионе Портленд. Каждый новый дом, построенный на окраине пригорода, а не в качестве пристройки ближе к городским центрам, приведет к увеличению выбросов парниковых газов из-за увеличения VMT, а также к уничтожению еще большего

2.20.2 Визуальное качество и землепользование

- Несколько комментаторов отметили, что природная красота и открытые пространства являются определяющими качествами Тихоокеанского Северо-запада, и выразили обеспокоенность тем, что увеличение трафика на местных дорогах снизит визуальное качество этого района.
- Несколько комментаторов заявили, что пробки на дорогах вызваны ростом населения, а также разрастанием городов и пригородов, и предположили, что добавленная третья полоса движения еще больше поспособствует разрастанию.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- Несколько комментаторов предположили, что следует провести дополнительный анализ, чтобы понять воздействие на землепользование в районе проекта, особенно на парковую и школьную собственность.

2.20.3 Исторические ресурсы

- Несколько комментаторов отметили, что перенаправление движения приведет к перегрузке исторических ресурсов, в частности исторического арочного моста в Орегон-Сити, муниципального лифта в Орегон-Сити и водопоя на Сансет-стрит.
- Несколько комментаторов выразили обеспокоенность по поводу последствий переезда в исторический район Уилламетт в Западном Линне, заявив, что увеличение трафика ухудшит состояние улиц и разрушит их характер.

2.20.4 Природная среда: почва, вода, растительность, дикая природа

- Некоторые комментаторы упомянули общие экологические проблемы, связанные с землей и водой в районе реализации проекта.
- Некоторые комментаторы выразили опасения по поводу безопасности на перекрестках с дикими животными и столкновений из-за увеличения трафика на боковых улицах из-за изменения маршрута движения.
- Несколько комментаторов заявили, что они обеспокоены тем, что увеличение заторов на наземных улицах и простаивающее движение увеличат загрязнение газом и нефтью ливневых стоков и окружающих водных путей.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПРИРОДНОЙ СРЕДЕ

“Из-за его сельского расположения крупные представители дикой природы часто подвергаются нападениям при переправе через реку. Увеличение трафика, вероятно, приведет к увеличению числа несчастных случаев из-за оленей, переходящих дорогу”.

“Защита окружающей среды, безусловно, будет сложной задачей, поскольку это повлияет на наземные улицы, и более интенсивное

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

3 Краткое изложение комментариев агентства

3.1 Вклад племен и участвующих агентств

Как отмечалось в разделе 1.6, ODOT и FHWA взаимодействовали с племенами и участвующими учреждениями несколькими способами до и во время периода комментариев по экологической оценке и поощряли их представлять комментарии. Ни одно племя не представило комментариев. Шестнадцать участвующих учреждений представили комментарии, как указано в Стол3-1.

Стол3-1. Участвующие учреждения, представившие комментарии по экологической оценке

Тип участвующего агентства	Агентство
Государство	Департамент транспорта штата Вашингтон
Региональный	Совет метрополитена
	Сотрудники метрополитена
	Региональный транспортный совет Юго-западного Вашингтона
Округ	Совет уполномоченных округа Клакамас
	Округ Кларк, Вашингтон
	Округ Вашингтон
Город	Город Гладстон
	Город Счастливой долины
	Город на озере Освего
	Город Орегон-Сити
	Город Туалатин
	Город Ванкувер, штат Вашингтон
	Город Уэст-Линн
	Город Уилсонвилл
Транзитное агентство	Отделка

3.2 Ключевые темы из комментариев участвующих агентств

Многие темы комментариев участвующих агентств были схожи с общими темами общественного обсуждения, как описано в разделе 1.7. Некоторые местные агентства, включая города Гладстон, Лейк-Освего, Орегон-Сити и Уилсонвилл, выразили согласие с комментариями, на которые ссылаются и/или приложили копию комментариев, представленных Советом уполномоченных округа Клакамас. Совет уполномоченных округа Клакамас также выразил согласие с комментариями, представленными другими участвующими учреждениями, включая, но не ограничиваясь ими, города Уэст-Линн, Орегон-Сити, Лейк-Освего и Туалатин. В следующих подразделах кратко излагаются основные темы комментариев агентства.

3.2.1 Общий подход к проведению экологической экспертизы

- **Уровень рассмотрения NEPA:** Несколько агентств заявили, что ODOT и FHWA должны подготовить заявление о воздействии проекта на окружающую среду, сославшись на

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

опасения, что проект окажет значительное воздействие на окружающую среду, которое невозможно будет смягчить, и что необходим дополнительный анализ последствий проекта.

- **Формат и представление экологической оценки:** Несколько агентств заявили, что экологическая оценка была слишком плотной, пространной и трудной для понимания, и задали вопросы или запросили разъяснения по конкретному содержанию и терминологии в документации.

- **Рассмотрение других проектов:** Несколько агентств заявили, что проект регионального ценообразования на мобильность должен быть включен в анализ для экологической оценки. Некоторые учреждения также просили включить или исключить другие региональные проекты из анализа совокупного воздействия. Примерами могут служить несколько проектов Регионального транспортного плана (RTP) на 2018 год, таких как мультимодальные улучшения OR 43 от -Холли-Стрит до Государственного парка Мэри С. Янг (10127), мультимодальные улучшения Уилламетт-Фоллс-Драйв от -шоссе 43 до 10-й улицы (10128), -улучшения I 205/10-й улицы (11242) и проект наследия Уилламетт-Фоллс Внутренние дороги (12089). Некоторые агентства предположили, что кумулятивное воздействие могло бы быть зафиксировано с помощью более обширной области исследований и более тщательной программы мониторинга.

- **Цель и потребность, целевые показатели и задачи:** Несколько агентств заявили, что формулировка цели является слишком узкой, недостаточно четко определенной и/или ограничивает диапазон разумных альтернатив, подлежащих оценке в рамках NEPA. Несколько агентств заявили, что Проект не отвечает всем заявленным потребностям (например, повышение безопасности) и что Экологическая оценка неадекватно объясняет, каким образом проект соответствует своим целям и задачам.

- **Проанализированные альтернативы:** Некоторые агентства заявили, что экологическая экспертиза должна оценить или провести тестирование чувствительности для других альтернатив. Предлагаемые альтернативы включают проект только с третьей -полосой I 205, либо в качестве платной/управляемой полосы, либо без взимания платы за проезд; и проекты с различными корректировками предположений о плате за проезд, такими как взимание платы только с -пандусов I 205 вместо мостов, снижение общих предполагаемых ставок платы за проезд и учет потенциальных скидок или исключений, которые могли бы привести к бюджет реализован в рамках -программы сбора платы за проезд с низким уровнем дохода.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ ОБ УРОВНЕ ПРОВЕРКИ NEPA

“Как участвующее агентство, мы твердо убеждены, что экспертиза в настоящее время не поддерживает вывод об отсутствии существенного воздействия (FONSI). Вместо этого мы настоятельно призываем Федеральное управление автомобильных дорог дать указание ODOT подготовить заявление о воздействии на окружающую среду (EIS) для этого проекта в соответствии с

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПРЕДНАЗНАЧЕНИИ И ПОТРЕБНОСТИ, ЦЕЛЯХ И ЗАДАЧАХ

“Хотя повышение безопасности и уменьшение заторов включены в цель и потребность, проект не удовлетворяет эту потребность, поскольку проект, по сути, снизит безопасность и увеличит заторы на местных дорогах. Кроме того, в EA мы нашли несколько примеров

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- **Область потенциального воздействия и методология:** Несколько агентств заявили, что область потенциального воздействия для экологической оценки недостаточна, и запросили расширенные области исследования, которые включают дополнительные дороги и локализованные районы, в которых могут наблюдаться изменения в схемах движения, особенно в отношении транспорта, шума, качества воздуха, землепользования и исторических и культурных ресурсов. Несколько агентств подвергли сомнению методы моделирования и допущения для экологической оценки, а несколько агентств представили подробные комментарии, подготовленные консультантами для транспортного и экономического анализа.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ОБЛАСТИ ПОТЕНЦИАЛЬНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ И МЕТОДОЛОГИИ

“Эксперт не в состоянии адекватно проанализировать воздействие на местное сообщество, которое понесет бремя увеличения утечки. В то время как определение исследуемой территории включает местные дороги и населенные пункты, которые могли бы подвергнуться перенаправлению, во многих случаях отсутствует содержательный анализ локализованных воздействий.”

“Мы обеспокоены тем, что -анализ I 205 EA не включает более широкий проект регионального ценообразования на мобильность (BMPD). Рассмотрение влияния

- **Процесс вовлечения общественности:** Несколько агентств заявили, что процесс разработки экологической оценки не предоставил надлежащих возможностей для внесения вклада со стороны агентств и общественности и не включил должным образом комментарии, полученные до публикации. Несколько агентств также заявили, что 60-дневный период общественного обсуждения экологической оценки был недостаточным и его следовало продлить еще больше. Некоторые выразили обеспокоенность по поводу того, что переведенные материалы не были доступны в начале периода комментариев, и заявили, что общественные слушания и -личные информационные сессии в период комментариев не были широко освещены. Некоторые говорили, что дополнительные информационные сессии по экологической оценке следовало бы проводить в нерабочее время.

3.2.2 Решение -конкретных вопросов, связанных с взиманием платы за проезд

- **Затраты на инфраструктуру взимания платы за проезд:** Несколько агентств заявили, что деньги, потраченные на строительство инфраструктуры взимания платы за проезд и разработку программы взимания платы за проезд, было бы лучше направить на финансирование -улучшений I 205.
- **Распределение/использование доходов:** Несколько агентств выразили желание получить дополнительную информацию о том, как будут использоваться любые чистые поступления от платы за проезд по проекту, и/или направили запросы на конкретные проекты в области транзита, дорожного движения и активных перевозок, которые должны финансироваться за счет поступлений от платы за проезд.
- **Тарифы и правила взимания платы за проезд:** Несколько агентств прокомментировали тарифы и правила взимания платы за проезд, включая предложение о том, что взимание платы за проезд должно быть отменено в ночные часы.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- **Политика и внедрение платы за проезд:** Несколько агентств заявили, что любая политика штата Орегон в отношении платы за проезд, связанная с правоприменением и программами, включая создание учетной записи для оплаты проезда, - программы для малообеспеченных и центры обслуживания клиентов, должна применяться таким же образом к жителям Вашингтона.
- **Справедливость платы за проезд:** Несколько агентств указали, что взимание платы за проезд по I -205 ляжет несправедливым бременем на местные сообщества, в том числе в близлежащих округах как в Орегоне, так и в Вашингтоне, и потребует от них платить за содержание дорожного полотна больше, чем от водителей в других районах штата.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О ПЕРЕАДРЕСАЦИИ И ПЕРЕНАПРАВЛЕНИИ МАРШРУТА

“Анализ ЕА показал, что значительный объем трафика, который в настоящее время наблюдается на I -205, вместо этого будет использовать местные дороги для объезда платы за проезд, что приведет к значительным последствиям для нашего города и сообществ вокруг нас”.

“Что наиболее важно, эксперт

3.2.3 Тематические области охраны окружающей среды:

- **Перенаправление:** Большинство агентств выразили обеспокоенность по поводу изменений в будущих схемах движения, которые, по прогнозам, произойдут в результате реализации проекта, включая увеличение числа водителей, выезжающих на местные дороги по всей территории их юрисдикции, и связанных с этим последствий для транспортных операций и безопасности. Некоторые агентства поставили под сомнение достоверность анализа транспортных последствий и запросили дополнительный анализ организации дорожного движения и безопасности на дополнительных перекрестках и/или участках проезжей части, которые ранее не анализировались в рамках экологической оценки. Некоторые агентства запросили более детальное моделирование локализованных транспортных воздействий, особенно в Лейк-Освего, Орегон-Сити и Уэст-Линне. Большинство учреждений запросили у ODOT более конкретные или всеобъемлющие обязательства по управлению последствиями утечки.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- **Смягчение последствий и мониторинг:** Несколько агентств заявили, что меры по смягчению последствий, описанные в экологической оценке, недостаточны, недостаточно четко определены, не подлежат исполнению и/или вряд ли будут приняты. Несколько агентств запросили более конкретную информацию об обязательствах по смягчению последствий и более подробную информацию о предлагаемых программах мониторинга. Некоторые агентства заявили, что их вклад в меры по смягчению последствий при разработке экологической оценки не был должным образом учтен. Несколько агентств предложили дополнительные перекрестки и/или сегменты проезжей части, которые требовали бы смягчения последствий из-за последствий проекта, а некоторые агентства предложили более конкретные пороговые значения, которые следует использовать для определения того, требуется ли смягчение последствий. Некоторые учреждения также просили принять меры по смягчению последствий до начала взимания платы за проезд. Некоторые агентства запросили более подробный анализ прямых и косвенных экологических последствий предлагаемых мер по смягчению последствий для проекта. Несколько агентств заявили, что экологическая оценка не описывает, каким образом воздействие будет снижено до уровня, который гарантировал бы отсутствие существенного воздействия.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О СМЯГЧЕНИИ ПОСЛЕДСТВИЙ И МОНИТОРИНГЕ

“В проекте ЭО представлены варианты смягчения последствий, которые являются расплывчатыми, не были полностью разработаны, не полностью проанализированы и перечислены без указания источника финансирования. Эти планы по смягчению последствий не являются обязательствами и не анализируются в той степени, в которой можно понять их воздействие. До тех пор,

- **Мультимодальные перевозки:** Несколько агентств поставили под сомнение достоверность анализа последствий транспортировки, представленного в экологической оценке. Некоторые указали, что экологическая оценка не дает точного анализа уровней стресса, связанного с велосипедами и пешеходами, и последствий для безопасности, и не предлагает адекватных мер по смягчению связанных с этим воздействий. Несколько агентств запросили дополнительный анализ нагрузки на велосипедистов и пешеходов в локализованных районах, таких как центр Орегон-Сити, центр Лейк-Освего, а также вблизи Стаффорда и Борланд-роуд. Несколько агентств заявили, что существующая транзитная служба в их юрисдикциях является неадекватной, и выразили обеспокоенность тем, что Экологическая оценка не предполагает расширения транзитной службы в качестве меры по смягчению последствий проекта. Некоторые агентства запросили дополнительные меры по смягчению последствий, связанных с транзитом, такие как дополнительные функции приоритета транзитных сигналов и расширение полосы движения.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

“Хотя повышение платы за -проезд по I 205 не характеризуется как влияние на безопасность перевозок, увеличение трафика на городских улицах окажет дополнительное негативное воздействие на безопасность всех пользователей транспорта”.

Экологическая оценка Деятельность по привлечению общественности и краткое изложение комментариев:

21 февраля – 21 апреля 2023 г.

- **Качество воздуха, изменение климата и выбросы парниковых газов:** Несколько агентств запросили более детальное моделирование будущих выбросов, особенно вдоль местных дорог, вблизи жилых районов и школ.
- **Деловые и экономические последствия:** Несколько агентств заявили, что они обеспокоены тем, что проект негативно повлияет на их местную экономику и бизнес, и запросили более подробный анализ последствий для бизнеса. Некоторые агентства указали, что они не сочли анализ экономических последствий экологической оценки заслуживающим доверия.
- **Социальные ресурсы и сообщества, экологическая справедливость и равноправие:** Несколько агентств выразили обеспокоенность тем, что проект негативно скажется на населении с низким уровнем дохода и других уязвимых группах населения, таких как пожилые люди с фиксированным доходом. Некоторые агентства заявили, что экологическая оценка не дала адекватной оценки воздействия на сообщества, занимающиеся вопросами экологической справедливости, и не включала адекватных стратегий по смягчению последствий взимания платы за проезд для этих групп населения.
- **Шум:** Несколько агентств запросили более детальное моделирование будущего воздействия шума на здоровье населения, особенно вдоль местных дорог, вблизи жилых кварталов и школ. Одно агентство запросило больше гибкости в мерах по снижению уровня шума в стенах.
- **Исторические и археологические ресурсы и раздел 4(f):** В дополнение к запросу о более широкой области исследования для анализа исторических и археологических ресурсов и раздела 4(f), несколько агентств запросили дальнейший анализ воздействия проекта на Арочный мост Орегон-Сити, исторический ресурс.
- **Землепользование:** Несколько агентств заявили, что экологическая оценка неадекватно анализирует соответствие государственной и местной политике землепользования. Эти агентства попросили ODOT провести дополнительный анализ согласованности по следующим пунктам: Политика 1F Плана автомобильных дорог штата Орегон (ОНР) и действие 1G1; План транспортной системы города Орегон; Цель 12 Комплексного плана Уэст-Линн и цель 4 Плана транспортной системы; и видение сообщества Стаффорд-Гамлет.

ПРИМЕРЫ КОММЕНТАРИЕВ О СОЦИАЛЬНЫХ РЕСУРСАХ И СООБЩЕСТВАХ, ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СПРАВЕДЛИВОСТИ И РАВНОПРАВИИ

“Несмотря на преобладание сообществ EJ и отдельных лиц вблизи предлагаемого платного проекта, в проекте EA неадекватно анализируется непропорциональное воздействие альтернативы строительства на это население. В частности, в проекте ЭО не проведен анализ воздействия ЭЖ в правильном географическом масштабе. Кроме того, отсутствие конкретики в отношении предлагаемых уровней взимания