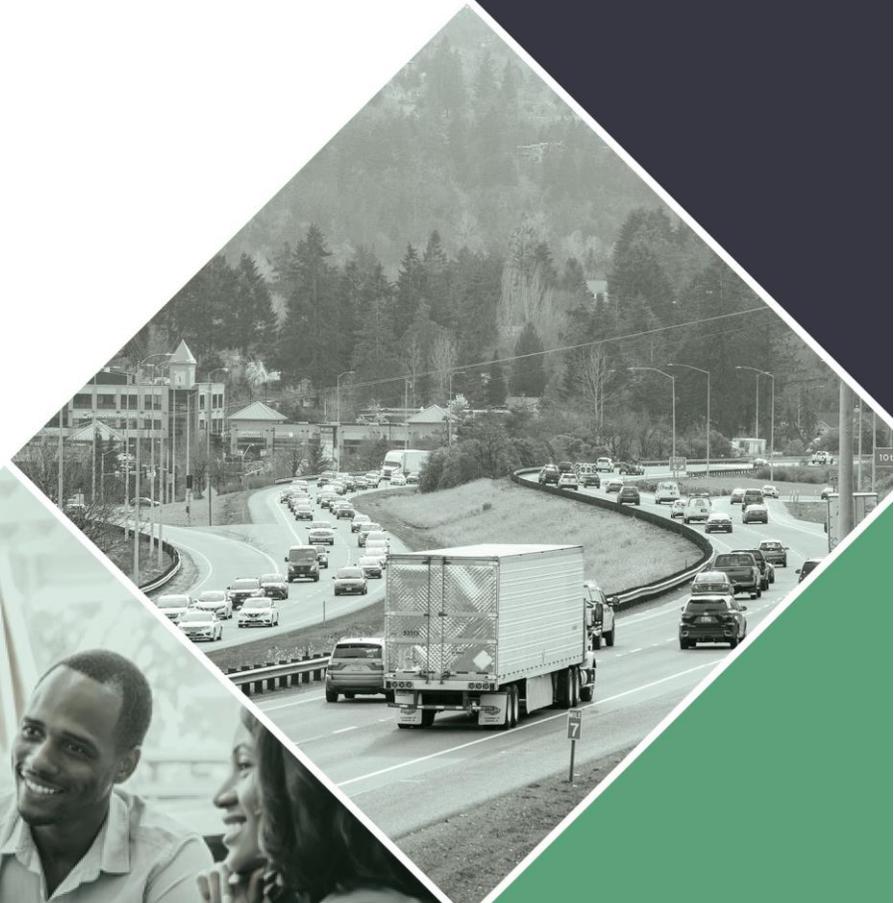


Proyecto de peaje de la I-205

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

Noviembre de 2023



Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

Noviembre de 2023

Preparado para:



Preparado por:



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



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

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

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

如果您想瞭解這個項目，我們有提供繁體中文翻譯，請致電：503-731-4128

如果您想了解这个项目，我们有提供简体中文翻译，请致电：503-731-4128

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

Índice

1	Introducción.....	3
1.1	Evaluación medioambiental 2023 Periodo de comentarios públicos	3
1.2	Tratamiento y codificación de comentarios	4
2	Respuestas a los comentarios más frecuentes	6
2.1	El tráfico ya se desvía a calles locales y rutas alternativas cuando el tráfico es malo en la I-205. El peaje de la I-205 empeorará esta congestión, sobre todo en Oregon City y West Linn, porque los conductores utilizarán carreteras secundarias para evitar los peajes. ODOT no estudió adecuadamente los efectos del Proyecto en las calles locales.	6
2.2	¿Por qué los impuestos que pago actualmente y otras fuentes de financiación son insuficientes para financiar las mejoras de la I-205?	8
2.3	No está claro cómo se utilizarán los ingresos del peaje del proyecto. ¿Volverán a las comunidades que pagan los peajes?	9
2.4	El ODOT debería invertir en el sistema de transporte, por ejemplo en nuevos carriles en la I-205 o en el sistema de tránsito regional, en lugar de gastar los fondos disponibles en establecer un sistema de peaje.....	9
2.5	El peaje afectará negativamente a los hogares de rentas medias y bajas. Estos residentes deberían recibir un descuento o una exención.....	10
2.6	Las comunidades adyacentes a la I-205 y otros grupos, como conductores de reparto, conductores de vehículos compartidos y personal de emergencias, dependen de la I-205. ¿Habrá descuentos, exenciones u otras concesiones para ellos?	11
2.7	Los peajes de la I-205 deberían suprimirse una vez pagados los bonos de construcción de las mejoras de la I-205.....	12
2.8	Hay muchas personas que no tienen buenas alternativas y no pueden ajustar sus horarios de trabajo o coger el transporte público. ¿Qué opciones habrá para las personas que no pueden elegir cuándo, dónde y cómo viajar?.....	12
2.9	La ODOT no ofreció suficientes oportunidades ni avisó con suficiente antelación para que se aportaran opiniones sobre el análisis ambiental antes de que se completara la evaluación ambiental, y el periodo de comentarios no fue lo suficientemente largo.	12
2.10	Los ciudadanos deben poder votar sobre los proyectos de peaje.....	14
2.11	La ODOT debería haber realizado una Declaración de Impacto Ambiental en lugar de una Evaluación Ambiental del Proyecto. ODOT no está analizando adecuadamente los efectos que el peaje tendrá en nuestras comunidades.	15
2.12	El ODOT debería haber considerado más alternativas posibles además de las alternativas de No Construir y Construir, tales como el peaje en un carril o la implantación de un carril exprés en lugar del peaje en todos los carriles, la construcción de un nuevo carril sin peaje, el peaje sin añadir un nuevo carril a la I-205 y el aumento del servicio de tránsito en la zona.	16
2.13	El peaje no reducirá eficazmente la congestión, no motivará a la gente a elegir otros modos de desplazamiento ni generará beneficios para nuestra comunidad.	17
2.14	El peaje de la I-205 aumentará los riesgos para la seguridad de los viajeros en general, pero especialmente para peatones y ciclistas, al empujar más tráfico a las carreteras locales.	18
2.15	No es posible para ODOT analizar adecuadamente los efectos del peaje si las tarifas de peaje aún no están finalizadas. ODOT necesita compartir las tarifas de peaje para el hogar medio.	18
2.16	El Proyecto provocará un aumento de las emisiones de contaminantes atmosféricos y/o gases de efecto invernadero en mi barrio porque el tráfico empeorará y habrá más coches en la autopista.	19
2.17	El peaje perjudicará el acceso a las empresas de las carreteras locales que sufren congestión con el tráfico desviado y provocará un aumento de los costes de bienes y	

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

servicios. Cualquier beneficio se verá superado por los costes y las cargas para las familias y las empresas. 20

2.18 ODOT necesita proporcionar más detalles sobre la mitigación prevista, cualquier programa de seguimiento propuesto, y cómo se abordarán los efectos negativos para el sistema de transporte local. 21

2.19 ODOT debería haber estudiado los efectos acumulativos de otros proyectos regionales como el Proyecto Regional de Tarifación de la Movilidad en la Evaluación Medioambiental..... 23

2.20 Los procesos de revisión medioambiental del proyecto de peaje de la I-205 y del proyecto de tarifación de la movilidad regional deberían combinarse. 24

2.21 El área del Proyecto no captó todos los efectos sobre las comunidades locales, ni incluyó todas las carreteras e intersecciones del área del Proyecto con suficiente detalle. 24

2.22 El Proyecto provocará un aumento del ruido del tráfico en las comunidades cercanas a la I-205..... 24

Acrónimos y abreviaturas

Acrónimo/Abreviatura	Definición
ACS	Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense
API	Área de impacto potencial
CE	Exclusión categórica
CFR	Código de Reglamentos Federales
DTA	Asignación dinámica del tráfico
EFC	Marco de equidad Comunidad
EIS	Declaración de impacto ambiental
EMAC	Comité Consultivo de Equidad y Movilidad
FHWA	Administración Federal de Carreteras
HB	Proyecto de ley
I-	Interestatal
MSAT	Tóxicos atmosféricos de fuentes móviles
NAAQS	Normas nacionales de calidad del aire ambiente
NEPA	Ley Nacional de Política Medioambiental
ODOT	Departamento de Transportes de Oregón
ORS	Estatutos revisados de Oregón
Proyecto	Proyecto de peaje de la I-205
RFFA	Acción futura razonablemente previsible
RMPP	Proyecto regional de tarifación de la movilidad
RTAC	Comité Consultivo Regional de Peajes
RTP	Plan Regional de Transporte
STRAC	Comité consultivo para la elaboración de normas de peaje en todo el Estado
USEPA	Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU.

1 Introducción

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

Desde la publicación de la [Evaluación Medioambiental 2023](#) y el periodo de comentarios, han cambiado varios factores clave que afectan a los costes del proyecto y a las fuentes de ingresos. En mayo de 2023, El gobernador Kotek ordenó al ODOT que retrasara el cobro de peajes hasta 2026 en respuesta a las preocupaciones de los legisladores y los residentes del condado de Clackamas. El retraso en los ingresos del peaje hizo necesario posponer indefinidamente la Fase 2 de las mejoras de la I-205, lo que también redujo el alcance del Proyecto de Peaje de la I-205. El ODOT y la FHWA están evaluando los efectos medioambientales de este Proyecto de Peaje I-205 revisado y presentarán los análisis en una Evaluación Medioambiental Suplementaria. ODOT y FHWA planean publicar la Evaluación Ambiental Suplementaria para revisión pública y comentarios en el verano de 2024.

La ODOT y la FHWA valoran las aportaciones realizadas a través de los comentarios sobre la Evaluación Ambiental 2023, algunos de los cuales son aplicables al Proyecto de Peaje I-205 revisado. Este documento responde a los comentarios que se hicieron con frecuencia durante el periodo de comentarios de la Evaluación Medioambiental 2023.

1.1 Evaluación medioambiental 2023 Periodo de comentarios públicos

El ODOT y la FHWA invitaron a las agencias, tribus y al público a realizar comentarios sobre la Evaluación Ambiental y los informes técnicos durante un periodo de 60 días para realizar comentarios, desde el 21 de febrero de 2023 hasta el 21 de abril de 2023. La ODOT y la FHWA recibieron más de 2.800 comentarios.

El resumen de las actividades de participación pública y los comentarios sobre la evaluación ambiental ofrece un resumen exhaustivo de las actividades de divulgación previas al periodo de comentarios sobre la evaluación ambiental y durante el mismo, así como un resumen de todos los comentarios públicos y de organismos recibidos. ODOT y FHWA han publicado el resumen y el texto completo de todos los comentarios recibidos en la [página web de Oregon Tolling](#).

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

1.2 Tratamiento y codificación de comentarios

Los miembros del equipo del proyecto revisaron todos los comentarios enviados, identificaron los comentarios individuales y los clasificaron por temas. En el cuadro 1 se indica la frecuencia con que se utilizó cada categoría temática.

Cuadro 1. Recuento de comentarios de evaluación ambiental por temas

Tema	Número de comentarios ²
Desvío	1,010
Ingresos e impuestos	960
Finanzas domésticas	900
Confianza y responsabilidad	880
Equidad	790
Observaciones e impactos de la congestión	790
Participación pública/Proceso	740
Alternativas	600
Finalidad y necesidad, metas y objetivos	580
Transporte multimodal	490
Implantación de peajes	470
Equidad	400
Seguridad	350
Calidad del aire, cambio climático, emisiones de gases de efecto invernadero y energía	350
Empresas y transporte de mercancías	300
Recursos sociales y comunidades	270
Mitigación y control	190
Otros proyectos regionales y planes de transporte	170
Otros ejemplos de peaje	140
Otros efectos medioambientales	130

² Cada comentario puede etiquetarse con varios temas. Las cifras se redondean a la decena más próxima.

2 Respuestas a los comentarios más frecuentes

ODOT revisó todos los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios de la [Evaluación Medioambiental 2023](#), recopiló los comentarios y preguntas recibidos con más frecuencia, los organizó por temas y los resumió en los siguientes 22 comentarios recibidos con más frecuencia. Se presentan aproximadamente por orden de frecuencia y resumidos para reflejar el tema general y el sentimiento de los comentarios recibidos.

Debido a que el alcance del Proyecto de Peaje de la I-205 (Proyecto) ha cambiado desde la finalización de la Evaluación Ambiental 2023, la mayoría de las respuestas a los comentarios recibidos con frecuencia identifican los próximos pasos para el proceso de revisión ambiental, tales como la forma en que la Evaluación Ambiental Suplementaria actualizará los análisis y, en su caso, incorporará las aportaciones recibidas durante el período de comentarios de la Evaluación Ambiental 2023.

2.1 El tráfico ya se desvía a calles locales y rutas alternativas cuando el tráfico es malo en la I-205. El peaje de la I-205 empeorará esta congestión, sobre todo en Oregon City y West Linn, porque los conductores utilizarán carreteras secundarias para evitar los peajes. ODOT no estudió adecuadamente los efectos del Proyecto en las calles locales.

Los datos de tráfico existentes indican que algunos conductores utilizan actualmente las calles locales para evitar la congestión en las autopistas, tal y como se comenta en la Sección 4.2 del Apéndice C de la Evaluación Ambiental 2023, [Proyecto de peaje de la I-205 Informe técnico de transporte](#) seguirán haciéndolo mientras las autopistas estén congestionadas.

Para la [Evaluación Ambiental de 2023](#), ODOT analizó los posibles efectos futuros del desvío a las calles locales resultantes del Proyecto propuesto (Alternativa de Construcción) en comparación con sin el Proyecto (Alternativa de No Construcción). El equipo del proyecto determinó las carreteras e intersecciones a estudiar basándose en los cambios de volumen previstos para el tráfico diario, en hora punta AM y en hora punta PM a partir de los resultados del modelo regional de demanda de viajes de Metro para 2045. Los puntos de intersección se seleccionaron para su inclusión en el área de estudio, conocida como Área de Impacto Potencial, si el cambio en los volúmenes de hora punta AM o PM entre las Alternativas de No Construir y Construir cumplía los tres criterios siguientes:

- Aumento de volumen superior al 10
- Más de 100 vehículos aumentan el total
- Relación volumen/capacidad³ es superior a 0,7 en el modelo Build Alternative

El equipo del proyecto tuvo en cuenta las aportaciones de las jurisdicciones locales sobre intersecciones específicas de interés. El ODOT y la FHWA aumentaron de 34 a 50 el número de intersecciones

³ Los ratios volumen/capacidad miden el nivel de congestión de una carretera dividiendo el volumen de tráfico por la capacidad de la vía.

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

estudiadas para determinar los posibles efectos del desvío del tráfico gracias a esta coordinación con las ciudades y condados locales.

El equipo del Proyecto también desarrolló e implementó un modelo de asignación dinámica de tráfico (DTA) específico para el Proyecto de Peaje de la I-205 para analizar los impactos durante los periodos punta AM y PM. El equipo del proyecto utilizó el modelo DTA para confirmar los resultados del modelo regional de demanda de viajes de Metro y reflejar más fielmente los posibles desvíos relacionados con los peajes en condiciones de congestión.

El equipo del proyecto analizó un conjunto definido de medidas de rendimiento para evaluar los posibles efectos en las calles e intersecciones locales, incluidos los volúmenes de tráfico futuros, las relaciones volumen-capacidad, el retraso medio de los vehículos (tiempos de espera en los puntos de intersección), el nivel de servicio (la calidad del flujo de tráfico en una carretera) y los tiempos de viaje.

El Capítulo 3 del Apéndice C de la Evaluación Ambiental 2023, *Informe Técnico de Transporte del Proyecto de Peaje de la I-205*, proporciona una descripción más detallada de la metodología utilizada para el análisis de la Evaluación Ambiental 2023. ODOT proporcionó la metodología propuesta a las agencias participantes para su revisión e incorporó sus aportaciones antes de comenzar el análisis.

La Sección 3.1.5 de la Evaluación Ambiental 2023 identificó los efectos potenciales del transporte a corto y largo plazo de la Alternativa de No Construir (condiciones futuras sin el Proyecto) en comparación con la Alternativa de Construir (el Proyecto propuesto). La sección 5.3 del Apéndice C de la Evaluación Ambiental 2023, *I-205 Toll Project Transportation Technical Report*, proporciona información y datos más detallados sobre estos beneficios e impactos.

Próximos pasos:

Al igual que la Evaluación Ambiental 2023, el análisis de la Evaluación Ambiental Complementaria identificará las vías e intersecciones clave cerca del área del Proyecto revisado que potencialmente experimentarían diferencias en los volúmenes de tránsito en horas pico AM o PM y en los niveles de congestión bajo la Alternativa de Construcción Revisada en comparación con la Alternativa de No Construcción. En general, la metodología de análisis del transporte será la misma para la evaluación ambiental suplementaria que para la evaluación ambiental de 2023. El análisis complementario incluirá mejoras en las tarifas de peaje previstas (incluidas tarifas más bajas para los camiones). Podría incluir nuevas intersecciones de estudio que no se tuvieron en cuenta en la Evaluación Medioambiental de 2023, basándose en las aportaciones de las jurisdicciones locales y en el perfeccionamiento de los criterios de selección para determinar las intersecciones en las que evaluar los impactos.

La evaluación ambiental suplementaria informará sobre las diferencias en los volúmenes de tráfico, los tiempos de viaje, el funcionamiento de las intersecciones y los niveles de congestión en la I-205 y las calles e intersecciones cercanas y tendrá en cuenta todos los modos, incluidos los vehículos, las mercancías, el tránsito y el transporte activo. Es probable que el Proyecto de alcance reducido tenga efectos diferentes en las calles locales en comparación con la Evaluación Ambiental de 2023.

2.2 ¿Por qué los impuestos que pago actualmente y otras fuentes de financiación son insuficientes para financiar las mejoras de la I-205?

Las fuentes tradicionales de financiación de las que ha dependido el ODOT para pagar los proyectos de mejora de las infraestructuras de transporte, como el impuesto sobre los carburantes y las tasas de matriculación, no han estado a la altura de las necesidades y demandas de nuestro sistema de transporte y del creciente coste de construcción de nuevos proyectos de transporte. Los vehículos son cada vez más eficientes en el consumo de combustible y más eléctricos, razón principal por la que estamos en vías de reducir las emisiones de carbono del transporte en un 60% para 2050. Con el tiempo, los ingresos procedentes del impuesto sobre los carburantes serán aún menores, lo que significa que se necesitan diversas fuentes de financiación para mantener y mejorar el sistema de transporte. Además, la altísima inflación en la construcción de autopistas en todo el país ha elevado considerablemente los costes de los proyectos, y el coste de la congestión en nuestra región sigue perjudicando a nuestras economías locales y regionales. La elevada inflación y el alto coste de la congestión han agravado la necesidad de nuevas fuentes de financiación sostenibles para hacer frente a estos costes imprevistos.

El ODOT está estudiando la posibilidad de implantar peajes de acuerdo con la ley estatal para reducir la congestión en la región metropolitana de Portland y recaudar ingresos para mejoras. La Legislatura de Oregon aprobó House Bill (HB) 2017 (Oregon Revised Statutes [ORS] 184.617-184.742) en 2017 y HB 3055 (ORS 383.001) en 2021, que ordenaba a la Comisión de Transporte de Oregon buscar e implementar el peaje en la I-5 y la I-205 en la región metropolitana de Portland para reducir la congestión del tráfico y pagar las mejoras del transporte.

La Evaluación [Medioambiental](#) de 2023 identificó la necesidad de ingresos por peajes para financiar la construcción de proyectos de transporte críticos, incluidas las mejoras de la I-205 (véase la Sección 1.4.1 de la Evaluación Medioambiental de 2023).

En mayo de 2023, el gobernador Kotek ordenó al ODOT que retrasara el cobro de peajes en la I-205 y la I-5 hasta el 1 de enero de 2026, en respuesta a las preocupaciones de los cargos electos y los miembros de la comunidad del condado de Clackamas. En respuesta a esta directiva, ODOT presentó un [Plan de Financiación de la](#) Estrategia de Movilidad Urbana en julio de 2023 para responder a preguntas clave sobre cómo pagar los proyectos de la Estrategia de Movilidad Urbana tanto a corto como a largo plazo. En la primera fase de financiación identificada en el plan de financiación, con respecto a las mejoras de la I-205, el ODOT se centrará en completar la reconstrucción del Puente Abernethy y reducirá el Proyecto de Peaje de la I-205 al peaje sólo en el Puente Abernethy. La financiación para las otras mejoras de la I-205 evaluadas previamente en la Evaluación Ambiental de 2023 (ampliación de la autopista y sustitución/reconstrucción de otros puentes en el segmento de 7 millas de la I-205) ya no está disponible a corto plazo y, por lo tanto, esas mejoras no se incluyen en el Proyecto.

Para 2025, ODOT estima que los costes incurridos para los proyectos de la Estrategia de Movilidad Urbana agotarán todos los fondos disponibles de HB 2017 y otros recursos disponibles y requerirán financiación adicional para completar la construcción de la Fase 1A. Para cubrir este déficit, ODOT necesitará una fuente adicional de financiación, como el peaje, o tendrá que recortar fondos de proyectos incluidos en el Programa de Mejora del Transporte Estatal para devolver el préstamo a corto plazo. El Proyecto revisado que se evaluará en la Evaluación Ambiental Complementaria identifica la necesidad de ingresos de peaje para ayudar a financiar la reconstrucción del Puente Abernethy para que esté preparado para los terremotos.

2.3 No está claro cómo se utilizarán los ingresos del peaje del proyecto. ¿Volverán a las comunidades que pagan los peajes?

Sí, los peajes recaudados en el puente de Abernethy se utilizarán para hacer un cruce antisísmico del río Willamette en este lugar.

ODOT está buscando la aprobación ambiental para el Proyecto, que está autorizado bajo el programa federal de peaje codificado en 23 U.S. Code Section 129 (Sección 129). El Programa General de Peaje de la Sección 129 permite a los organismos públicos imponer nuevos peajes en autopistas de ayuda federal para la construcción inicial de una nueva autopista, puente o túnel; en la construcción inicial de nuevos carriles añadidos a autopistas existentes siempre que no se reduzca el número de carriles libres de peaje; y en la reconstrucción o sustitución de puentes, túneles y autopistas.

Siempre que una instalación esté sujeta a peaje en virtud de la autoridad legal prevista en el artículo 129, los ingresos de peaje recaudados por la explotación de la instalación deberán utilizarse para proyectos en la instalación sujeta a peaje o para los que se autoricen los peajes. Esto significa que, para el Proyecto revisado, ODOT sólo puede utilizar y utilizará los ingresos del peaje para la reconstrucción del puente Abernethy y cualquier mitigación identificada a través del análisis medioambiental (véase la respuesta 2.2).

Como exige la ley federal, los ingresos del peaje servirán en primer lugar para sufragar las operaciones y el mantenimiento de las carreteras de peaje y el propio programa de peaje. Una vez cumplidos los requisitos federales, cualquier excedente (neto) de ingresos por peajes estará sujeto a la Constitución de Oregon (Artículo IX, sección 3a), a la legislación estatal y a la política de la Comisión de Transporte de Oregon. La Constitución de Oregon especifica que los ingresos recaudados por el uso o la explotación de vehículos de motor se destinan a proyectos de carreteras, que podrían incluir la construcción o reconstrucción de carriles de circulación, así como instalaciones para ciclistas y peatones o mejoras del tránsito en la carretera o a lo largo de ella.

La Comisión de Transportes de Oregon, en su calidad de autoridad estatal en materia de peajes, tal y como establecen los Estatutos Revisados de Oregon 383.004, tiene autoridad para designar los ingresos de los peajes y esas decisiones se tomarán mediante un amplio proceso de participación pública. La política estatal establece que los ingresos de los peajes se invertirán en el mismo corredor en el que se recaudaron.

La ODOT proporciona información periódica sobre cómo se gastan todos sus ingresos a través de [informes financieros publicados en su sitio web](#).

2.4 El ODOT debería invertir en el sistema de transporte, por ejemplo en nuevos carriles en la I-205 o en el sistema de tránsito regional, en lugar de gastar los fondos disponibles en establecer un sistema de peaje.

La Ley de la Cámara (HB) 2017 (Estatutos Revisados de Oregon [ORS] 184.617-184.742) y la HB 3055 (ORS 383.001) ordenaron al ODOT evaluar el peaje en la I-5 y la I-205 y ordenaron a la Comisión de Transporte de Oregon y al ODOT perseguir e implementar el peaje en la I-5 y la I-205 en la región metropolitana de Portland para la gestión de la congestión del tráfico y para pagar las mejoras del transporte.

HB 2017 también proporcionó financiación para mejoras en el ferrocarril de mercancías, el transporte público y las instalaciones para bicicletas y peatones en todo el estado. En los cinco años posteriores a la entrada en vigor de la ley HB 2017, el ODOT ha invertido 312 millones de dólares en transporte público y ha financiado 21 proyectos de senderos multiusos por un total de 15,1 millones de dólares para ayudar a separar a las personas que caminan y ruedan del tráfico de automóviles y mercancías.

La Constitución de Oregón especifica que los ingresos del peaje pueden utilizarse en la construcción o reconstrucción de mejoras para bicicletas, peatones y transporte público en la carretera o a lo largo de ella (véase la respuesta 2.3). ODOT está trabajando con los proveedores de transporte y las jurisdicciones locales para mejorar las opciones de viaje multimodal en las zonas donde hay lagunas en la red. Las opciones para mejorar el acceso del tránsito pueden incluir el aumento de la frecuencia en una ruta de autobús existente, el establecimiento de nuevas rutas de autobús o proyectos de carreteras que mejoren el servicio de tránsito.

2.5 El peaje afectará negativamente a los hogares de rentas medias y bajas. Estos residentes deberían recibir un descuento o una exención.

La [evaluación ambiental de 2023](#) analizó la posibilidad de impactos adversos relacionados con el coste de los peajes en los hogares de bajos ingresos, que también podrían incluir comunidades histórica y actualmente desatendidas, como las comunidades de color, los miembros de tribus, los adultos mayores (mayores de 65 años) con ingresos fijos, los jóvenes (menores de 18 años), las personas con discapacidad, las personas con un dominio limitado del inglés y los hogares sin acceso a vehículos. El Proyecto podría aumentar los costes de transporte como porcentaje del gasto total de los hogares para todos los conductores, que sería mayor para los conductores con bajos ingresos, en particular los que se encuentran en el nivel federal de pobreza o por debajo del mismo, como se describe en la Sección 3.8 de la Evaluación Ambiental 2023.

Para compensar estos impactos, ODOT se ha comprometido a poner en marcha un programa de descuentos o créditos para personas con rentas bajas (véase el apartado 3.8.4 de la Evaluación Ambiental 2023). En septiembre de 2022, el ODOT y la Comisión de Transporte de Oregón sometieron a la consideración de la Asamblea Legislativa de Oregón un informe de opciones de descuento denominado [Informe sobre peajes para personas de bajos ingresos](#). El desarrollo del programa de peaje para personas con bajos ingresos está en curso. ODOT se ha comprometido a poner en marcha un programa de peaje para familias con ingresos iguales o inferiores al 200% del nivel federal de pobreza y tiene previsto disponer de este beneficio cuando se implanten los peajes por primera vez. Basar el programa de peaje para personas con bajos ingresos en el 200% del nivel federal de pobreza es una práctica común⁴ que permitiría al programa confiar en los proveedores de servicios existentes para la verificación de los ingresos. El ODOT y la Comisión de Transportes de Oregón siguen estudiando opciones para un programa destinado a las familias situadas entre el 200% y el 400% del nivel federal de pobreza, que analizarán en mayor profundidad. Habrá oportunidades para que el público dé su opinión sobre el borrador de opciones y se mantendrá la coordinación con el [Comité Asesor sobre Equidad y Movilidad](#) (EMAC) y el [Comité Asesor sobre Regulación de Peajes en todo el Estado](#) (STRAC), grupos que asesoran sobre el desarrollo del programa de peajes. Para obtener más información sobre los descuentos basados en los ingresos, consulte el proyecto de normas de peaje en [los materiales de la](#)

⁴ Consulte el Capítulo 6 del [Informe sobre Peajes para Personas con Bajos Ingresos](#) para una revisión de las mejores prácticas de otros programas de peaje y sistemas tarifarios basados en los ingresos.

[reunión de STRAC del 22 de septiembre](#) de 2023 y el análisis presentado en la reunión de [EMAC del 4 de octubre de 2023](#) en el sitio web de ODOT.

La Comisión de Transporte de Oregón determinaría las tarifas de peaje definitivas, incluidos los descuentos o estructuras de cuentas y la extensión geográfica que podrá acogerse al programa de peaje para personas con bajos ingresos, utilizando los resultados de los análisis técnicos y financieros en curso, el asesoramiento de los comités y las aportaciones del público. Antes del inicio del peaje se facilitaría más información y recursos sobre cómo inscribirse en el programa de peaje para personas con bajos ingresos. ODOT administraría las prestaciones basadas en los ingresos cuando comience el peaje.

Próximos pasos:

ODOT y FHWA analizarán los efectos potenciales de la Alternativa de Construcción Revisada en las poblaciones de justicia ambiental⁵ y las comunidades del marco de equidad⁶ en la Evaluación Ambiental Suplementaria. Basándose en los comentarios del público y en la disponibilidad de nuevos datos desde la Evaluación Ambiental de 2023, ODOT utilizará datos más recientes del Censo de EE.UU. para reflejar los posibles cambios en el área del Proyecto. La Evaluación Ambiental Suplementaria informará sobre los efectos de la Alternativa de Construcción Revisada para las poblaciones de bajos ingresos en relación con los costos de transporte de los hogares, los tiempos de viaje, el acceso a los recursos sociales y centros de actividad, la seguridad y otros factores previamente estudiados en la Evaluación Ambiental 2023. La evaluación ambiental suplementaria también identificará estrategias para evitar, minimizar o mitigar los efectos adversos, según proceda. Los parámetros específicos del programa de peaje para personas con bajos ingresos, si están disponibles, se incluirán en el análisis presentado en la Evaluación Ambiental Complementaria.

2.6 Las comunidades adyacentes a la I-205 y otros grupos, como conductores de reparto, conductores de vehículos compartidos y personal de emergencias, dependen de la I-205. ¿Habrá descuentos, exenciones u otras concesiones para ellos?

Las exenciones, los créditos y los descuentos están siendo debatidos actualmente por el [Comité Asesor para la Regulación de Peajes en todo el Estado](#) (STRAC). El STRAC asesora sobre los proyectos de normas administrativas de Oregón que regulan la interacción de los clientes con el sistema de peaje y su utilización, así como el establecimiento y ajuste de las tarifas de peaje. Estas normas se aplicarán a los proyectos de peaje previstos en la región metropolitana de Portland, incluido el proyecto de peaje de la I-205.

La ley exige exenciones para el transporte público y el personal militar. Otros tipos de usuarios y vehículos que se están considerando para las exenciones incluyen los vehículos de respuesta de

⁵ Las poblaciones de justicia medioambiental se definen como poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos. La sección 3.8.1 de la evaluación ambiental de 2023 proporciona definiciones más detalladas e información sobre el enfoque del análisis, que también se utilizará para la evaluación ambiental suplementaria.

⁶ Las comunidades del Marco de Equidad se refieren a adultos (mayores de 65 años), niños (menores de 18 años), personas con discapacidad, personas con conocimientos limitados de inglés y hogares sin acceso a vehículos. La sección 3.7.1 de la evaluación ambiental de 2023 proporciona más información sobre el enfoque del análisis, que también se utilizará para la evaluación ambiental suplementaria.

emergencia, como la policía, los bomberos y las ambulancias, y los vehículos de respuesta de seguridad vial. Las exenciones para los miembros de las tribus reconocidas a nivel federal y los vehículos de los gobiernos tribales se están estudiando en un proceso separado de gobierno a gobierno entre ODOT y los representantes de los gobiernos tribales.

Se espera que a finales de 2023 esté disponible para revisión pública y comentarios un borrador de normas que incluya propuestas sobre exenciones, créditos y descuentos. Tras la recomendación del STRAC y el proceso público, la Comisión de Transporte de Oregon determinará las tarifas de peaje, incluida la determinación de cualquier descuento, crédito o exención y las estructuras de cuentas. Para más información sobre las exenciones que se están estudiando, consulte el [material de las reuniones del STRAC en el sitio web de ODOT](#).

2.7 Los peajes de la I-205 deberían suprimirse una vez pagados los bonos de construcción de las mejoras de la I-205.

El reembolso de los bonos de construcción tardará aproximadamente entre 25 y 30 años. La Comisión de Transporte de Oregon determinará la duración del peaje a través de un proceso separado que queda fuera de la revisión de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Consulte la respuesta 2.3 para obtener más información sobre otras formas en las que se podrían gastar los ingresos de los peajes en el corredor de la I-205 aparte del reembolso de los bonos de construcción.

2.8 Hay muchas personas que no tienen buenas alternativas y no pueden ajustar sus horarios de trabajo o coger el transporte público. ¿Qué opciones habrá para las personas que no pueden elegir cuándo, dónde y cómo viajar?

ODOT reconoce que las opciones de tránsito son limitadas a lo largo del corredor I-205 y en las inmediaciones. ODOT está trabajando con proveedores de transporte público, como TriMet y SMART, y jurisdicciones locales, como el condado de Clackamas, para ampliar las opciones multimodales en la zona, de modo que la gente tenga más opciones y pueda elegir la opción de viaje que más le convenga. Las opciones pueden incluir el aumento de la frecuencia en una ruta de autobús existente o el establecimiento de una nueva ruta de autobús.

ODOT también reconoce que no todo el mundo puede cambiar sus horarios para evitar los viajes en hora punta. Sin embargo, algunos viajeros que puedan hacer ajustes en sus rutinas diarias, como retrasar los recados hasta las horas valle, lo harán en función del coste del peaje. Los modelos de tráfico sugieren que eliminar tan sólo el 5% de los vehículos de una carretera muy transitada reduce el tráfico y permite un flujo de coches más eficiente. Ese 5% de vehículos elige diversas opciones, como viajar a una hora diferente, compartir coche, no hacer el viaje, utilizar un modo distinto o tomar una ruta diferente. Menos vehículos en la carretera durante las horas punta significa menos tráfico y mejora la fiabilidad del viaje para quienes no tienen más remedio que conducir a esa hora.

ODOT establecerá un programa de peaje para personas con bajos ingresos para ayudar a compensar los impactos del peaje en los presupuestos familiares de las personas con bajos ingresos (ver Respuesta 2.5).

2.9 La ODOT no ofreció suficientes oportunidades ni avisó con suficiente antelación para que se aportaran opiniones sobre el análisis ambiental

antes de que se completara la evaluación ambiental, y el periodo de comentarios no fue lo suficientemente largo.

El ODOT y la FHWA han llevado a cabo una amplia participación pública, coordinación de agencias y consultas tribales para recabar opiniones durante el desarrollo del Proyecto de Peaje de la I-205. El compromiso con el público y los organismos participantes ha sido continuo desde que comenzó en el verano de 2020. Antes de la publicación de la Evaluación Medioambiental 2023, el ODOT ofreció numerosas oportunidades para que las agencias, las tribus y el público revisaran la información del proyecto y aportaran sus comentarios, incluyendo más de 100 sesiones informativas públicas y presentaciones a funcionarios locales, comités y consejos; numerosos eventos con mesas redondas, talleres o sesiones de escucha, incluso en espacios de reunión de la comunidad como mercados de agricultores; grupos de discusión y entrevistas con las partes interesadas; y jornadas de puertas abiertas en línea y en persona para proporcionar información sobre el Proyecto. Las aportaciones realizadas sirvieron de base para elementos clave de la evaluación ambiental de 2023, como la finalidad y la necesidad del proyecto, las alternativas consideradas, las posibles repercusiones y las posibles medidas paliativas. Este compromiso se resume en el capítulo 4 de la [evaluación ambiental de 2023](#).

Durante el período de comentarios de la Evaluación Ambiental 2023, ODOT informó a la comunidad sobre el documento y las oportunidades de hacer comentarios a través de eventos, seminarios web, reuniones informativas públicas y de la agencia, búsqueda de negocios, reuniones del comité de peaje, compromiso con las organizaciones comunitarias, anuncios y noticias en los medios de comunicación locales, boletines de correo electrónico y publicaciones en las redes sociales. El equipo del proyecto también colaboró estrechamente con enlaces de participación comunitaria para compartir información con comunidades diversas y desatendidas, reclutar a miembros del público para siete grupos de debate y traducir o interpretar información del inglés al vietnamita, chino, ruso o español. El Resumen de Actividades y Comentarios de la Evaluación Medioambiental, disponible en la [página web de Oregon Tolling](#), proporciona un resumen exhaustivo de las actividades de divulgación previas y durante el periodo de comentarios de la Evaluación Medioambiental de 2023.

Reglamentos⁷ para Evaluaciones Ambientales, y los Procedimientos de Participación Pública NEPA aprobados de ODOT,⁸ especifican que los comentarios deben presentarse durante un período de disponibilidad de 30 días a menos que la FHWA determine, por una buena causa, que se justifica un período diferente. Estos plazos respaldan la responsabilidad de la FHWA y la ODOT de facilitar un proceso de toma de decisiones oportuno y eficaz. El 21 de febrero de 2023, el ODOT y la FHWA publicaron la Evaluación Ambiental del Proyecto de Peaje de la I-205 para un período de revisión y comentarios públicos de 45 días. El periodo inicial de comentarios públicos de 45 días superó el periodo estándar de disponibilidad de 30 días exigido de conformidad con el 23 Code of Federal Regulations (CFR) 771.119(f), en reconocimiento del gran interés por la acción propuesta y para garantizar que se dispusiera de tiempo suficiente para revisar la Evaluación Ambiental del primer proyecto de peaje de Oregón.

El 2 de marzo de 2023, en respuesta a las peticiones de los socios de más tiempo, ODOT y FHWA acordaron ampliar el comentario público original de 45 días a 60 días. El ODOT consultó con la FHWA y

⁷ 23 CFR 771.119(f)

⁸ Disponible en: https://www.oregon.gov/ODOT/GeoEnvironmental/Docs_NEPA/NEPA_PI_Procedures_FHWA.pdf

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

determinó que el período de 60 días para la presentación de comentarios equilibraba las solicitudes de tiempo de revisión adicional que se habían recibido, al tiempo que garantizaba un proceso de toma de decisiones oportuno y mantenía la coherencia con los reglamentos de aplicación de la NEPA de 40 CFR 1500-1508. Basándose en esos factores, la FHWA determinó que no habría prórrogas adicionales del periodo de comentarios.

En mayo de 2023, ODOT recibió instrucciones del Gobernador Kotek para retrasar el cobro de peajes hasta enero de 2026. La implantación del peaje por primera vez en Oregon requiere una amplia planificación y la participación de la comunidad. Este nuevo calendario es una oportunidad para mejorar la divulgación pública de ODOT y recibir una mayor orientación y compromiso con los socios de ODOT y las comunidades locales.

Próximos pasos:

Durante la preparación de la Evaluación Ambiental Suplementaria, ODOT continuará la estrecha coordinación con las jurisdicciones locales, los socios, el público y los comités consultivos (Comité Consultivo de Equidad y Movilidad y el Comité Consultivo Regional de Peaje). Esto incluirá reuniones informativas continuas con funcionarios locales y regionales, y la participación de la comunidad en actos públicos. Los análisis revisados de la evaluación ambiental suplementaria incorporarán las aportaciones recibidas del público y de los organismos durante el período de comentarios de la evaluación ambiental de 2023, como se describe con más detalle en las respuestas 2.1, 2.5 y 2.19. La evaluación ambiental suplementaria se publicará para recabar comentarios del público durante un período de disponibilidad de 30 días en 2024. La FHWA y la ODOT determinaron que la duración de 30 días es adecuada para la evaluación ambiental suplementaria porque el alcance de la variante de construcción revisada es reducido.

2.10 Los ciudadanos deben poder votar sobre los proyectos de peaje.

La Legislatura de Oregon ordenó a ODOT evaluar el peaje en la I-5 y la I-205 a través de la House Bill (HB) 2017 en 2017 y la HB 3055 en 2021. Durante la [Evaluación Ambiental 2023](#) y ahora para la Evaluación Ambiental Suplementaria, el equipo del Proyecto ha colaborado con los gobiernos de la ciudad, el condado y la región y con organizaciones comunitarias en el análisis de los beneficios e impactos del Proyecto, así como en la celebración de jornadas de puertas abiertas y seminarios web para escuchar las opiniones del público a lo largo del proceso de desarrollo del Proyecto.

Las aportaciones de los organismos y del público determinaron el alcance, la metodología y el análisis de la evaluación ambiental de 2023 y continuarán con el proyecto revisado. Entre los ejemplos de medidas adoptadas por ODOT para incorporar las aportaciones de las agencias y del público a la Evaluación Medioambiental 2023 se incluyen los siguientes:

- Actualización de las metas y objetivos del Proyecto de Peaje de la I-205, enumerados en la Sección 1.5 de la Evaluación Medioambiental de 2023, para incluir la equidad y reconocer los impactos en la calidad de vida de las comunidades cercanas y adyacentes, basándose en los comentarios recibidos del público, las agencias, el Comité Asesor de Equidad y Movilidad, y la divulgación específica a las comunidades histórica y actualmente excluidas y desatendidas.
- Añadir medidas de rendimiento para tener en cuenta las repercusiones de la equidad en los grupos desfavorecidos, como la salud, la seguridad y la accesibilidad.

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

- Aumentar de 34 a 50 el número de intersecciones estudiadas para detectar posibles efectos de desvío del tráfico, sobre la base de una coordinación continua con las ciudades y condados locales.
- Evaluar los posibles efectos ambientales de la implantación del peaje y los cambios resultantes en los patrones de tráfico en una serie de áreas temáticas más allá del transporte, incluyendo la justicia ambiental, los recursos sociales y las comunidades, y el ruido.
- Proponer medidas paliativas para compensar los efectos previstos en las carreteras locales mediante una estrecha coordinación, que incluya una serie de talleres, con las ciudades y condados afectados.
- Ampliación del número de oportunidades de participación y actos de divulgación para proporcionar información sobre el proyecto de peaje de la I-205 y el proceso de revisión medioambiental, incluidos folletos distribuidos en actos locales y reuniones informativas.

Por favor, consulte el Capítulo 4, Participación Pública, Coordinación de Agencias y Coordinación Tribal, de la Evaluación Ambiental 2023 para obtener más información sobre el compromiso del ODOT con la participación pública a lo largo del desarrollo del Proyecto de Peaje de la I-205.

2.11 La ODOT debería haber realizado una Declaración de Impacto Ambiental en lugar de una Evaluación Ambiental del Proyecto. ODOT no está analizando adecuadamente los efectos que el peaje tendrá en nuestras comunidades.

La Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) exige la elaboración de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) cuando es probable que un proyecto tenga efectos significativos sobre la calidad del entorno humano (23 Code of Federal Regulation [CFR] 771.123(a)). Se prepara una evaluación ambiental cuando no es probable que un proyecto tenga efectos significativos o cuando se desconoce la importancia de los efectos, para determinar si es necesaria una DIA. Si no se identifican efectos adversos o éstos pueden mitigarse por debajo de niveles significativos, podrá elaborarse un dictamen de impacto no significativo. Si durante el proceso de evaluación ambiental se detectan impactos significativos, se prepara una DIA.

Durante el verano de 2020, la FHWA, en coordinación con el ODOT, decidió llevar a cabo una Evaluación Ambiental bajo la NEPA para el Proyecto de Peaje de la I-205.

La justificación de esta clasificación de la NEPA fue:

- **Impactos significativos improbables:** Se desconocían los detalles de los posibles impactos del proyecto, pero se suponía que no eran significativos en función de la información conocida. Los impactos previstos estarían relacionados principalmente con los cambios en los patrones de tráfico resultantes del peaje de la I-205. Los efectos de la construcción física se limitarían a la instalación de pódicos de peaje y la señalización asociada, el trazado de la infraestructura eléctrica y de comunicaciones asociada, y los impactos de la construcción asociados con la ampliación prevista y las mejoras sísmicas en la I-205 entre Stafford Road y la Ruta 213 de Oregon, que previamente obtuvo la aprobación de la NEPA con una Exclusión Categórica.
- **Precedentes nacionales para proyectos de peaje:** A nivel nacional, la FHWA ha preparado normalmente EAs para proyectos de peaje, ya que estos proyectos no han dado lugar a efectos significativos para el medio ambiente. Algunos ejemplos son: I-405 Renton to Bellevue Widening and Express Toll Lanes Project (Washington State Department of Transportation); I-95 HOT Lanes Project (Virginia Department of Transportation); 183 North Mobility Project (Texas Department of

Transportation); Toll Locations 1 and 2 (Rhode Island Department of Transportation); y Toll Locations 3, 4, and 6 through 13 (Rhode Island Department of Transportation).

Una evaluación ambiental no permite a un organismo realizar menos análisis o analizar los efectos del proyecto con menos detalle que una DIA; centra el análisis en aquellos impactos que podrían ser significativos. La [Evaluación Medioambiental 2023](#) proporcionó análisis exhaustivos de los efectos potenciales que podrían producirse como resultado del Proyecto, con un nivel de detalle similar al que se incluiría en una DIA. Esto incluye un análisis detallado de los posibles efectos sobre el transporte, la calidad del aire, el cambio climático, la economía, el ruido, la calidad visual, los recursos sociales y las comunidades, la justicia ambiental, el uso del suelo, la geología y los suelos, los materiales peligrosos, los recursos históricos y arqueológicos, la vegetación y la fauna, los humedales y los recursos hídricos, y los impactos acumulativos.

Próximos pasos:

En el caso de la evaluación ambiental suplementaria, se aplicará el mismo rigor de análisis que en la evaluación ambiental de 2023 a los temas ambientales pertinentes. ODOT reexaminará cómo afectará el Proyecto revisado a las comunidades locales e identificará las medidas paliativas adecuadas.

2.12 El ODOT debería haber considerado más alternativas posibles además de las alternativas de No Construir y Construir, tales como el peaje en un carril o la implantación de un carril exprés en lugar del peaje en todos los carriles, la construcción de un nuevo carril sin peaje, el peaje sin añadir un nuevo carril a la I-205 y el aumento del servicio de tránsito en la zona.

En 2017, la Legislatura de Oregon, a través de la Ley de la Cámara de Oregon (HB) 2017, ordenó a la Comisión de Transporte de Oregon que persiguiera e implementara la tarificación del valor en la I-5 y la I-205 en la región metropolitana de Portland para ayudar a gestionar la congestión del tráfico. Oregon HB 3055, que la Legislatura de Oregon aprobó en 2021, apoyó aún más la aplicación del Programa de Peaje de Oregon y los proyectos de peaje relacionados para gestionar la congestión y aumentar los ingresos. En consonancia con esta dirección, el ODOT está desarrollando un programa estatal de peaje, el Programa de Peaje de Oregon, para gestionar la congestión y aumentar los ingresos, comenzando con dos proyectos de peaje: el Proyecto de Peaje de la I-205 y el Proyecto de Tarificación de la Movilidad Regional (RMPP).

La normativa del Consejo de Calidad Medioambiental establece que una evaluación ambiental deberá "discutir brevemente... las alternativas, tal como exige la sección 102(2)(E) de la NEPA" (40 Code of Federal Regulations 1501.5[c][2]). Las secciones 2.2.1 a 2.2.4 de la [Evaluación Ambiental 2023](#) resumen las alternativas de peaje que se consideraron inicialmente pero que no se avanzaron para su estudio y las razones por las que ODOT no siguió adelante con estas alternativas. Las opciones para mejorar la I-205 sin peaje no cumplirían el propósito y la necesidad del Proyecto, que incluía generar financiación para la construcción de proyectos críticos (véase la Sección 1.4 de la Evaluación Ambiental de 2023).

Antes del desarrollo del Proyecto de Peaje de la I-205, en 2017, ODOT llevó a cabo el Análisis de Viabilidad de Value Pricing para evaluar diferentes opciones de tarificación de la congestión y determinar cómo y dónde la tarificación de la congestión podría ayudar a mejorar la congestión en la I-5 o la I-205 durante las horas punta de viaje. Los primeros análisis comparaban dos formas de implantar el peaje: 1) peaje en todos los carriles y 2) peaje en un solo carril, ya sea peaje en un carril existente o construcción de un nuevo carril de peaje en cada sentido de la marcha. Tras la primera ronda de evaluación, se

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

evaluaron un total de cinco conceptos, incluido el Concepto D que pondría precio a un tercer carril en cada dirección en la I-205 desde la Ruta 99E de Oregón hasta Stafford Road. En última instancia, el análisis de viabilidad de la tarificación del valor recomendó el peaje de todos los carriles de la interestatal existente, en lugar de tarificar un solo carril o conjunto de carriles. Más concretamente, no se recomendó el Concepto D porque aportaría escasos beneficios en la descongestión y no se esperaba que generara ingresos sustanciales para contribuir a la construcción del proyecto previsto de ampliación de carriles y puentes. Encontrará más información sobre el análisis en el [Análisis de viabilidad del Value Pricing en el área metropolitana de Portland](#). Por favor, consulte también el Memorándum de Evaluación de Carriles Gestionados de la RMPP incluido en [los materiales de la reunión del STRAC de septiembre de 2023](#) para obtener más información sobre los carriles gestionados.

En respuesta a las aportaciones del público, el ODOT sigue estudiando el posible uso de un carril gestionado para financiar la futura construcción de carriles previstos en la I-205. Este análisis no forma parte de la Evaluación Ambiental Complementaria del Proyecto de Peaje de la I-205.

ODOT continuará trabajando con los proveedores de tránsito y las jurisdicciones locales para identificar e implementar soluciones multimodales que proporcionen más opciones de viaje a las personas en el corredor del Proyecto (ver Respuesta 2.4).

2.13 El peaje no reducirá eficazmente la congestión, no motivará a la gente a elegir otros modos de desplazamiento ni generará beneficios para nuestra comunidad.

La tarificación de la congestión ayuda a suavizar el flujo de tráfico cobrando una tarifa más alta en las horas punta y una más baja en otras horas, de modo que los viajeros puedan tomar decisiones informadas, como retrasar los recados hasta las horas valle; tomar un autobús, ir en bicicleta o compartir coche en vez de conducir solo; o pagar un peaje por un viaje más fiable. Portland no es la primera ciudad que explora la tarificación de la congestión como herramienta para reducir el tráfico. Lugares como Seattle y Minneapolis/St. Paul llevan más de una década aplicando la tarificación de la congestión con gran éxito. En Seattle, la FHWA informó de que los volúmenes de tráfico disminuyeron entre un 35% y un 40%, y en Minneapolis/St. Paul, el departamento de transporte del estado descubrió que los conductores podían viajar a velocidades superiores a 45 millas por hora aproximadamente el 96% del tiempo.

El peaje también es coherente con los objetivos y políticas estatales de transporte. Como se indica en [la Política 6.C del Plan de Carreteras de Oregón](#), "La intención de la tarificación de la congestión es cambiar el comportamiento de algunos usuarios para que elijan un modo de transporte diferente, la hora del día, la ruta o no hacer el viaje. La tarificación de la congestión puede considerarse una parte complementaria de un proyecto de peaje que incorpore infraestructuras nuevas o mejoradas, pero también puede considerarse una estrategia de demanda de viajes para un segmento de autopista o interestatal sin ningún proyecto de infraestructura previsto en la instalación tarifada."

Los tiempos de viaje y los niveles de congestión mejorarían en la I-205 en las horas pico AM y PM en ambas direcciones bajo la Alternativa de Construcción, como se discute en la Sección 3.1.2 de la [Evaluación Ambiental 2023](#).

Próximos pasos:

La modelización del transporte para la evaluación ambiental suplementaria está en curso. Debido a la reducción del alcance del Proyecto, los efectos relacionados con la congestión, los tiempos de viaje y otros efectos serán probablemente diferentes en la Evaluación Ambiental Suplementaria que en la Evaluación Ambiental de 2023.

2.14 El peaje de la I-205 aumentará los riesgos para la seguridad de los viajeros en general, pero especialmente para peatones y ciclistas, al empujar más tráfico a las carreteras locales.

La [Evaluación Ambiental 2023](#) identificó impactos potenciales en las condiciones de seguridad dentro del Área de Impacto Potencial para todos los modos de viaje, incluyendo los números pronosticados de futuros choques que involucren ciclistas, peatones, fatalidades/lesiones y daños a la propiedad solamente, en intersecciones y a lo largo de corredores de estudio identificados bajo la Alternativa de Construir en comparación con la Alternativa de No Construir. La Evaluación Ambiental de 2023 también analizó si el Proyecto tendría efectos en nivel de estrés del tráfico (LTS) para las personas que caminan y van en bicicleta. El LTS es un método de análisis utilizado para cuantificar las condiciones multimodales mediante la estimación de la seguridad percibida de la infraestructura ciclista y peatonal. En la sección 3.1.2 de la evaluación ambiental de 2023 y en las secciones 5.3.5 y 5.3.7 de la evaluación ambiental de 2023 se incluyen más detalles, incluidos los resultados del análisis. [I-205 Proyecto de peaje Informe técnico de transporte](#).

Próximos pasos:

La Evaluación Ambiental Complementaria proporcionará un análisis actualizado de los efectos relacionados con la seguridad en la I-205 y en las calles locales para el Proyecto revisado utilizando métodos similares a los del análisis anterior. Sin embargo, debido a la reducción del alcance del proyecto considerado en la evaluación ambiental suplementaria, es probable que los efectos relacionados con la seguridad sean diferentes. La Evaluación Ambiental Complementaria también identificará las medidas de mitigación adecuadas, incluido un programa de seguimiento de los efectos del peaje en la I-205 y en las carreteras locales (véase la respuesta 2.18).

2.15 No es posible para ODOT analizar adecuadamente los efectos del peaje si las tarifas de peaje aún no están finalizadas. ODOT necesita compartir las tarifas de peaje para el hogar medio.

Un análisis de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) tiene por objeto proporcionar la base para una decisión federal informada y, en el caso de los proyectos de peaje, a menudo se produce antes de que se hayan finalizado las decisiones sobre las tarifas de peaje.⁹ Como tal, el análisis NEPA requiere que se hagan suposiciones sobre las tarifas de peaje y la estructura de las tarifas de peaje.

⁹ Las decisiones relativas al importe de las tarifas de peaje que se cobrarán por el uso de una instalación de peaje las toma la autoridad pública con jurisdicción sobre la instalación o el operador privado de la misma. Estas decisiones no requieren ninguna revisión o aportación de la FHWA. Otras decisiones de política de peaje, como si los peajes se cobrarán en un sentido de la marcha o en ambos, las clases de vehículos a los que se cobra peaje y las exenciones o descuentos de peaje para usuarios designados, quedan también a discreción de la autoridad pública o del operador privado.

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

Para la Evaluación Ambiental de [2023](#) y con fines de planificación financiera, ODOT asumió un horario de peaje de tarifa variable para los días laborables de referencia que equilibraba los objetivos de generación de ingresos suficientes para cumplir con el objetivo de financiación para la construcción de capital y aliviar la congestión en la I-205 durante las horas punta de viaje, como se explica con más detalle en la Sección 2.1.2 de la Evaluación Ambiental de 2023.

Próximos pasos:

La Evaluación Ambiental Complementaria utilizará hipótesis similares sobre las tarifas de peaje para analizar las posibles repercusiones del Proyecto en la red de transporte, el gasto de los hogares y la economía en general. Al igual que en el caso de la evaluación ambiental de 2023, estas hipótesis se explicarán en la evaluación ambiental suplementaria para dar a conocer al público y garantizar la transparencia.

La determinación de las tarifas de peaje definitivas y el gasto de los ingresos de peaje formarán parte de un proceso transparente y accesible al público. El Statewide Toll Rulemaking Advisory Committee está asesorando a ODOT sobre cómo podrían fijarse las tarifas de peaje. La Comisión de Transporte de Oregon decidirá la tarifa de peaje definitiva y la asignación de ingresos mediante un proceso público.

2.16 El Proyecto provocará un aumento de las emisiones de contaminantes atmosféricos y/o gases de efecto invernadero en mi barrio porque el tráfico empeorará y habrá más coches en la autopista.

La [Evaluación Ambiental 2023](#) identificó impactos potenciales sobre la calidad del aire y el cambio climático en el área del Proyecto. En la sección 3.2.2 de la evaluación ambiental se presentó una evaluación cuantitativa de los contaminantes atmosféricos peligrosos denominada mobile source air toxics (MSAT),¹⁰ que utilizó enfoques recomendados por la guía de análisis MSAT de la FHWA para estimar las emisiones de las alternativas de construcción y de no construcción en 2027 y 2045. Aunque el área del proyecto está en el logro de los contaminantes atmosféricos más comunes, conocidos como contaminantes criterio,¹¹ y no se requirió un análisis adicional de estos contaminantes, ODOT también completó un análisis de las emisiones de contaminantes criterio para comprender mejor los efectos sobre la calidad del aire de la Alternativa Construir.

La evaluación ambiental de 2023 también identificó el consumo anual de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero¹² asociadas con la construcción y el funcionamiento futuro de las

¹⁰ Las MSAT se definen como 1,3-butadieno, acetaldehído, acroleína, benceno, partículas diésel, etilbenceno, formaldehído, naftaleno y materia orgánica policíclica.

¹¹ Los contaminantes criterio incluyen el monóxido de carbono, el plomo, el ozono troposférico, las partículas, el dióxido de nitrógeno y el dióxido de azufre. En virtud de la Ley del Aire Limpio, la USEPA ha establecido las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiente (NAAQS), que especifican las concentraciones máximas de monóxido de carbono, partículas de tamaño igual o inferior a 10 micras (PM₁₀), partículas de tamaño igual o inferior a 2,5 micras (PM_{2,5}), ozono, dióxido de azufre, plomo y dióxido de nitrógeno. Estos contaminantes se denominan contaminantes criterio. Los proyectos de carreteras en zonas de cumplimiento se consideran conformes con la Ley de Aire Limpio y no están obligados a realizar análisis detallados para demostrar el cumplimiento de las NAAQS.

¹² Medido en toneladas métricas equivalentes de dióxido de carbono.

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

alternativas de construcción y de no construcción. Utilizando una herramienta de estimación de carbono de la FHWA,¹³ el equipo del Proyecto modeló las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía de los equipos de construcción y de los retrasos de los vehículos durante la construcción del Proyecto. El equipo del proyecto también modelizó el uso de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al mantenimiento de las carreteras y a las operaciones de los vehículos en la red de carreteras.

Para los análisis de emisiones de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero, los analistas utilizaron el modelo de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de EE.UU. (USEPA) MOVES versión 3.0.2, la herramienta más avanzada de la USEPA para estimar las emisiones de los vehículos de carretera. El modelo se basa en el análisis de millones de resultados de pruebas de emisiones y en los considerables avances de la USEPA en el conocimiento de las emisiones de los vehículos. En el Capítulo 4 del Apéndice D de la Evaluación Ambiental 2023 se ofrecen detalles adicionales sobre la metodología utilizada para los análisis de la calidad del aire, los gases de efecto invernadero y la energía, [Informe técnico sobre la calidad del aire del proyecto de peaje de la I-205](#) y en el capítulo 4 del apéndice E, [I-205 Proyecto de peaje Informe técnico sobre energía y gases de efecto invernadero](#).

En las secciones 3.2.2 y 3.3.2 de la Evaluación Ambiental 2023 se incluye información adicional sobre las emisiones modeladas de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos, así como en el Apéndice D, [Informe Técnico sobre Calidad del Aire del Proyecto de Peaje I-205](#), el Apéndice D1, [Memorando sobre Emisiones de Contaminantes Criteriales del Proyecto de Peaje I-205](#), el Apéndice E, [Informe Técnico sobre Energía y Gases de Efecto Invernadero del Proyecto de Peaje I-205](#) y el Apéndice Q, [Informe Técnico sobre Impactos Acumulativos del Proyecto de Peaje I-205](#).

Próximos pasos:

La Evaluación Ambiental Complementaria proporcionará un análisis actualizado de los efectos sobre la calidad del aire y el clima para el Proyecto revisado utilizando la misma metodología que la Evaluación Ambiental de 2023.

2.17 El peaje perjudicará el acceso a las empresas de las carreteras locales que sufren congestión con el tráfico desviado y provocará un aumento de los costes de bienes y servicios. Cualquier beneficio se verá superado por los costes y las cargas para las familias y las empresas.

La [Evaluación Medioambiental de 2023](#) identificó impactos potenciales sobre la economía en el área del Proyecto y en la región en general. Este análisis incluyó una evaluación de los siguientes efectos de la Alternativa de No Construir en comparación con la Alternativa de Construir :

¹³ El Estimador de Carbono de Infraestructuras de la FHWA es una herramienta que calcula las emisiones de energía y gases de efecto invernadero del ciclo de vida de la construcción y mantenimiento de instalaciones de transporte basándose en detalles sobre el tipo y tamaño del proyecto. La herramienta proporciona un análisis a nivel de planificación basado en una base de datos nacional de documentos de licitación de obras, datos recopilados de los departamentos estatales de transporte y consultas con ingenieros de transporte y expertos en análisis del ciclo de vida.

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

- Efectos económicos a corto plazo del gasto en construcción
- Efectos sobre el comercio minorista derivados de los cambios en las pautas de tráfico
- Efectos sobre los hogares y los usuarios resultantes de los cambios en los tiempos de viaje, los costes de viaje y la accesibilidad al empleo, incluido el cambio global en los costes de funcionamiento de los vehículos de los hogares en la región y el cambio resultante en los costes de viaje como porcentaje de los ingresos de los hogares.
- Efectos en la economía del transporte de mercancías por camión derivados de los cambios en los costes de desplazamiento, la congestión y la fiabilidad.
- El valor monetario del ahorro de tiempo de viaje para los usuarios
- Valor monetario de todos los demás efectos positivos y negativos, incluidos los cambios en las colisiones de vehículos, las emisiones, los costes de funcionamiento de los vehículos y los costes de mantenimiento del pavimento.

Detalles adicionales sobre la metodología utilizada para el análisis económico disponible en el Capítulo 4 de la Evaluación Ambiental 2023 Apéndice F, [I-205 Toll Project Economics Technical Report](#).

La Sección 3.4.2 de la Evaluación Ambiental 2023 aborda los efectos económicos a corto, largo plazo e indirectos de las Alternativas de No Construir y Construir sobre las empresas locales, los residentes y el transporte de mercancías por camión, y el Capítulo 6 del *Informe Técnico Económico del Proyecto de Peaje I-205* proporciona información más detallada sobre estos efectos.

La Evaluación Ambiental de 2023 identificó que el Proyecto daría lugar a beneficios generales a corto y largo plazo para los usuarios y la sociedad, pero también reconoció que el Proyecto podría dar lugar a mayores costes de transporte como porcentaje del gasto total de los hogares para todos los conductores que utilizan los puentes de peaje de la I-205 en comparación con si no se construyera el Proyecto (véase la respuesta 2.5).

Próximos pasos:

La Evaluación Ambiental Complementaria proporcionará un análisis actualizado de los efectos sobre la economía local y regional para el Proyecto revisado, utilizando la misma metodología que la Evaluación Ambiental de 2023. Basándose en las aportaciones del público y en la disponibilidad de datos, el análisis suplementario utilizará datos del Censo de EE.UU. más recientes que el análisis anterior.

2.18 ODOT necesita proporcionar más detalles sobre la mitigación prevista, cualquier programa de seguimiento propuesto, y cómo se abordarán los efectos negativos para el sistema de transporte local.

La normativa del Consejo de Calidad Ambiental exige que los documentos de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) identifiquen y consideren las medidas de mitigación pertinentes y razonables para los impactos adversos del proyecto (40 Code of Federal Regulations [CFR] 1508.1[s]). La normativa de la FHWA exige que se incorporen al proyecto las medidas paliativas cuya aplicación se haya determinado conveniente (23 CFR 771.105[e]) (es decir, los compromisos medioambientales identificados en el documento de decisión de la NEPA). Los factores que intervienen en la determinación de lo que es "razonable" y "apropiado" en este contexto incluyen (pero no se limitan a) el recurso afectado, el grado

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

de daño al recurso por el proyecto, la capacidad de la mitigación propuesta para abordar el impacto, si la mitigación es posible o no, y si es en el mejor interés público general.¹⁴

La [evaluación ambiental de 2023](#) identificó posibles medidas de mitigación que ODOT pretendía perfeccionar con los socios del gobierno local a medida que continuara el proceso de revisión ambiental. El ODOT también se comprometió a establecer un programa de supervisión del sistema de transporte antes de la implantación inicial de peajes en la I-205. Este programa establecería las condiciones de referencia y, a continuación, realizaría un seguimiento de las condiciones en las carreteras del Área de Impacto Potencial, según lo acordado con las jurisdicciones locales, para evaluar el alcance del desvío y su efecto en el sistema. ODOT recibió muchos comentarios durante el período de comentarios públicos sobre la Evaluación Ambiental 2023 en relación con las posibles medidas de mitigación, incluyendo:

- Preocupación por que la mitigación no sea adecuada para hacer frente a los impactos
- Preocupación por que los proyectos de mitigación propuestos no sean coherentes con las prioridades y planes locales.
- Peticiones de más detalles sobre el calendario, la ejecución y la financiación de los proyectos
- Petición de más detalles sobre el seguimiento y las oportunidades de mitigación adicional en el futuro.

Próximos pasos:

La ODOT y la FHWA evaluarán la Alternativa de Construcción Revisada e identificarán las medidas de mitigación pertinentes y razonables para los impactos adversos en la Evaluación Ambiental Suplementaria. Las medidas de mitigación se basarán en los comentarios sobre la Evaluación Medioambiental 2023 y en las conversaciones en curso con los socios de la comunidad. Dados los cambios en el alcance del proyecto asociados a la variante de construcción revisada, es probable que se modifiquen las estrategias de mitigación previamente identificadas.

Las posibles estrategias para abordar los efectos adversos en el rendimiento del sistema de transporte podrían incluir una variedad de estrategias operativas y/o de diseño (por ejemplo, cambios en la temporización/phasing de las señales, reasfaltado). La evaluación ambiental suplementaria incluirá un plan sólido y un proceso multijurisdiccional para supervisar, informar y abordar los efectos reales/observados del tráfico asociados a la implantación del peaje. El plan de seguimiento y presentación de informes proporcionará detalles sobre la coordinación entre organismos y el proceso de identificación y aplicación de futuras medidas de mitigación adicionales, en caso necesario. La financiación de la mitigación requerida será responsabilidad de ODOT.

ODOT redactará el marco de supervisión inicial con medidas de rendimiento propuestas basadas en los requisitos de la Política 6.16 en la Enmienda de Política del Plan de Carreteras de Oregon al Objetivo 6: Peaje y tarificación de la congestión¹⁵ y las recomendaciones del Comité Asesor de Equidad y

¹⁴ [National Environmental Policy Act \(NEPA\) and Transportation Decisionmaking | Environmental Review Toolkit | FHWA \(dot.gov\)](#)

¹⁵ ODOT. 2023. *Oregon Highway Plan Policy Amendment, Goal 6: Tolling and Congestion Pricing*. https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/OHP_Goal_6_Policy.pdf. Enero de 2023.

Movilidadde [julio de 2022](#) a la Comisión de Transporte de Oregón. Las áreas temáticas de las medidas de rendimiento podrían incluir la movilidad (como el volumen de tráfico, la velocidad de desplazamiento y el número de usuarios del transporte público), la equidad, la calidad del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, los costes de funcionamiento y mantenimiento y la generación de ingresos. Algunas de estas medidas de rendimiento son requeridas por la ley federal y la política estatal, mientras que otras reflejan el compromiso de ODOT para avanzar en la equidad a través del Programa de Peaje. El plan de seguimiento se desarrollará en colaboración con las jurisdicciones locales y se compartirá más información con el público a medida que se desarrolle el plan.

2.19 ODOT debería haber estudiado los efectos acumulativos de otros proyectos regionales como el Proyecto Regional de Tarifación de la Movilidad en la Evaluación Medioambiental.

Los efectos acumulativos son los efectos sobre el medio ambiente que resultan de los efectos incrementales de la acción propuesta cuando se suman a los efectos de otras acciones pasadas, presentes y razonablemente previsibles (40 Code of Federal Regulations 1508.1(g)(3)). ODOT y FHWA seleccionaron la lista de proyectos futuros, que se denominan acciones futuras razonablemente previsibles (RFFAs), incluidas para el análisis de impactos acumulativos en la Evaluación Ambiental de 2023 a través de la revisión del Plan de Transporte Regional de Metro de 2018 (RTP) y las discusiones con las agencias asociadas. Las RFFA cumplen los siguientes criterios, que se exponen en la sección 3.15.1 de la [evaluación ambiental de 2023](#):

- La acción es de escala regional y figura en la lista de proyectos con limitaciones financieras del RTP de Metro de 2018.
- La acción tiene como objetivo principal la gestión de la congestión en los corredores I-205 o I-5 y figura en la lista de proyectos con limitaciones financieras del RTP de Metro de 2018.
- Se prevé que la acción cambie los patrones de viaje vehicular o multimodal en la vecindad del Proyecto de Peaje I-205 y aparece en la lista de proyectos con restricciones financieras en el RTP 2018 de Metro.
- La acción se encuentra dentro de uno o más de los temas ambientales Áreas de Impacto Potencial relacionados con impactos físicos, tendría un impacto físico en las mismas áreas de recursos que serían impactadas físicamente por la Alternativa Construir; y se encuentra en la lista de proyectos con restricciones financieras en el RTP 2018 de Metro.

Próximos pasos:

Para la Evaluación Ambiental Suplementaria, se revisarán las RFFA identificadas para apoyar el análisis de impactos acumulativos para la Evaluación Ambiental de 2023 con el fin de determinar si se necesitan actualizaciones para evaluar los impactos acumulativos del Proyecto revisado. ODOT reconoce que muchos comentarios públicos y de agencias durante la Evaluación Medioambiental 2023 solicitaron específicamente la inclusión del Proyecto Regional de Fijación de Precios por Movilidad (RMPP) en el análisis de efectos acumulativos para el Proyecto. ODOT añadirá la RMPP como RFFA en el análisis de efectos acumulativos para la Evaluación Ambiental Suplementaria.

2.20 Los procesos de revisión medioambiental del proyecto de peaje de la I-205 y del proyecto de tarificación de la movilidad regional deberían combinarse.

Cada proyecto de peaje se propone para satisfacer un propósito y una necesidad específicos, y aunque las Áreas de Impacto Potencial pueden solaparse, cada proyecto tiene una utilidad independiente y no depende de la ejecución del otro proyecto para seguir adelante.

Como se indica en la respuesta 2.19, la ODOT incluirá el proyecto de tarificación de la movilidad regional (RMPP) en el análisis de los efectos acumulativos para la evaluación ambiental suplementaria. Además, la evaluación ambiental del RMPP incluirá el proyecto revisado de peaje de la I-205 como parte de las condiciones futuras en el análisis de efectos.

2.21 El área del Proyecto no captó todos los efectos sobre las comunidades locales, ni incluyó todas las carreteras e intersecciones del área del Proyecto con suficiente detalle.

La [Evaluación Ambiental 2023](#) proporciona un análisis de los efectos para un área de estudio, conocida como Área de Impacto Potencial (API), que se desarrolló para cada área temática ambiental estudiada.

La respuesta 2.1 proporciona información sobre cómo ODOT y FHWA desarrollaron la API de transporte con las aportaciones de las jurisdicciones locales. Como se indica en esta respuesta, el ODOT y la FHWA tienen previsto analizar las intersecciones que no se incluyeron previamente en la Evaluación Ambiental de 2023 basándose en el perfeccionamiento de los criterios de selección de las intersecciones a analizar, así como en los comentarios recibidos de las jurisdicciones locales.

Los API de calidad del aire, energía y gases de efecto invernadero, y economía fueron mayores que el API de transporte, ya que se determinaron utilizando un umbral diferente para los cambios en los volúmenes de tráfico (más o menos 5%) basado en la orientación de la FHWA. Los análisis de justicia ambiental y de recursos sociales y comunidades adoptaron el API más amplio para incluir todos los impactos potenciales del Proyecto. Los capítulos de metodología de cada uno de los informes técnicos individuales para la evaluación ambiental de 2023 proporcionan detalles más específicos sobre cómo se desarrollaron las API.

Próximos pasos:

La Evaluación Ambiental Complementaria utilizará el mismo enfoque que la Evaluación Ambiental 2023 para determinar el API adecuado para cada área temática ambiental analizada. Debido a que el alcance del Proyecto se ha reducido únicamente a los peajes del Puente Abernethy, el tamaño de la API para algunas áreas temáticas medioambientales será geográficamente menor que las API de la Evaluación Medioambiental de 2023.

2.22 El Proyecto provocará un aumento del ruido del tráfico en las comunidades cercanas a la I-205.

La norma sobre ruido de la FHWA describe los elementos que deben incluirse en los estudios sobre ruido del tráfico para los proyectos de construcción de autopistas. El reglamento define cuándo se producen impactos acústicos y cuándo debe considerarse la reducción del ruido (mitigación). El Manual

Respuestas a los comentarios más frecuentes sobre la evaluación ambiental de 2023

de Ruido de la ODOT describe la aplicación por parte de la ODOT de los requisitos de la Norma de Ruido de la FHWA.

La Evaluación [Ambiental](#) 2023 recomendó tres muros de ruido a lo largo de porciones de la I-205 para su posterior consideración sobre la base de los efectos del ruido a largo plazo de la Alternativa de Construcción, como se discute en la Sección 3.5.3 de la Evaluación Ambiental 2023 y con más detalle en el Apéndice G, [Informe Técnico de Ruido del Proyecto de Peaje I-205](#).

Próximos pasos:

El Proyecto revisado ya no propone una capacidad adicional de carriles en la I-205; por lo tanto, el Proyecto cumple la definición de proyecto de Tipo III en virtud del 23 Code of Federal Regulations 772 y según se define en el Manual de Ruido del ODOT. Los proyectos de tipo III, por definición, no exponen los usos del suelo sensibles al ruido a una fuente de ruido de carretera nueva o existente y, como tales, no requieren un análisis del ruido del tráfico ni la consideración de medidas de reducción del ruido para reducir los posibles impactos. Sin embargo, de forma similar a la Evaluación Ambiental 2023, la Evaluación Ambiental Suplementaria presentará un análisis cuantitativo de los posibles impactos acústicos en las calles locales que puedan experimentar diferencias en los volúmenes de tráfico resultantes del Proyecto revisado.