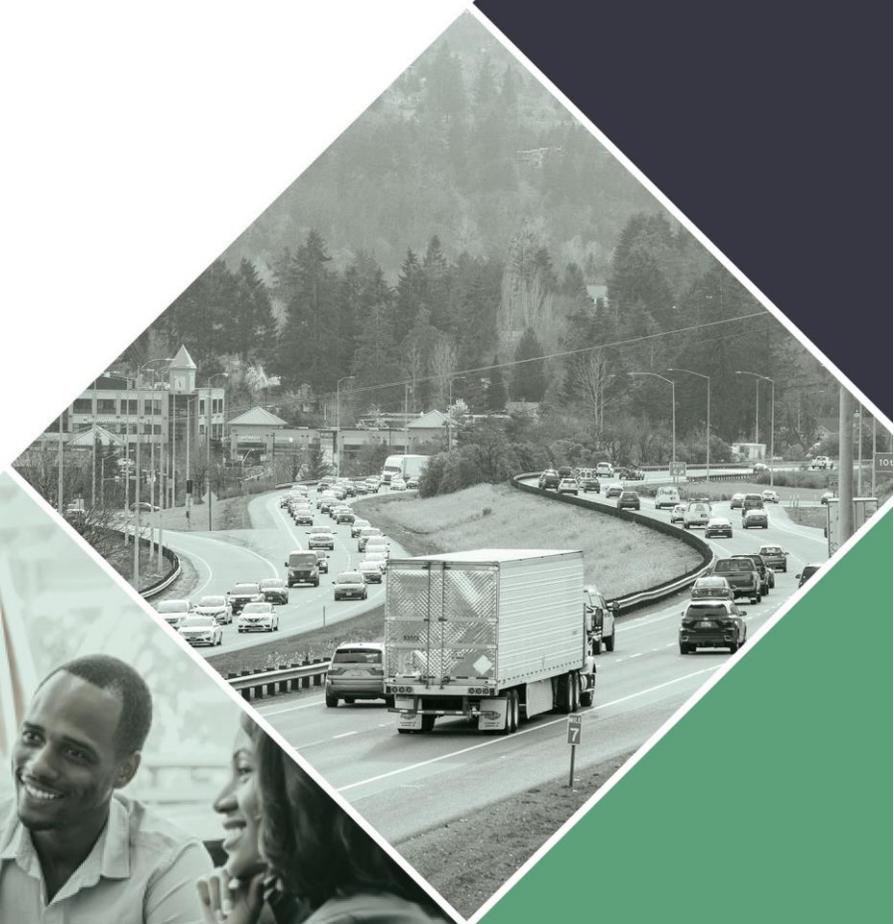


Платный проект I-205

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

Ноябрь 2023 года



Urban Mobility
STRATEGY



Oregon
Department
of Transportation

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

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 stringи 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，我们有提供简体中文翻译，请致电：503-731-4128

Для американцев с ограниченными возможностями по Закону или разделу VI о гражданских правах, связанных с размещением, услугами письменного перевода или дополнительной информацией звоните по телефонам 503-731-4128, ТТУ (800) 735-2900 или в Службу ретрансляции штата Орегон 7-1-1.

содержание

1	Вступление	5
1.1	Период общественного обсуждения экологической оценки до 2023 года	5
1.2	Обработка и кодирование комментариев	6
2	Ответы на часто получаемые комментарии	8
2.1	При плохом движении на I-205 движение уже перенаправляется на местные улицы и альтернативные маршруты. Проезд по I-205 усугубит заторы, особенно в Орегон-Сити и Уэст-Линне, поскольку водители будут использовать проселочные дороги, чтобы избежать платы за проезд. ODOT недостаточно изучил влияние проекта на местные улицы.	8
2.2	Почему текущие налоги, которые я плачу, и другие источники финансирования недостаточны для финансирования улучшений I-205?	10
2.3	Неясно, как будут использоваться доходы от платы за проезд по проекту. Вернутся ли они в общины, которые платят за проезд?	11
2.4	ODOT следует инвестировать в транспортную систему, такую как новые полосы движения на I-205 или региональную транзитную систему, вместо того, чтобы тратить имеющиеся средства на создание системы взимания платы.	11
2.5	Взимание платы за проезд негативно скажется на домохозяйствах с низким и средним уровнем дохода. Эти резиденты должны получить скидку или освобождение от уплаты налогов.	12
2.6	Сообщества, прилегающие к I-205, и другие группы, такие как водители-доставщики, водители-райдшеры и сотрудники служб экстренного реагирования, зависят от I-205. Будут ли для них предусмотрены скидки, изъятия или другие уступки?	14
2.7	Плата за проезд по I-205 должна быть отменена, как только будут выплачены облигации по строительству улучшений I-205.	14
2.8	Есть много людей, у которых нет хороших альтернатив, и они не могут скорректировать свой график работы или воспользоваться общественным транспортом. Какие варианты будут у людей, которые не могут выбирать, когда, куда и как они путешествуют?	14
2.9	ODOT не предоставила достаточных возможностей или достаточного уведомления для внесения вклада в экологический анализ до завершения экологической оценки, а период для комментариев был недостаточно продолжительным.	15
2.10	Общественность должна иметь возможность голосовать за проекты взимания платы за проезд.	17
2.11	ODOT должен был заполнить заявление о воздействии на окружающую среду, а не экологическую оценку проекта. ODOT неадекватно анализирует последствия взимания платы за проезд для наших сообществ.	18
2.12	ODOT следовало бы рассмотреть больше потенциальных альтернатив, помимо простого отказа от строительства, таких как взимание платы за проезд по одной полосе или внедрение скоростной полосы вместо взимания платы за проезд по всем полосам, строительство новой полосы без взимания платы за проезд, взимание платы за проезд без добавления новой полосы к I-205 и увеличение транзитного обслуживания в этом районе.	19
2.13	Плата за проезд не приведет к эффективному уменьшению пробок, не побудит людей выбирать другие виды транспорта или не принесет пользы нашему сообществу.	20
2.14	Плата за проезд по I-205 увеличит риски для безопасности путешественников в целом, но особенно для пешеходов и велосипедистов, поскольку увеличит интенсивность движения на местных дорогах.	21
2.15	ODOT не сможет адекватно проанализировать последствия взимания платы за проезд, если ставки платы за проезд еще не определены окончательно. ODOT	

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

	необходимо разделить тарифы на проезд для среднестатистического домохозяйства.	21
2.16	Проект приведет к увеличению выбросов загрязняющих веществ в воздух и/или парниковых газов в моем районе, потому что дорожное движение ухудшится, и на шоссе будет больше машин.	22
2.17	Взимание платы за проезд затруднит доступ предприятий к местным дорогам, которые испытывают заторы из-за перенаправленного движения, и приведет к повышению цен на товары и услуги. Любые выгоды будут перевешены затратами и бременем для семей и предприятий.	24
2.18	ODOT необходимо предоставить более подробную информацию о планируемых мерах по смягчению последствий, любых предлагаемых программах мониторинга и о том, как они будут устранять негативные последствия для местной транспортной системы.	25
2.19	ODOT следовало бы изучить совокупный эффект других региональных проектов, таких как Региональный проект по ценообразованию на мобильность, при проведении экологической оценки.	27
2.20	Процессы экологической экспертизы для проекта взимания платы за проезд по I-205 и проекта регионального ценообразования на мобильную связь должны быть объединены.	27
2.21	Территория проекта не отражала всех последствий для местных сообществ и не включала все дороги и перекрестки в районе проекта достаточно подробно.	28
2.22	Проект приведет к увеличению шума от дорожного движения в населенных пунктах вблизи I-205.	28

Акронимы и сокращения

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

Акроним/Аббревиатура	Определение
СКУД	Опрос американского сообщества
интерфейс прикладного программирования	Область потенциального воздействия
CE	Категорическое исключение
CFR	Свод федеральных нормативных актов
DTA	Динамическое распределение трафика
Эффективность	Сообщество, основанное на принципах равноправия
EIS	Заявление о воздействии на окружающую среду
ИСТОЩЕННЫЙ	Консультативный комитет по вопросам равенства и мобильности
ФХВА	Федеральное управление автомобильных дорог
гемоглобин	Счет за дом
Я-	Межгосударственный
MSAT	Переносной источник токсичных веществ в воздухе
НААКИ	Национальные стандарты качества окружающего воздуха
НЕПА	Закон о национальной экологической политике
ОДОТ	Департамент транспорта штата Орегон
РЕДАКТОРЫ	Пересмотренные законы штата Орегон
Проект	Платный проект I-205
RFFA	Разумно предсказуемые действия в будущем
RMPP	Региональный проект по ценообразованию на мобильность
RTAC	Региональный консультативный комитет по взиманию платы за проезд
RTP	Региональный транспортный план
СТРАК	Консультативный комитет по установлению правил взимания платы по всему штату
USEPA	Агентство по охране окружающей среды США

1 Вступление

В феврале 2023 года Департамент транспорта штата Орегон (ODOT) и Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) опубликовали экологическую оценку проекта платной дороги I-205 (Project) для общественного обсуждения в соответствии с Законом о национальной экологической политике (NEPA). В рамках проекта предлагалась плата за проезд¹ по мосту Абернети и мостам через реку Туалатин с переменной ставкой, чтобы увеличить доходы от строительства запланированных улучшений на I-205 и справиться с заторами. В экологической оценке 2023 года оценивались последствия взимания платы за проезд и улучшения I-205, финансируемые за счет платы за проезд, для окружающей среды человека и природы в целом.

С момента публикации [экологической оценки 2023](#) года и периода комментариев изменилось несколько ключевых факторов, влияющих на стоимость проекта и источники дохода. В мае 2023 года губернатор Котек дал указание ODOT отложить сбор платы за проезд до 2026 года в ответ на опасения законодателей и жителей округа Клакамас. Задержка поступлений от платы за проезд привела к необходимости отложить на неопределенный срок второй этап усовершенствований I-205, что также уменьшило масштабы проекта по плате за проезд по I-205. ODOT и FHWA оценивают воздействие на окружающую среду этого пересмотренного проекта взимания платы за проезд по I-205 и представят результаты анализа в дополнительной экологической оценке. ODOT и FHWA планируют опубликовать дополнительную экологическую оценку для общественного рассмотрения и комментариев летом 2024 года.

ODOT и FHWA ценят вклад, представленный в виде комментариев к экологической оценке 2023 года, некоторые из которых применимы к пересмотренному проекту платной дороги I-205. Этот документ является ответом на комментарии, которые часто делались в течение периода комментариев по экологической оценке 2023 года.

1.1 Период общественного обсуждения экологической оценки до 2023 года

ODOT и FHWA предложили агентствам, племенам и общественности внести свой вклад в экологическую оценку и технические отчеты в течение 60-дневного периода комментариев с 21 февраля 2023 года по 21 апреля 2023 года. ODOT и FHWA получили более 2800 комментариев.

Сводка мероприятий по вовлечению общественности в экологическую оценку и комментариев к ним содержит исчерпывающую сводку информационно-пропагандистских мероприятий, предшествующих периоду представления комментариев по экологической оценке и во время него, а также краткое изложение всех полученных комментариев общественности и агентств. ODOT и FHWA опубликовали резюме и полный текст всех полученных комментариев на веб-[сайте Oregon Tolling](#).

¹ Плата за проезд по переменной ставке - 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.

1.2 Обработка и кодирование комментариев

Члены проектной группы просмотрели все присланные комментарии, определили отдельные комментарии в рамках присланных материалов и классифицировали комментарии по темам. Каждая отправка комментариев может включать комментарии по нескольким темам. В таблице 1 указана частота использования каждой тематической категории.

Стол1. Количество комментариев по экологической оценке по темам

Тема	Количество комментариев ²
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

² Каждый комментарий может быть помечен несколькими темами. Числа округлены до ближайших десяти.

2 Ответы на часто получаемые комментарии

ODOT проанализировал все комментарии, полученные в течение периода комментариев по [экологической оценке 2023](#) года, собрал наиболее часто поступающие комментарии и вопросы, сгруппировал их по темам и обобщил в следующих 22 часто поступающих комментариях. Они представлены примерно в порядке частотности и обобщены таким образом, чтобы отразить общую тему и настроение полученных комментариев.

Поскольку масштабы платного проекта I-205 (Project) изменились после завершения экологической оценки 2023 года, в большинстве ответов на часто поступающие комментарии определяются следующие шаги процесса экологической экспертизы, такие как то, как Дополнительная экологическая оценка обновит анализы и, где применимо, включит информацию, полученную в ходе экологической экспертизы. Период комментариев по экологической оценке до 2023 года.

2.1 При плохом движении на I-205 движение уже перенаправляется на местные улицы и альтернативные маршруты. Проезд по I-205 усугубит заторы, особенно в Орегон-Сити и Уэст-Линне, поскольку водители будут использовать проселочные дороги, чтобы избежать платы за проезд. ODOT недостаточно изучил влияние проекта на местные улицы.

Существующие данные о дорожном движении указывают на то, что некоторые водители в настоящее время используют местные улицы, чтобы избежать заторов на автомагистралях, как обсуждается в разделе 4.2 Приложения С к экологической оценке 2023 [года](#). Технический отчет по проекту платных перевозок [I-205](#), и они будут продолжать делать это до тех пор, пока автомагистраль перегружена.

Для [экологической оценки 2023](#) года ODOT проанализировала потенциальные будущие последствия изменения маршрута на местные улицы в результате предлагаемого проекта (альтернатива строительству) по сравнению с отсутствием проекта (Альтернатива строительству отсутствует). Команда проекта определила дороги и перекрестки для изучения, основываясь на ожидаемых изменениях объема ежедневного трафика, трафика в час пик в утренние часы и трафика в час пик в вечернее время на основе результатов региональной модели спроса на поездки в метро на 2045 год. Места пересечения были выбраны для включения в исследуемую зону, известную как зона потенциального воздействия, если изменение объемов в час пик между альтернативами "Не строить" и "Строить" удовлетворяло всем трем из следующих критериев:

- Увеличение объема более чем на 10%
- Общее увеличение более чем на 100 транспортных средств
- Отношение объема к вместимости ³превышает 0,7 в модели Build Alternative

³ Отношение объема к пропускной способности измеряет уровень заторов на проезжей части путем деления объема движения на пропускную способность проезжей части.

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

Проектная группа рассмотрела информацию, поступившую от местных органов власти по конкретным проблемным перекресткам. ODOT и FHWA увеличили количество перекрестков, изученных на предмет потенциальных последствий изменения направления движения, с 34 до 50 благодаря такой координации с местными городами и округами.

Проектная группа также разработала и внедрила модель динамического распределения трафика (DTA), специфичную для проекта взимания платы за проезд по I-205, для анализа воздействия в пиковые периоды утра и вечера. Команда проекта использовала модель DTA, чтобы подтвердить результаты региональной модели спроса на поездки в метро и более точно отразить потенциальное изменение маршрута, связанное с платой за проезд в условиях перегруженности.

Команда проекта проанализировала определенный набор показателей эффективности для оценки потенциального воздействия на местные улицы и перекрестки, включая будущие объемы движения, соотношение объема к пропускной способности, среднюю задержку транспортных средств (время ожидания на перекрестках), уровень обслуживания (качество транспортного потока на проезжей части) и время в пути.

Глава 3 Приложения С к экологической оценке 2023 года, *Технический отчет по проекту платных перевозок I-205*, содержит более подробное описание методологии, используемой для анализа экологической оценки 2023 года. ODOT предоставила предлагаемую методологию участвующим учреждениям для рассмотрения и включила их вклад перед началом анализа.

В разделе 3.1.5 Экологической оценки 2023 года определены потенциальные краткосрочные и долгосрочные транспортные последствия альтернативы без строительства (будущие условия без проекта) по сравнению с альтернативой строительства (предлагаемый проект). Раздел 5.3 Приложения С к экологической оценке 2023 года, *-Технический отчет по проекту платных перевозок I 205*, содержит более подробную информацию и данные об этих преимуществах и воздействиях.

следующие шаги:

Как и экологическая оценка 2023 года, дополнительный анализ экологической оценки выявит ключевые дороги и перекрестки вблизи пересмотренной проектной зоны, на которых потенциально могут возникнуть различия в объемах движения в утренние или вечерние часы пик и уровнях заторов при пересмотренной альтернативе строительства по сравнению с альтернативой без строительства. Методология анализа транспортировки, как правило, будет такой же для Дополнительной экологической оценки, как и для экологической оценки 2023 года. Дополнительный анализ будет включать уточнения предполагаемых ставок платы за проезд (включая более низкие ставки, предполагаемые для грузовых автомобилей). Это могло бы включать новые исследовательские пересечения, которые не были учтены в экологической оценке 2023 года, основанные на материалах местных юрисдикций и уточнениях критериев отбора для определения пересечений для оценки воздействия.

Дополнительная экологическая оценка сообщит о различиях в объемах движения, времени в пути, работе перекрестков и уровнях загруженности на I-205 и близлежащих улицах и перекрестках и рассмотрит все виды транспорта, включая транспортные средства, грузовые перевозки, транзит и активный транспорт. Проект меньшего масштаба, вероятно, окажет иное воздействие на местные улицы по сравнению с экологической оценкой 2023 года.

2.2 Почему текущие налоги, которые я плачу, и другие источники финансирования недостаточны для финансирования улучшений I-205?

Традиционные источники финансирования, от которых зависела ODOT для финансирования проектов по улучшению транспортной инфраструктуры, такие как налог на топливо и регистрационные сборы, не соответствовали потребностям нашей транспортной системы и растущей стоимости строительства новых транспортных проектов. Транспортные средства становятся все более экономичными и электрическими, что является основной причиной того, что мы находимся на пути к сокращению выбросов углекислого газа от транспорта на 60% к 2050 году. Со временем это приведет к еще меньшему поступлению доходов от налога на топливо, а это означает, что для поддержания и модернизации транспортной системы необходимы различные источники финансирования. Кроме того, очень высокая инфляция при строительстве автомобильных дорог по всей стране значительно увеличила стоимость проектов, а стоимость заторов в нашем регионе продолжает наносить ущерб нашей местной и региональной экономике. Высокая инфляция и высокая стоимость заторов увеличили потребность в новых, устойчивых источниках финансирования для покрытия этих непредвиденных расходов.

ODOT изучает возможность взимания платы за проезд в соответствии с законодательством штата, чтобы уменьшить заторы в столичном регионе Портленд и увеличить доходы от улучшений. Законодательный орган штата Орегон одобрил законопроект Палаты представителей (HB) 2017 (Пересмотренные законы штата Орегон [ORS] 184.617-184.742) в 2017 году и HB 3055 (ORS 383.001) в 2021 году, который предписывал Транспортной комиссии штата Орегон продолжить и внедрить плату за проезд по I-5 и I-205 в столичном регионе Портленд из-за пробок на дорогах сокращение и оплата улучшений в области транспорта.

[Экологическая оценка 2023](#) года выявила потребность в поступлениях от платы за проезд для финансирования строительства важнейших транспортных проектов, включая усовершенствования I-205 (см. раздел 1.4.1 Экологической оценки 2023 года).

В мае 2023 года губернатор Котек дал указание ODOT отложить сбор платы за проезд по I-205 и I-5 до 1 января 2026 года в ответ на опасения выборных должностных лиц и членов сообщества в округе Клакамас. В ответ на эту директиву ODOT представила [финансовый план стратегии городской мобильности](#) в июле 2023 года, чтобы ответить на ключевые вопросы о том, как оплачивать проекты Стратегии городской мобильности как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе. На первом этапе финансирования, определенном в финансовом плане, в отношении улучшений I-205, ODOT сосредоточится на завершении реконструкции моста Абернети и сократит проект платного проезда по I-205 до взимания платы только на мосту Абернети. Финансирование других улучшений I-205, ранее оцененных в экологической оценке 2023 года (расширение шоссе и замена/реконструкция других мостов на 7-мильном участке I-205), в краткосрочной перспективе больше недоступно, и, следовательно, эти улучшения не включены в проект.

По оценкам ODOT, к 2025 году затраты, понесенные на проекты Стратегии городской мобильности, израсходуют все имеющиеся средства на HB 2017 и другие доступные ресурсы и потребуют дополнительного финансирования для завершения строительства фазы 1А. Чтобы покрыть этот пробел, ODOT потребуются дополнительный источник финансирования, такой как плата за проезд, или потребуются сократить финансирование проектов, включенных в общегосударственную программу улучшения транспорта, чтобы погасить краткосрочные займы.

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

Пересмотренный проект, который будет оценен в рамках Дополнительной экологической экспертизы, определяет потребность в поступлениях от платы за проезд, которые помогут профинансировать реконструкцию моста Абернети, чтобы сделать его готовым к землетрясениям.

2.3 Неясно, как будут использоваться доходы от платы за проезд по проекту. Вернутся ли они в общины, которые платят за проезд?

Да, плата за проезд, собранная на мосту Абернети, будет использована для обеспечения готовности к землетрясениям через реку Уилламетт в этом месте.

ODOT добивается экологического одобрения проекта, который разрешен в соответствии с федеральной программой взимания платы за проезд, кодифицированной в 23 разделе 129 Кодекса США (раздел 129). Общая программа взимания платы за проезд по разделу 129 позволяет государственным учреждениям взимать новые сборы на автомагистралях, финансируемых из федерального бюджета, за первоначальное строительство нового шоссе, моста или туннеля; за первоначальное строительство новых полос, добавляемых к существующим автомагистралям, до тех пор, пока количество бесплатных полос не сократится; и за реконструкцию или замена мостов, туннелей и автомагистралей.

Всякий раз, когда на объекте взимается плата за проезд в соответствии с юридическими полномочиями в соответствии с разделом 129, доходы от платы за проезд, полученные от эксплуатации объекта, должны использоваться для проектов на объекте, за который взимается плата, или для которых разрешены сборы за проезд. Это означает, что для пересмотренного проекта ODOT может и будет использовать доходы от платы за проезд только для реконструкции моста Абернети и любых мер по смягчению последствий, выявленных в ходе экологического анализа (см. ответ 2.2).

Как того требует федеральный закон, доходы от платы за проезд в первую очередь пойдут на оплату эксплуатации и технического обслуживания платных дорог и самой программы взимания платы. Как только федеральные требования будут выполнены, любой избыточный (чистый) доход от платы за проезд будет регулироваться Конституцией штата Орегон (статья IX, раздел 3а), законодательством штата и политикой Транспортной комиссии штата Орегон. Конституция штата Орегон определяет, что доходы, собираемые от использования или эксплуатации автотранспортных средств, расходуются на дорожные проекты, которые могут включать строительство или реконструкцию полос движения, а также велосипедных и пешеходных сооружений или улучшение транспортного сообщения на проезжей части или вдоль нее.

Как орган по взиманию платы за проезд в штате, учрежденный в соответствии с пересмотренным статутом штата Орегон 383.004, Транспортная комиссия штата Орегон обладает полномочиями определять доходы от платы за проезд, и эти решения будут приниматься с использованием широкого процесса привлечения общественности. Государственная политика гласит, что доходы от платы за проезд будут инвестироваться в тот же коридор, в котором они были собраны.

ODOT регулярно предоставляет обновленную информацию о том, как расходуются все ее доходы, посредством финансовых [отчетов, размещаемых на ее веб-сайте](#).

2.4 ODOT следует инвестировать в транспортную систему, такую как новые полосы движения на I-205 или региональную транзитную

систему, вместо того, чтобы тратить имеющиеся средства на создание системы взимания платы.

Законопроект Палаты представителей (НВ) 2017 (Пересмотренные законы штата Орегон [ORS] 184.617-184.742) и НВ 3055 (ORS 383.001) предписали ODOT оценить плату за проезд по I-5 и I-205 и поручили Транспортной комиссии штата Орегон и ODOT продолжить и внедрить плату за проезд по I-5 и I-205 в будущем. Столичный регион Портленд для борьбы с дорожными заторами и оплаты улучшений в области транспорта.

В 2017 году также было выделено финансирование на улучшение грузовых железнодорожных перевозок, общественного транспорта, а также велосипедных и пешеходных объектов по всему штату. За пять лет после вступления в силу НВ 2017 ODOT инвестировала 312 миллионов долларов в общественный транспорт и профинансировала 21 проект многофункциональных дорожек на общую сумму 15,1 миллиона долларов, чтобы помочь отделить людей, идущих пешком и катающихся на роликах, от автомобильного и грузового движения.

Конституция штата Орегон определяет, что доходы от платы за проезд могут быть использованы на строительство или реконструкцию велосипедных, пешеходных и транзитных сооружений на проезжей части или вдоль нее (см. ответ 2.3). ODOT работает с поставщиками транзитных услуг и местными юрисдикциями над расширением возможностей мультимодальных перевозок в районах, где имеются пробелы в сети. Варианты улучшения транзитного доступа могут включать увеличение частоты движения по существующему автобусному маршруту, создание новых автобусных маршрутов или дорожные проекты, улучшающие транзитное обслуживание.

2.5 Взимание платы за проезд негативно скажется на домохозяйствах с низким и средним уровнем дохода. Эти резиденты должны получить скидку или освобождение от уплаты налогов.

В [экологической оценке 2023](#) года был проанализирован потенциал неблагоприятного воздействия, связанного со стоимостью дорожных сборов, на домохозяйства с низким доходом, которые также могут включать исторически и в настоящее время недостаточно обслуживаемые сообщества, такие как сообщества цветных, члены племен, пожилые люди (в возрасте 65 лет и старше) с фиксированными доходами, молодежь (в возрасте 18 лет и младше), люди с ограниченными возможностями, люди с ограниченным знанием английского языка и домохозяйства, не имеющие доступа к транспортному средству. Проект может увеличить транспортные расходы в процентах от общих расходов домохозяйств для всех водителей, которые будут выше для водителей с низким доходом, особенно для тех, кто находится на федеральном уровне бедности или ниже него, как описано в разделе 3.8 Экологической оценки 2023 года.

Чтобы компенсировать это воздействие, ODOT взяла на себя обязательства по программе скидок или кредитов для людей с низкими доходами (см. раздел 3.8.4 Экологической оценки 2023 года). В сентябре 2022 года ODOT и Транспортная комиссия штата Орегон представили на рассмотрение Законодательного собрания штата отчет о вариантах скидок под названием "[Отчет о плате за проезд для малообеспеченных](#)". Продолжается разработка программы взимания платы с малообеспеченных граждан. ODOT стремится внедрить программу взимания платы за проезд с низким доходом для домохозяйств с доходами, равными или ниже 200% от федерального уровня бедности, и планирует предоставить это пособие при первом введении платы за проезд. Базирование программы платных услуг для малообеспеченных на 200%-ном федеральном уровне

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

бедности является распространенной практикой,⁴ которая позволила бы программе полагаться на существующих поставщиков услуг для подтверждения дохода. ODOT и Транспортная комиссия штата Орегон все еще рассматривают варианты программы для домохозяйств с уровнем бедности от 200% до 400% от федерального уровня бедности для более глубокого анализа. Будут возможности для получения отзывов общественности о вариантах проекта и продолжения координации с Консультативным комитетом по вопросам [равенства и мобильности \(EMAC\)](#) и Консультативным комитетом [по установлению правил взимания платы по всему штату](#) (STRAC), группами, которые консультируют по разработке программы взимания платы. Для получения дополнительной информации о скидках, основанных на доходах, пожалуйста, ознакомьтесь с проектом правил взимания платы в [материалах совещания STRAC от 22 сентября 2023 года](#) и с [анализом, представленным на совещании EMAC от 4 октября 2023 года](#) на веб-сайте ODOT.

Транспортная комиссия штата Орегон определит окончательные ставки платы за проезд, включая любые скидки или структуру счетов, а также географическую протяженность, на которую будет распространяться программа взимания платы за проезд для малообеспеченных, используя результаты текущего технического и финансового анализа, рекомендации комитета и вклад общественности. Дополнительная информация и ресурсы о том, как зарегистрироваться в программе взимания платы за проезд для малообеспеченных, будут доступны до начала взимания платы за проезд. ODOT будет выплачивать пособия, основанные на доходах, когда начнется взимание платы за проезд.

следующие шаги:

ODOT и FHWA проанализируют потенциальное воздействие пересмотренной альтернативы Build на население⁵, придерживающееся экологической справедливости, и сообщества в рамках концепции равноправия⁶ в рамках дополнительной экологической оценки. Основываясь на комментариях общественности и наличии новых данных после экологической оценки 2023 года, ODOT будет использовать более свежие данные переписи населения США, чтобы отразить потенциальные изменения в районе реализации проекта. В дополнительной экологической оценке будет представлен отчет о влиянии пересмотренной альтернативы строительства на население с низким доходом, связанном с транспортными расходами домохозяйств, временем в пути, доступом к социальным ресурсам и центрам активного отдыха, безопасностью и другими факторами, ранее изученными в Экологической оценке 2023 года. Дополнительная экологическая оценка также

⁴ Пожалуйста, обратитесь к главе 6 [Отчета о плате за проезд с низким доходом](#) для ознакомления с передовой практикой других программ взимания платы за проезд, основанных на доходах, и систем оплаты проезда.

⁵ Группы населения, добивающиеся экологической справедливости, определяются как меньшинства и/или группы населения с низким уровнем дохода. Раздел 3.8.1 Экологической оценки 2023 года содержит более подробные определения и информацию о подходе к анализу, который также будет использоваться для дополнительной экологической оценки.

⁶ Сообщества в рамках концепции равноправия относятся к взрослым (в возрасте 65 лет и старше), детям (в возрасте до 18 лет), людям с ограниченными возможностями, людям с ограниченным знанием английского языка и домохозяйствам, не имеющим доступа к транспортным средствам. Раздел 3.7.1 Экологической оценки 2023 года содержит дополнительную информацию о подходе к анализу, который также будет использоваться для дополнительной экологической оценки.

позволит определить стратегии по предотвращению, минимизации или смягчению неблагоприятных последствий в зависимости от обстоятельств. Конкретные параметры программы взимания платы с малообеспеченных граждан, если таковые имеются, будут включены в анализ, представленный в Дополнительной экологической оценке.

2.6 Сообщества, прилегающие к I-205, и другие группы, такие как водители-доставщики, водители-райдшеры и сотрудники служб экстренного реагирования, зависят от I-205. Будут ли для них предусмотрены скидки, изъятия или другие уступки?

Исключения, кредиты и скидки в настоящее время [обсуждаются Консультативным комитетом по регулированию платы за проезд по всему штату \(STRAC\)](#). STRAC консультирует по проекту административных правил штата Орегон, касающихся того, как клиенты взаимодействуют с системой взимания платы за проезд и используют ее, а также как устанавливаются и корректируются тарифы на проезд. Эти правила будут применяться к планируемым проектам взимания платы за проезд в столичном регионе Портленд, включая проект взимания платы за проезд по I-205.

Закон предусматривает исключения для общественного транспорта и военнослужащих. Другие типы пользователей и транспортных средств, рассматриваемые для получения исключений, включают транспортные средства реагирования на чрезвычайные ситуации, такие как полиция, пожарные и скорая помощь, а также транспортные средства обеспечения безопасности дорожного движения. Исключения для членов признанных на федеральном уровне племен и органов управления племенами изучаются в рамках отдельного межгосударственного процесса между ODOT и представителями правительств племен.

Ожидается, что проект пакета правил, включающий предложения об исключениях, кредитах и скидках, будет доступен для публичного рассмотрения и комментариев в конце 2023 года. Следуя рекомендации STRAC и публичному процессу, Транспортная комиссия штата Орегон определит тарифы на проезд, включая определение любых скидок, кредитов или исключений, а также структуры счетов. Для получения дополнительной информации о рассматриваемых исключениях, пожалуйста, ознакомьтесь с [материалами совещания STRAC на веб-сайте ODOT](#).

2.7 Плата за проезд по I-205 должна быть отменена, как только будут выплачены облигации по строительству улучшений I-205.

Погашение строительных облигаций займет примерно от 25 до 30 лет. Транспортная комиссия штата Орегон определит продолжительность взимания платы за проезд в рамках отдельного процесса, который выходит за рамки рассмотрения Закона о национальной экологической политике (NEPA). Пожалуйста, смотрите ответ 2.3 для получения дополнительной информации о других способах расходования доходов от платы за проезд по коридору I-205, помимо погашения строительных облигаций.

2.8 Есть много людей, у которых нет хороших альтернатив, и они не могут скорректировать свой график работы или воспользоваться

общественным транспортом. Какие варианты будут у людей, которые не могут выбирать, когда, куда и как они путешествуют?

ODOT признает, что возможности транзита вдоль коридора I-205 и в большей близости от него ограничены. ODOT работает с транзитными компаниями, такими как TriMet и SMART, и местными юрисдикциями, такими как округ Клакамас, над расширением возможностей мультимодальных перевозок в регионе, чтобы у людей было больше выбора и они могли выбрать тот вариант путешествия, который им подходит. Варианты могут включать увеличение частоты движения на существующем автобусном маршруте или создание нового автобусного маршрута.

ODOT также признает, что не все могут изменить свое расписание, чтобы избежать поездок в часы пик. Однако некоторые путешественники, которые могут внести коррективы в свой распорядок дня, например, отложить выполнение поручений до внепиковых часов, будут делать это, исходя из стоимости проезда. Моделирование дорожного движения предполагает, что удаление всего лишь 5% транспортных средств с оживленной дороги сокращает трафик и обеспечивает более эффективный поток автомобилей. Что 5% транспортных средств выбирают различные варианты, включая поездку в другое время, объединение автомобилей, отказ от поездки, использование другого режима или другой маршрут. Меньшее количество транспортных средств на дороге в часы пик означает меньшее количество пробок и повышает надежность поездки для тех, у кого нет другого выбора, кроме как садиться за руль в это время.

ODOT разработает программу взимания платы за проезд с низким уровнем дохода, чтобы помочь компенсировать воздействие платы за проезд на бюджеты домашних хозяйств для людей с низкими доходами (см. ответ 2.5).

2.9 ODOT не предоставила достаточных возможностей или достаточного уведомления для внесения вклада в экологический анализ до завершения экологической оценки, а период для комментариев был недостаточно продолжительным.

ODOT и FHWA активно привлекали общественность, координировали деятельность агентств и проводили консультации с племенами, чтобы собрать информацию на протяжении всей разработки проекта платной дороги I-205. Взаимодействие с общественностью и участвующими учреждениями продолжается с тех пор, как оно началось летом 2020 года. В преддверии публикации экологической оценки 2023 года ODOT предоставила агентствам, племенам и общественности широкие возможности для ознакомления с информацией о проекте и предоставления обратной связи, включая более 100 публичных брифингов и презентаций местным должностным лицам, комитетам и советам; многочисленные мероприятия по проведению презентаций, семинаров или прослушиваний, в том числе на уровне сообщества места сбора, такие как фермерские рынки; фокус-группы и интервью с заинтересованными сторонами; а также онлайн- и очные дни открытых дверей для предоставления информации о проекте. Представленные материалы содержали обоснованные ключевые элементы экологической оценки 2023 года, включая цель и потребность в проекте, рассмотренные альтернативы, потенциальное воздействие и возможные меры по смягчению последствий. Это взаимодействие кратко изложено в главе 4 [Экологической оценки 2023](#) года.

В течение периода комментариев по экологической оценке 2023 года ODOT информировала сообщество о документе и возможностях для комментариев посредством проведения

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

презентаций, вебинаров, агентских и общественных брифингов, бизнес-агитации, заседаний комитета по взиманию платы, взаимодействия с общественными организациями, рекламы и новостных сюжетов в местных СМИ, рассылок по электронной почте и постов в социальных сетях. Команда проекта также тесно сотрудничала со специалистами по взаимодействию с общественностью, чтобы обмениваться информацией с различными и недостаточно обслуживаемыми сообществами, набирать представителей общественности в семь дискуссионных групп и переводить информацию с английского на вьетнамский, китайский, русский или испанский языки. Сводка мероприятий по привлечению общественности к экологической оценке и комментариев, доступная на веб-[сайте Oregon Tolling](#), содержит исчерпывающую сводку информационно-пропагандистских мероприятий, предшествующих и в течение периода комментариев по экологической оценке 2023 года.

Правила ⁷проведения экологических оценок и утвержденные ODOT процедуры привлечения общественности NEPA ⁸определяют, что комментарии должны быть представлены в течение 30-дневного периода доступности, если только FHWA по уважительной причине не решит, что необходим другой период. Эти временные ограничения подтверждают ответственность FHWA и ODOT за содействие своевременному и эффективному процессу принятия решений. 21 февраля 2023 года ODOT и FHWA опубликовали экологическую оценку проекта I-205 Toll для 45-дневного рассмотрения и общественного обсуждения. Первоначальный 45-дневный период общественного обсуждения превысил стандартный 30-дневный период доступности, требуемый в соответствии с 23 Сводом федеральных правил (CFR) 771.119(f), в знак признания высокого интереса к предлагаемому действию и для обеспечения достаточного времени для рассмотрения экологической оценки первого сбора платы за проезд в штате Орегон. проект.

2 марта 2023 года, в ответ на просьбы партнеров предоставить больше времени, ODOT и FHWA согласились продлить первоначальный 45-дневный срок общественного обсуждения до 60 дней. ODOT проконсультировался с FHWA и определил, что 60-дневный период для комментариев сбалансировал запросы о дополнительном времени рассмотрения, которые были получены, обеспечивая при этом своевременный процесс принятия решений и поддерживая соответствие с правилами реализации NEPA 40 CFR 1500-1508. Основываясь на этих факторах, FHWA определила, что дополнительных продлений периода комментариев не будет.

В мае 2023 года ODOT получила указание от губернатора Котека отложить сбор платы за проезд до января 2026 года. Внедрение сбора платы за проезд впервые в штате Орегон требует тщательного планирования и участия общественности. Этот новый график - возможность улучшить работу ODOT с общественностью и получить больше рекомендаций и взаимодействия с партнерами ODOT и местными сообществами.

следующие шаги:

В ходе подготовки дополнительной экологической оценки ODOT продолжит тесную координацию с местными органами власти, партнерами, общественностью и консультативными комитетами

⁷ 23 CFR 771.119(f)

⁸ Доступно по адресу:

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

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

(Консультативный комитет по вопросам равенства и мобильности и Региональный консультативный комитет по плате за проезд). Это будет включать постоянные брифинги с местными и региональными должностными лицами и вовлечение общественности в общественные мероприятия. Пересмотренный анализ для Дополнительной экологической оценки будет включать материалы, полученные от общественности и агентств в течение периода комментариев по экологической оценке 2023 года, как описано далее в ответах 2.1, 2.5 и 2.19. Дополнительная экологическая оценка будет опубликована для общественного обсуждения в течение 30-дневного периода доступности в 2024 году. FHWA и ODOT определили, что 30-дневный срок является достаточным для проведения дополнительной экологической оценки, поскольку пересмотренный вариант строительства имеет меньший объем.

2.10 Общественность должна иметь возможность голосовать за проекты взимания платы за проезд.

Законодательный орган штата Орегон поручил ODOT оценить плату за проезд по I-5 и I-205 в рамках законопроекта Палаты представителей (HB) 2017 в 2017 году и HB 3055 в 2021 году. Во время [экологической оценки 2023](#) года, а теперь и для дополнительной экологической оценки команда проекта сотрудничала с городскими, окружными и региональными органами власти и общественными организациями по анализу преимуществ и воздействий проекта, а также проводила дни открытых дверей и вебинары, чтобы услышать мнение общественности на протяжении всего процесса разработки проекта.

Вклад агентств и общественности определил сферу охвата, методологию и анализ экологической оценки 2023 года, и работа над пересмотренным проектом будет продолжена. Примеры шагов, предпринятых ODOT для учета вклада учреждений и общественности в экологическую оценку 2023 года, включают:

- Обновление целей и задач платного проекта I-205, перечисленных в разделе 1.5 Экологической оценки 2023 года, с целью учета справедливости и признания воздействия на качество жизни близлежащих сообществ, на основе комментариев, полученных от общественности, агентств, Консультативного комитета по вопросам равенства и мобильности, а также конкретной работы с исторически и в настоящее время изолированными и недостаточно обслуживаемыми сообществами.
- Добавление показателей эффективности для учета воздействия справедливости на группы, находящиеся в неблагоприятном положении, таких как здоровье, безопасность и доступность.
- Увеличение числа перекрестков, изучаемых на предмет потенциального влияния изменения направления движения, с 34 до 50 на основе постоянной координации с местными городами и округами.
- Оценка потенциальных экологических последствий введения платы за проезд и связанных с этим изменений в схемах движения по целому ряду тематических областей, выходящих за рамки транспорта, включая экологическую справедливость, социальные ресурсы и сообщества, а также шум.
- Предложение мер по смягчению последствий для компенсации прогнозируемого воздействия на местные дороги путем тесной координации, включая серию семинаров, с пострадавшими городами и округами.

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

- Расширение числа возможностей взаимодействия и информационно-пропагандистских мероприятий для предоставления информации о платном проекте I-205 и процессе экологической экспертизы, включая листовки, распространяемые на местных мероприятиях и брифингах.

Пожалуйста, обратитесь к главе 4 "Вовлечение общественности, координация между ведомствами и племенами" Экологической оценки 2023 года для получения дополнительной информации о приверженности ODOT вовлечению общественности на протяжении всей разработки проекта платной дороги I-205.

2.11 ODOT должен был заполнить заявление о воздействии на окружающую среду, а не экологическую оценку проекта. ODOT неадекватно анализирует последствия взимания платы за проезд для наших сообществ.

Закон о национальной экологической политике (NEPA) требует подготовки заявления о воздействии на окружающую среду (EIS), когда проект, вероятно, окажет значительное воздействие на качество окружающей человека среды (23 Свод федеральных правил [CFR] 771.123(a)). Экологическая оценка подготавливается, когда маловероятно, что проект окажет значительное воздействие или когда значимость воздействия неизвестна, чтобы определить, требуется ли EIS. Если неблагоприятные последствия не выявлены или могут быть смягчены до уровня ниже значительного, может быть подготовлен вывод об отсутствии существенного воздействия. Если в процессе экологической оценки выявляются значительные воздействия, подготавливается EIS.

Летом 2020 года FHWA в координации с ODOT приняло решение провести экологическую оценку в рамках NEPA для проекта платной дороги I-205.

Обоснованием для этой классификации NEPA было:

- **Маловероятные значительные воздействия:** Детали потенциальных воздействий проекта были неизвестны, но предполагалось, что они не будут существенными на основе известной информации. Ожидаемые последствия в первую очередь будут связаны с изменениями в структуре дорожного движения, возникающими в результате взимания платы за проезд по I-205. Последствия физического строительства будут ограничены установкой платных порталов и связанных с ними указателей, прокладкой соответствующей электрической и коммуникационной инфраструктуры, а также воздействием строительства, связанным с планируемым расширением и сейсмическими улучшениями на I-205 между Стаффорд-роуд и Орегонским шоссе 213, которое ранее получило разрешение NEPA с категорическим исключением.
- **Национальные прецеденты для проектов взимания платы за проезд:** На национальном уровне FHWA, как правило, подготавливает экспертов для проектов взимания платы за проезд, поскольку эти проекты не привели к существенному воздействию на окружающую среду. Примерами могут служить проект расширения I-405 от Рентона до Бельвью и скоростных платных полос (Департамент транспорта штата Вашингтон); Проект I-95 "ГОРЯЧИЕ полосы" (Департамент транспорта Вирджинии); Проект мобильности 183 на севере (Департамент транспорта Техаса); Пункты взимания платы 1 и 2 (Департамент транспорта Род-Айленда); и Пункты взимания платы с 3, 4 и с 6 по 13 (Департамент транспорта Род-Айленда).

Экологическая оценка не позволяет агентству проводить меньший анализ или анализировать последствия проекта менее подробно, чем EIS; она фокусирует анализ на тех воздействиях, которые могут быть значительными. [Экологическая оценка 2023](#) года содержала тщательный анализ потенциальных последствий, которые могут возникнуть в результате реализации проекта, с уровнем детализации, аналогичным тому, который был бы включен в EIS. Это включает детальный анализ потенциальных последствий для транспорта, качества воздуха, изменения климата, экономики, шума, качества изображения, социальных ресурсов и сообществ, экологической справедливости, землепользования, геологии и почв, опасных материалов, исторических и археологических ресурсов, растительности и дикой природы, водно-болотных угодий и водных ресурсов, а также совокупных воздействий.

следующие шаги:

Что касается дополнительной экологической оценки, то такая же тщательность анализа, как и для Экологической оценки 2023 года, будет проведена для соответствующих тематических областей охраны окружающей среды. ODOT повторно проанализирует, как пересмотренный проект повлияет на местные сообщества, и определит соответствующие меры по смягчению последствий.

2.12 ODOT следовало бы рассмотреть больше потенциальных альтернатив, помимо простого отказа от строительства, таких как взимание платы за проезд по одной полосе или внедрение скоростной полосы вместо взимания платы за проезд по всем полосам, строительство новой полосы без взимания платы за проезд, взимание платы за проезд без добавления новой полосы к I-205 и увеличение транзитного обслуживания в этом районе.

В 2017 году Законодательный орган штата Орегон посредством законопроекта Палаты представителей штата Орегон (HB) 2017 дал указание Транспортной комиссии штата Орегон разработать и внедрить ценообразование на I-5 и I-205 в столичном регионе Портленд, чтобы помочь справиться с пробками на дорогах. Закон штата Орегон HB 3055, принятый Законодательным собранием штата Орегон в 2021 году, дополнительно поддержал реализацию программы взимания платы за проезд в штате Орегон и связанных с ней проектов взимания платы за проезд для управления заторами и увеличения доходов. 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 Regional Mobility Pricing Project (RMPP).

Правила Совета по качеству окружающей среды гласят, что экологическая оценка должна “кратко обсуждать...альтернативы в соответствии с требованиями раздела 102(2)(E) NEPA” (40 Свода федеральных правил 1501.5[c][2]). В разделах 2.2.1-2.2.4 [Экологической оценки 2023](#) года кратко излагаются альтернативы взиманию платы за проезд, которые первоначально рассматривались, но не были представлены для изучения, и причины, по которым ODOT не продвигался вперед с этими альтернативами. Варианты улучшения I-205 без взимания платы за проезд не соответствовали бы цели проекта и потребностям, которые включали в себя получение финансирования на строительство для критически важных проектов (см. раздел 1.4 Экологической оценки 2023 года).

Перед разработкой платного проекта I-205, в 2017 году, ODOT провела технико-экономический анализ ценообразования, чтобы оценить различные варианты ценообразования на заторы и определить, как и где ценообразование на заторы может помочь уменьшить заторы на I-5 или I-205 в часы пик движения. В раннем анализе сравнивались два способа введения платы за проезд: 1) взимание платы за проезд по всем полосам движения и 2) взимание платы за проезд по одной полосе, либо путем взимания платы за существующую полосу движения, либо путем строительства новой платной полосы движения в каждом направлении движения. После первого раунда оценки было оценено в общей сложности пять концепций, включая концепцию D, которая предусматривает стоимость третьей полосы движения в каждом направлении на I-205 от Орегонского шоссе 99E до Стаффорд-роуд. В конечном счете, технико-экономический анализ ценообразования рекомендовал взимать плату за проезд по всем полосам существующей межштатной автомагистрали, а не по одной полосе или набору полос. Более конкретно, концепция D не была рекомендована, поскольку она практически не способствовала бы уменьшению заторов и, как ожидалось, не принесла бы существенного дохода для финансирования строительства запланированных полос движения и проекта расширения моста. Более подробную информацию об анализе можно найти в разделе "[Анализ осуществимости ценообразования в районе метро Портленда](#)". Пожалуйста, ознакомьтесь также с памяткой по оценке управляемых полос RMPD, включенной в [материалы совещания STRAC в сентябре 2023 года](#), для получения дополнительной информации об управляемых полосах.

В ответ на предложения общественности ODOT продолжает изучать потенциальное использование управляемой полосы движения для финансирования будущего строительства запланированных полос движения на I-205. Этот анализ не является частью дополнительной экологической оценки проекта I-205 Toll.

ODOT продолжит работать с поставщиками транзитных услуг и местными юрисдикциями над выявлением и внедрением мультимодальных решений, которые предоставляют больше возможностей для передвижения людям в проектном коридоре (см. ответ 2.4).

2.13 Плата за проезд не приведет к эффективному уменьшению пробок, не побудит людей выбирать другие виды транспорта или не принесет пользы нашему сообществу.

Ценообразование на пробки помогает сгладить дорожный поток, взимая более высокую плату в час пик и более низкую в другое время, чтобы путешественники могли делать осознанный выбор, например, откладывать выполнение поручений до внепиковых часов; пользоваться автобусом, велосипедом или автомобилем вместо того, чтобы ехать в одиночку; или оплачивать проезд за более надежную поездку. Портленд - не первый город, который изучает ценообразование на пробки в качестве инструмента сокращения дорожного движения. Такие города, как Сиэтл и Миннеаполис /Сент-Пол, уже более десяти лет с большим успехом используют систему ценообразования на пробки. В Сиэтле FHWA сообщило, что объем дорожного движения снизился на 35-40%, а в Миннеаполисе / Сент-Поле департамент транспорта штата обнаружил, что водители могут передвигаться со скоростью выше 45 миль в час примерно в 96% случаев.

Взимание платы за проезд также соответствует целям и политике государства в области транспорта. Как указано в [Политике 6.С плана дорожного движения штата Орегон](#), "Цель установления цен на пробки состоит в том, чтобы изменить поведение некоторых пользователей таким образом, чтобы они выбрали другой вид транспорта, время суток, маршрут или не

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

совершали поездку. Установление цен на пробки может рассматриваться как дополнительная часть проекта взимания платы за проезд, включающего новую или модернизированную инфраструктуру, но также может рассматриваться как стратегия спроса на поездки для сегмента межштатной автомагистрали или автострады без каких-либо запланированных инфраструктурных проектов на объекте, стоимость которого установлена.”

Время в пути и уровень заторов на I-205 улучшатся в утренние и вечерние часы пик в обоих направлениях в соответствии с альтернативой строительства, как обсуждалось в разделе 3.1.2 [Экологической оценки 2023](#) года.

следующие шаги:

Продолжается моделирование транспортировки для дополнительной экологической оценки. Из-за сокращения масштабов проекта последствия, связанные с заторами, временем в пути и другими последствиями, вероятно, будут отличаться в Дополнительной экологической оценке от экологической оценки 2023 года.

2.14 Плата за проезд по I-205 увеличит риски для безопасности путешественников в целом, но особенно для пешеходов и велосипедистов, поскольку увеличит интенсивность движения на местных дорогах.

[Экологическая оценка 2023](#) года выявила потенциальное воздействие на условия безопасности в зоне потенциального воздействия для всех видов транспорта, включая прогнозируемое количество будущих аварий с участием велосипедистов, пешеходов, смертельных исходов/травм и материального ущерба только на перекрестках и вдоль определенных исследовательских коридоров в рамках альтернативы строительства по сравнению с альтернативой без строительства. В экологической оценке 2023 года также анализировалось, повлияет ли проект на уровень транспортной нагрузки (LTS) для людей, идущих пешком или на велосипеде. LTS - это метод анализа, используемый для количественной оценки мультимодальных условий путем оценки предполагаемой безопасности велосипедной и пешеходной инфраструктуры. Более подробная информация, включая результаты анализа, приведена в разделе 3.1.2 Экологической оценки 2023 года и в разделах 5.3.5 и 5.3.7 [-Технического отчета о платных перевозках по проекту I 205](#).

следующие шаги:

Дополнительная экологическая оценка предоставит обновленный анализ воздействия, связанного с безопасностью, на I-205 и местные улицы для пересмотренного проекта с использованием методов, аналогичных предыдущему анализу. Однако из-за сокращения масштабов проекта, учитываемого в Дополнительной экологической оценке, последствия, связанные с безопасностью, скорее всего, будут иными. Дополнительная экологическая оценка также определит соответствующие меры по смягчению последствий, включая программу мониторинга для отслеживания последствий взимания платы за проезд по I-205 и местным дорогам (см. ответ 2.18).

2.15 ODOT не сможет адекватно проанализировать последствия взимания платы за проезд, если ставки платы за проезд еще не определены

окончательно. ODOT необходимо разделить тарифы на проезд для среднестатистического домохозяйства.

Анализ Закона о национальной экологической политике (NEPA) призван обеспечить основу для принятия обоснованного федерального решения и, в случае проектов взимания платы за проезд, часто проводится до принятия окончательного решения о ставках платы за проезд.⁹ Таким образом, анализ NEPA требует принятия допущений относительно ставок платы за проезд и структуры ставок платы за проезд.

Для целей [экологической оценки и финансового планирования на 2023](#) год ODOT приняла базовый график взимания платы с переменной ставкой в будние дни, который сбалансировал цели получения доходов, достаточных для достижения целевого показателя финансирования капитального строительства и уменьшения заторов на I-205 в часы пик движения, как объясняется далее в разделе 2.1.2 Экологической оценки на 2023 год.

следующие шаги:

В дополнительной экологической оценке будут использоваться аналогичные допущения о ставках платы за проезд для анализа потенциального воздействия проекта на транспортную сеть, расходы домашних хозяйств и экономику в целом. Как и в случае экологической оценки 2023 года, эти допущения будут разъяснены в Дополнительной экологической оценке для обеспечения осведомленности и прозрачности общественности.

Определение окончательных ставок платы за проезд и расходования доходов от платы за проезд будет частью общедоступного и прозрачного процесса. Консультативный комитет по регулированию платы за проезд по всему штату консультирует ODOT о том, как можно было бы установить ставки платы за проезд. Транспортная комиссия штата Орегон определит окончательный график взимания платы за проезд и распределение доходов в рамках публичного процесса.

2.16 Проект приведет к увеличению выбросов загрязняющих веществ в воздух и/или парниковых газов в моем районе, потому что дорожное движение ухудшится, и на шоссе будет больше машин.

Экологическая оценка [2023](#) года выявила потенциальное воздействие на качество воздуха и изменение климата в районе реализации проекта. В разделе 3.2.2 Экологической оценки представлена количественная оценка опасных загрязнителей воздуха, называемых токсичными

⁹ Решения относительно размера платы за проезд, взимаемой за пользование платным объектом, принимаются государственным органом, в ведении которого находится данный объект, или частным оператором объекта. Эти решения не требуют пересмотра или участия со стороны FHWA. Другие решения о политике взимания платы за проезд, такие как взимание платы за проезд в одном направлении или в обоих, классы транспортных средств, с которых взимается плата за проезд, и любые льготы или скидки для определенных пользователей, также принимаются по усмотрению государственного органа или частного оператора.

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

веществами воздуха из мобильных источников (MSAT), в ¹⁰которой использовались подходы, рекомендованные руководством FHWA по анализу MSAT, для оценки выбросов при строительстве и отсутствии альтернатив строительству в 2027 и 2045 годах. Несмотря на то, что проектная область находится в стадии разработки по наиболее распространенным загрязнителям воздуха, известным как загрязнители по критериям, ¹¹и дальнейший анализ этих загрязнителей не требовался, ODOT также завершила анализ выбросов загрязняющих веществ по критериям, чтобы лучше понять влияние альтернативы строительства на качество воздуха.

Экологическая оценка 2023 года также определила ежегодное потребление энергии и выбросы парниковых газов, ¹²связанные со строительством и будущей эксплуатацией объекта, и отсутствие альтернатив строительству. Используя инструмент оценки выбросов углерода от FHWA, ¹³проектная группа смоделировала выбросы парниковых газов и потребление энергии строительным оборудованием и задержками транспортных средств во время строительства проекта. Проектная группа также смоделировала потребление энергии и выбросы парниковых газов, связанные с обслуживанием дорожного полотна и эксплуатацией транспортных средств на дорожной сети.

Для анализа выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и парниковых газов аналитики использовали модель MOVES Агентства по охране окружающей среды США (USEPA) версии 3.0.2, современный инструмент USEPA для оценки выбросов автотранспортных средств. Модель основана на анализе миллионов результатов испытаний на выбросы и значительных достижениях в понимании USEPA выбросов транспортных средств. Дополнительная информация о методологии, используемой для анализа качества воздуха, парниковых газов и энергии, доступна в главе 4 Приложения D к экологической оценке 2023 [года, Технический отчет по качеству воздуха проекта I-205 Toll](#), и главе 4 приложения E, [-Технический отчет по энергетике и парниковым газам проекта I-205 Toll](#).

¹⁰ MSAT определяются как 1,3-бутадиен, ацетальдегид, акролеин, бензол, твердые частицы дизельного топлива, этилбензол, формальдегид, нафталин и полициклические органические вещества.

¹¹ Основные загрязнители включают монооксид углерода, свинец, приземный озон, твердые частицы, диоксид азота и диоксид серы. В соответствии с Законом о чистом воздухе Агентство по охране окружающей среды США установило национальные стандарты качества окружающего воздуха (NAAQS), которые определяют максимальные концентрации монооксида углерода, твердых частиц размером 10 микрон или менее (PM₁₀), твердых частиц размером 2,5 микрона или менее (PM_{2.5}), озона, диоксида серы, свинца, и диоксида азота. Эти загрязняющие вещества называются критериями загрязняющих веществ. Считается, что проекты автомобильных дорог в районах достижения целей соответствуют Закону о чистом воздухе, и от них не требуется проводить детальный анализ, чтобы продемонстрировать соответствие требованиям NAAQS.

¹² Измеряется в метрических тоннах эквивалента углекислого газа.

¹³ FHWA Infrastructure Carbon Estimator - это инструмент, который оценивает энергию жизненного цикла и выбросы парниковых газов при строительстве и обслуживании транспортных объектов на основе подробной информации о типе и размере проекта. Инструмент обеспечивает анализ на уровне планирования, основанный на общенациональной базе данных тендерных документов на строительство, данных, собранных из государственных департаментов транспорта, и консультациях с инженерами-транспортниками и экспертами по анализу жизненного цикла.

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

Дополнительная информация о смоделированных выбросах парниковых газов и загрязняющих веществ в атмосферу включена в разделы 3.2.2 и 3.3.2 экологической оценки 2023 года, а также в Приложение D, *Технический отчет о качестве воздуха проекта I-205 Toll*, Приложение D1, Меморандум о [критериях проекта I-205 Toll](#), [Меморандум о выбросах загрязняющих](#) веществ, Приложение E, *Проект I-205 Toll Технический отчет по энергетике и парниковым газам и Приложение Q*, технический отчет [о совокупном воздействии проекта I-205 Toll](#).

следующие шаги:

Дополнительная экологическая оценка предоставит обновленный анализ воздействия на качество воздуха и климат для пересмотренного проекта с использованием той же методологии, что и Экологическая оценка 2023 года.

2.17 Взимание платы за проезд затруднит доступ предприятий к местным дорогам, которые испытывают заторы из-за перенаправленного движения, и приведет к повышению цен на товары и услуги. Любые выгоды будут перевешены затратами и бременем для семей и предприятий.

Экологическая оценка [2023](#) года выявила потенциальное воздействие на экономику в районе реализации проекта и в регионе в целом. Этот анализ включал оценку следующих эффектов альтернативы без сборки по сравнению с альтернативой сборки:

- Краткосрочный экономический эффект от расходов на строительство
- Последствия для розничного бизнеса, возникающие в результате изменений в структуре трафика
- Влияние домохозяйств и пользователей, обусловленное изменениями времени в пути, дорожных расходов и доступности работы, включая общее изменение эксплуатационных расходов домашних хозяйств на транспортные средства в регионе и, как следствие, изменение дорожных расходов в процентах от дохода домохозяйства
- Влияние на экономику грузовых перевозок автомобильным транспортом в результате изменений в стоимости проезда, загруженности и надежности
- Денежная ценность экономии времени в пути для пользователей
- Денежная оценка всех других положительных и отрицательных эффектов, включая изменения в количестве дорожно-транспортных происшествий, выбросов, эксплуатационных расходов транспортных средств и расходов на содержание дорожного покрытия

Дополнительная информация о методологии, используемой для экономического анализа, доступна в главе 4 Приложения F к экологической оценке 2023 года, [технический отчет по экономике проекта I-205 Toll](#).

В разделе 3.4.2 Экологической оценки 2023 года рассматриваются краткосрочные, долгосрочные и косвенные экономические последствия отказа от строительства и альтернативных вариантов застройки для местных предприятий, жителей и грузового автотранспорта, а в главе 6

Технического отчета по экономике платного проекта I-205 представлена более подробная информация об этих последствиях.

Экологическая оценка 2023 года показала, что проект приведет к общим краткосрочным и долгосрочным выгодам для пользователей и социальным выгодам для общества, но также признала, что проект может привести к более высоким транспортным расходам в процентах от общих расходов домохозяйств для всех водителей, которые пользуются платными мостами на I-205, по сравнению с if проект не был построен (см. ответ 2.5).

следующие шаги:

Дополнительная экологическая оценка предоставит обновленный анализ воздействия пересмотренного проекта на местную и региональную экономику с использованием той же методологии, что и экологическая оценка 2023 года. Основываясь на материалах общественности и доступности данных, в дополнительном анализе будут использоваться более свежие данные переписи населения США, чем в предыдущем анализе.

2.18 ODOT необходимо предоставить более подробную информацию о планируемых мерах по смягчению последствий, любых предлагаемых программах мониторинга и о том, как они будут устранять негативные последствия для местной транспортной системы.

Нормативные акты Совета по качеству окружающей среды требуют, чтобы в документах Закона о национальной экологической политике (NEPA) были определены и рассмотрены соответствующие и разумные меры по смягчению неблагоприятных воздействий проекта (40 Свод федеральных нормативных актов [CFR] 1508.1[s]). Нормативные акты FHWA требуют, чтобы меры по смягчению последствий, которые определены подходящими для реализации, были включены в проект (23 CFR 771.105[e]) (т.е. экологические обязательства, определенные в документе-решении NEPA). Факторы, которые влияют на определение того, что является “разумным” и “уместным” в данном контексте, включают (но не ограничиваются ими) ресурс, на который оказано воздействие, степень ущерба ресурсу со стороны проекта, способность предлагаемого смягчения последствий устранить воздействие, возможно ли смягчение последствий или нет, и если это отвечает наилучшим общим общественным интересам.¹⁴

[Экологическая оценка 2023](#) года выявила потенциальные меры по смягчению последствий, которые ODOT намеревался доработать совместно с партнерами из местных органов власти по мере продолжения процесса экологической экспертизы. ODOT также обязалась разработать программу мониторинга транспортной системы, которая должна быть внедрена до первоначального введения платы за проезд по I-205. Эта программа установит исходные условия, а затем проследит за состоянием дорог в зоне потенциального воздействия, как это согласовано с местными органами власти, чтобы оценить степень изменения маршрута и его влияние на систему. В период общественного обсуждения экологической оценки 2023 года ODOT получила множество комментариев, касающихся потенциальных мер по смягчению последствий, включая:

¹⁴ [Закон о национальной экологической политике \(NEPA\) и принятии транспортных решений | Инструментарий экологической экспертизы | FHWA \(dot.gov\)](#)

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

- Опасения по поводу того, что меры по смягчению последствий будут недостаточными для устранения последствий
- Опасения по поводу того, что предлагаемые проекты по смягчению последствий не будут соответствовать местным приоритетам и планам
- Запросы о более подробной информации о сроках, реализации и финансировании проектов
- Запрашивает более подробную информацию о мониторинге и возможностях для дополнительного, будущего смягчения последствий.

следующие шаги:

ODOT и FHWA проведут оценку пересмотренной альтернативы строительства и определяют соответствующие и разумные меры по смягчению неблагоприятных воздействий в рамках дополнительной экологической оценки. Меры по смягчению последствий будут основаны на комментариях к экологической оценке 2023 года и текущих беседах с партнерами сообщества. Учитывая изменения масштаба проекта, связанные с пересмотренным вариантом строительства, вероятны изменения в ранее определенных стратегиях смягчения последствий.

Потенциальные стратегии устранения неблагоприятных последствий для производительности транспортной системы могут включать в себя различные эксплуатационные и/или проектные стратегии (например, изменение времени подачи сигнала/фазировки, рестрипинг). Дополнительная экологическая оценка будет включать в себя надежный план и процесс с участием нескольких юрисдикций для мониторинга, отчетности и устранения фактических/наблюдаемых последствий для дорожного движения, связанных с введением платы за проезд. План мониторинга и отчетности будет содержать подробную информацию о межведомственной координации и процессе выявления и реализации дополнительных мер по смягчению последствий в будущем, если это необходимо. Финансирование необходимых мер по смягчению последствий будет возложено на ODOT.

ODOT разработает первоначальную систему мониторинга с предлагаемыми показателями эффективности, основанную на требованиях Политики 6.16 в поправке к политике Плана автомобильных дорог штата Орегон к цели 6: Взимание платы за проезд и установление цен на заторы, а также ¹⁵рекомендациях Консультативного комитета по справедливости и мобильности [Комиссии по транспорту штата Орегон от июля 2022](#) года. Тематические области для оценки эффективности могут включать мобильность (например, объем перевозок, скорость передвижения и количество транзитных пассажиров), справедливость, качество воздуха, выбросы парниковых газов, эксплуатационные расходы и техническое обслуживание, а также получение доходов. Некоторые из этих показателей эффективности требуются федеральным законодательством и политикой штата, в то время как другие отражают приверженность ODOT обеспечению справедливости с помощью программы взимания платы. План мониторинга будет разработан в

¹⁵ ODOT. 2023. *Поправка к политике плана автомобильных дорог штата Орегон, цель 6: Взимание платы за проезд и установление цен на заторы.*
https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/OHP_Goal_6_Policy.pdf . Январь 2023 года.

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

партнерстве с местными органами власти, и по мере разработки плана общественности будет предоставляться больше информации.

2.19 ODOT следовало бы изучить совокупный эффект других региональных проектов, таких как Региональный проект по ценообразованию на мобильность, при проведении экологической оценки.

Кумулятивные эффекты - это воздействие на окружающую среду, которое является результатом постепенных последствий предлагаемого действия при добавлении к последствиям других прошлых, настоящих и разумно прогнозируемых действий (40 Свод федеральных правил 1508.1(g)(3)). ODOT и FHWA отобрали список будущих проектов, которые называются разумно прогнозируемыми будущими действиями (RFFAS), включенными для анализа совокупного воздействия в экологическую оценку 2023 года, путем рассмотрения Регионального транспортного плана Metro на 2018 год (RTP) и обсуждений с агентствами-партнерами. RFFAS соответствуют следующим критериям, как описано в разделе 3.15.1 [Экологической оценки 2023](#) года:

- Акция носит региональный масштаб и включена в список проектов с ограниченными финансовыми возможностями в RTP Metro на 2018 год.
- Основная цель акции - устранение заторов в коридорах I-205 или I-5, и она включена в список проектов с финансовыми ограничениями в RTP Metro на 2018 год.
- Ожидается, что это действие изменит схему движения транспортных средств или мультимодальных перевозок вблизи платного проекта I-205 и внесено в список проектов с финансовыми ограничениями в RTP Metro на 2018 год.
- Действие относится к одной или нескольким экологическим тематическим областям потенциального воздействия, связанным с физическим воздействием, окажет физическое воздействие на те же области ресурсов, на которые физически повлияла бы альтернатива строительства; и указано в списке проектов с финансовыми ограничениями в RTP Metro на 2018 год.

следующие шаги:

Что касается дополнительной экологической оценки, то RFFAS, определенные для поддержки анализа совокупного воздействия для Экологической оценки 2023 года, будут пересмотрены, чтобы определить, необходимы ли обновления для оценки совокупного воздействия пересмотренного проекта. ODOT признает, что многие комментарии общественности и агентств в ходе экологической оценки 2023 года конкретно касались включения проекта регионального ценообразования на мобильность (RMPP) в анализ совокупного воздействия проекта. ODOT добавит RMPP в качестве RFFA в анализ совокупного воздействия для дополнительной экологической оценки.

2.20 Процессы экологической экспертизы для проекта взимания платы за проезд по I-205 и проекта регионального ценообразования на мобильную связь должны быть объединены.

Каждый платный проект предлагается для достижения конкретной цели и удовлетворения потребностей, и хотя области потенциального воздействия могут перекрываться, каждый проект

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

имеет независимую полезность и не зависит от реализации другого проекта для продвижения вперед.

Как указано в ответе 2.19, ODOT включит проект регионального ценообразования на мобильность (RMPP) в анализ совокупного воздействия для дополнительной экологической оценки. Кроме того, экологическая оценка для RMPP будет включать пересмотренный проект платной дороги I-205 как часть будущего состояния при анализе последствий.

2.21 Территория проекта не отражала всех последствий для местных сообществ и не включала все дороги и перекрестки в районе проекта достаточно подробно.

[Экологическая оценка 2023](#) года предусматривает анализ последствий для исследуемой области, известной как область потенциального воздействия (API), которая была разработана для каждой изучаемой области экологической тематики.

В ответе 2.1 представлена информация о том, как ODOT и FHWA разработали транспортный API при участии местных юрисдикций. Как отмечается в этом ответе, ODOT и FHWA планируют проанализировать перекрестки, которые ранее не были включены в экологическую оценку 2023 года, на основе уточнения критериев отбора перекрестков для анализа, а также комментариев, полученных от местных юрисдикций.

API для качества воздуха, энергетики и парниковых газов, а также экономики были больше, чем API для транспорта, поскольку они были определены с использованием другого порогового значения для изменений объемов перевозок (плюс или минус 5%) на основе рекомендаций FHWA. В рамках анализа экологической справедливости, социальных ресурсов и сообществ был использован самый крупный API для учета всех потенциальных воздействий проекта. Главы о методологии каждого из отдельных технических отчетов для экологической оценки 2023 года содержат более подробную информацию о том, как были разработаны API.

следующие шаги:

В дополнительной экологической оценке будет использоваться тот же подход, что и в Экологической оценке 2023 года, для определения соответствующего API для каждой анализируемой области экологической тематики. Поскольку объем проекта был сокращен только до платы за проезд по мосту Абернети, размер API для некоторых экологических тематических областей будет географически меньше, чем API для экологической оценки 2023 года.

2.22 Проект приведет к увеличению шума от дорожного движения в населенных пунктах вблизи I-205.

Стандарт шума FHWA определяет элементы, которые должны быть включены в исследования шума дорожного движения для проектов строительства автомобильных дорог. Регламент определяет, когда возникает воздействие шума и когда необходимо рассмотреть вопрос о снижении уровня шума (смягчении его последствий). Руководство ODOT по шуму описывает выполнение ODOT требований стандарта по шуму FHWA.

[Экологическая оценка 2023](#) года рекомендовала три шумозащитные стены вдоль участков I-205 для дальнейшего рассмотрения на основе долгосрочных шумовых эффектов альтернативы

Ответы на часто поступающие комментарии по экологической оценке 2023 года

строительства, как описано в разделе 3.5.3 Экологической оценки 2023 года и более подробно в приложении G, [Технический отчет о шуме проекта I-205 Toll](#).

следующие шаги:

Пересмотренный проект больше не предусматривает дополнительной пропускной способности полосы движения на I-205; таким образом, проект соответствует определению проекта типа III в соответствии с 23 Сводом федеральных правил 772 и согласно определению в Руководстве ODOT по шуму. Проекты типа III, по определению, не подвергают чувствительные к шуму землепользования воздействию нового или существующего источника шума на шоссе и, как таковые, не требуют анализа шума дорожного движения или рассмотрения мер по снижению шума для уменьшения потенциального воздействия. Однако, как и в Экологической оценке 2023 года, в Дополнительной экологической оценке будет представлен количественный анализ потенциального воздействия шума на местные улицы, которые могут испытывать различия в объемах движения в результате пересмотренного проекта.