

I-205 收费站项目

# 对经常收到的2023年环评意见的回应

2023 年 11 月



# 对经常收到的2023年环评意见的回应

2023 年 11 月

准备用于:



编制:



科进美国  
西南第六大道 851 号, 1600 室  
波特兰, 俄勒冈州 97204



对经常收到的2023年环评意见的回应

如果您想获取有关西班牙语翻译的信息，请参阅 503 号-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

如需了解《美国残疾人法案》或《民权第六章》住宿、笔译/口译服务或更多信息，请致电 503-731-4128、TTY (800) 735-2900 或俄勒冈中继服务 7-1-1。

目录

**1 介绍..... 3**

1.1 2023年环境评估公众评议期 .....3

1.2 评论处理和编码.....3

**2 对经常收到的评论的回复..... 5**

2.1 当 205 号州际公路交通拥堵时，交通已改道至当地街道和替代路线。对 205 号州际公路收费将使拥堵更加严重，尤其是在俄勒冈城和西林恩，因为司机可能会走小路来避开收费站。ODOT 没有充分研究该项目对当地街道的影响。 .....5

2.2 为什么我目前缴纳的税款和其他资金来源不足以为 I-205 改进提供资金？ .....6

2.3 目前尚不清楚该项目的通行费收入将如何使用。他们会回到支付通行费的社区吗？ .....7

2.4 ODOT 应投资交通系统，例如 I 上的新车道-205或地区性交通系统，而不是花费可用资金建立收费系统。 .....7

2.5 收费将对低收入和中等收入家庭产生负面影响。这些居民应该获得折扣或豁免。 .....8

2.6 I-205 附近的社区和其他群体（例如送货司机、拼车司机和紧急救援人员）都依赖 I-205。他们会有折扣、豁免或其他优惠吗？ .....9

2.7 一旦支付了 I-205 改善建设债券，I-205 的通行费就应该取消。 .....9

2.8 许多人没有好的选择，无法调整工作时间表或乘坐公共交通工具。对于无法选择旅行时间、地点和方式的人们来说，会有哪些选择？ .....9

2.9 在环境评估完成之前，ODOT 没有提供足够的机会或充分的通知来提供环境分析的意见，而且征求意见期也不够长。 .....9

2.10 公众应该能够对收费项目进行投票。 .....10

2.11 ODOT 应完成项目的环境影响报告而不是环境评估。ODOT 没有充分分析收费对我们社区的影响。 .....11

2.12 ODOT 应该考虑更多潜在的替代方案，而不仅仅是“不建和建替代方案”，例如对一条车道收费或实施快速车道而不是对所有车道收费，在不收费的情况下建设一条新车道，在 I-205 上不添加新车道的情况下收费，并增加该地区的交通服务。 .....12

2.13 收费并不能有效减少拥堵、激励人们选择其他出行方式，也不能为我们的社区带来利益。 .....13

2.14 收费 I-205 将增加当地道路上的交通量，从而增加一般旅客的安全风险，尤其是行人和骑自行车的人。 .....13

2.15 如果通行费率尚未最终确定，ODOT 就不可能充分分析通行费的影响。ODOT 需要分享普通家庭的通行费。 .....14

2.16 该项目将导致我所在社区的空气污染物和/或温室气体排放量增加，因为交通状况会变得更糟，高速公路上的汽车也会更多。 .....14

2.17 收费将影响当地道路上企业的通行，这些道路因交通改变而出现拥堵，并将导致商品和服务成本上升。家庭和企业的成本和负担将超过任何好处。 .....15

2.18 ODOT 需要提供有关计划的缓解措施、任何拟议的监测计划以及它们将如何解决对当地交通系统的负面影响的更多详细信息。 .....16

2.19 ODOT 应该研究环境评估中的区域交通定价项目等其他区域项目的累积影响。 .....17

2.20 I-205 收费项目和区域交通定价项目的环境审查流程应合并。 .....17

2.21 项目区没有反映对当地社区的所有影响，也没有足够详细地包括项目区的所有道路和交叉口。 .....18

2.22 该项目将导致 205 号州际公路附近社区的交通噪音增加。 .....18

缩略语



## 对经常收到的2023年环评意见的回应

首字母缩略词/缩写	定义
ACS	美国社区调查
应用程序编程接口	潜在影响领域
CE	绝对排除
病死率	联邦法规
差热分析	动态流量分配
电子金融公司	股权框架社区
电化学阻抗谱	环境影响报告书
埃玛克	股权和流动性咨询委员会
联邦公路管理局	联邦公路管理局
HB	众议院法案
我-	州际公路
MSAT	移动源空气毒物
全国空气质量标准	国家环境空气质量标准
国家环境保护局	国家环境政策法
ODOT	俄勒冈州交通部
口服补液盐	俄勒冈州修订法规
项目	I-205 收费站项目
射频消融	合理预见的未来行动
RMPP	区域交通定价项目
实时控制中心	区域收费咨询委员会
实时传输协议	区域交通规划
斯特拉克	全州收费规则制定咨询委员会
美国环保局	美国环境保护署

# 1 介绍

2023年2月，俄勒冈州交通部（ODOT）和联邦公路管理局（FHWA）根据《国家环境政策法》（NEPA）发布了 I-205收费站项目（简称“项目”）的环境评估，以征求公众意见。该项目建议浮动费率通行费<sup>1</sup>为阿伯内西大桥和图拉丁河大桥筹集资金，用于 I-205 计划改进工程的建设并管理拥堵。2023 年环境评估评估了收费和收费资助的 I-205 改善措施对人类和自然环境的影响。

自[2023年环评](#)发布和征求意见以来，几个关键因素发生了变化，影响了项目成本和收入来源。2023 年 5 月，州长科特克指示 ODOT 将通行费征收推迟到 2026 年，以回应立法者和克拉克马斯县居民的担忧。通行费收入的延迟使得 I-205 改善工程的第二阶段有必要无限期推迟，这也缩小了 I-205 通行费项目的范围。ODOT 和 FHWA 正在评估这一修订后的 I-205 收费项目的环境影响，并将在补充环境评估中提交分析结果。ODOT 和 FHWA 计划于 2024 年夏季发布补充环境评估，以供公众审查和评论。

ODOT 和 FHWA 重视通过 2023 年环境评估意见提供的意见，其中一些意见适用于修订后的 I-205 收费项目。本文件回应了 2023 年环境评估征求意见期间经常提出的意见。

## 1.1 2023年环境评估公众评议期

ODOT 和 FHWA 在 2023 年 2 月 21 日至 2023 年 4 月 21 日为期 60 天的征求意见期内，邀请机构、部落和公众对环境评估和技术报告提出意见。ODOT 和 FHWA 收到了 2,800 多条意见提交。

环境评估公众参与活动和意见摘要提供了环境评估意见征询期之前和期间的外展活动的全面摘要，以及收到的所有公众和机构意见的摘要。ODOT 和 FHWA 已在[俄勒冈收费站网站](#)上发布了收到的所有评论的摘要和全文。

## 1.2 评论处理和编码

项目团队成员审查了所有评论提交，识别了提交中的各个评论，并按主题对评论进行了分类。每个评论提交可以包括针对多个主题的评论。表 1 列出了每个主题类别的使用频率。

---

<sup>1</sup> 可变费率通行费是根据一天中不同时间段收取的使用道路或桥梁费用，可用作将需求转移到一天中不太拥堵时间的策略。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

## 桌子1。按主题划分的环境评估意见数量

话题	评论数 <sup>2</sup>
改道/改道	1,010
收入和税收	960
家庭财务	900
信任与责任	880
公平	790
拥堵观察和影响	790
公众参与/流程	740
备择方案	600
目的和需要、目的和目标	580
多式联运	490
收费实施	470
公平	400
安全	350
空气质量、气候变化、温室气体排放和能源	350
商业及货运	300
社会资源和社区	270
缓解和监控	190
其他区域项目和交通计划	170
收费的其他示例	140
其他环境影响	130

<sup>2</sup> 每个评论都可以标记多个主题。数字四舍五入到最接近的十位。

## 2 对经常收到的评论的回复

ODOT 审查了[2023 年环境评估征求意见](#)期间收到的所有意见，整理了最常收到的意见和问题，按主题进行组织，并将其总结为以下 22 条常见意见。它们大致按频率顺序呈现并进行总结，以反映收到的评论的一般主题和情绪。

由于自 2023 年环境评估完成以来，I-205 收费项目（项目）的范围发生了变化，因此对经常收到的评论的大多数回复都确定了环境审查流程的后续步骤，例如补充环境评估将如何更新分析并在适用的情况下纳入 2023 年环境评估征求意见期间收到的意见。

### 2.1 当 205 号州际公路交通拥堵时，交通已改道至当地街道和替代路线。对 205 号州际公路收费将使拥堵更加严重，尤其是在俄勒冈城和西林恩，因为司机会走小路来避开收费站。ODOT 没有充分研究该项目对当地街道的影响。

现有交通数据表明，一些司机目前使用当地街道来避免高速公路拥堵，正如 2023 年环境评估附录 C、[I-205 收费项目运输技术报告](#)第 4.2 节中所讨论的那样，只要高速公路畅通无阻，他们就会继续这样做拥挤。

在[2023 年环境评估](#)中，ODOT 分析了拟议项目（建设替代方案）与没有项目（无建设替代方案）对当地街道重新布线的潜在未来影响。项目团队根据 2045 年地铁区域出行需求模型结果中每日、上午高峰时段和下午高峰时段交通量的预期变化，确定了要研究的道路和交叉口。如果“禁止建设”和“建设替代方案”之间上午或下午高峰时段交通量的变化满足以下所有三个标准，则选择交叉口位置纳入研究区域（称为潜在影响区域）：

- 成交量增加超过 10%
- 总计增加超过100辆
- 体积容量比<sup>3</sup>在构建替代模型中大于 0.7

项目团队考虑了当地司法管辖区对特定关注点的意见。由于与当地市县的协调，ODOT 和 FHWA 将研究潜在交通改道影响的交叉路口数量从 34 个增加到50 个。

项目团队还开发并实施了动态流量分配 (DTA) 特定于 I-205 收费项目的模型，用于分析上午和下午高峰时段的影响。项目团队使用 DTA 模型来确认地铁区域出行需求模型的结果，并更准确地反映拥堵条件下与通行费相关的潜在重新路线。

项目团队分析了一组定义的绩效指标，以评估对当地街道和十字路口的潜在影响，包括未来交通量、容量与容量比率、平均车辆延误（十字路口位置的等待时间）、服务水平（交通质量）道路上的交通流量和行驶时间。

---

<sup>3</sup> 交通容量比通过将交通量除以道路容量来衡量道路拥堵程度。



## 对经常收到的2023年环评意见的回应

2023 年环境评估附录 C 第 3 章 “I-205 收费项目交通技术报告” [提供](#)了 2023 年环境评估分析所用方法的更详细说明。ODOT 向参与机构提供了拟议的方法供其审查，并在开始分析之前纳入了他们的意见。

2023 年环境评估第 3.1.5 节确定了与建设替代方案（拟议项目）相比，不建设替代方案（没有该项目的未来条件）的潜在短期和长期交通影响。2023年环境评估附录C、I第5.3节-I-205 收费项目交通技术报告提供了有关这些效益和影响的更详细信息和数据。

**下一步：**

与 2023 年环境评估一样，补充环境评估分析将确定修订后的项目区域附近的主要道路和交叉口，与不建设替代方案相比，修订后的建设替代方案下，这些道路和交叉口可能会出现上午或下午高峰时段交通量和拥堵程度的差异。补充环境评估的交通分析方法通常与 2023 年环境评估相同。补充分析将包括对假设通行费率的改进（包括假设卡车费率较低）。它可能包括 2023 年环境评估中未考虑的新研究交叉点，基于当地司法管辖区的意见以及对确定交叉点以评估影响的筛选标准的细化。

补充环境评估将报告 I-205 及附近街道和十字路口的交通量、出行时间、十字路口运营和拥堵程度的差异，并考虑所有模式，包括车辆、货运、公共交通和主动运输。与 2023 年环境评估相比，缩小范围的项目可能会对当地街道产生不同的影响。

**2.2 为什么我目前缴纳的税款和其他资金来源不足以为 I-205 改进提供资金？**

ODOT 依赖传统的资金来源来支付交通基础设施改善项目，例如燃油税和登记费，但已跟不上我们交通系统的需求和需求以及建设新交通项目成本的不断上升。汽车的燃油效率和电动化程度越来越高，这是有望到 2050 年将交通运输碳排放量减少 60% 的主要原因。随着时间的推移，这将导致燃油税带来的收入更少，这意味着需要各种资金来源来维护和升级交通系统。此外，全国高速公路建设的高通胀导致项目成本大幅上升，而我们地区的拥堵成本继续损害我们当地和区域经济。高通胀和高昂的拥堵成本增加了对新的、可持续的资金来源的需求，以应对这些不可预见的成本。

ODOT 正在探索按照州法律的指示征收收费，以减少波特兰大都市区的拥堵并提高收入以进行改善。俄勒冈州立法机关批准众议院法案 (HB) 2017 年 (俄勒冈州修订法规 [ORS] 184.617-184.742) 和 2021 年 HB 3055 (ORS 383.001)，指示俄勒冈州交通委员会在波特兰大都市区的 I-5 和 I-205 公路上推行和实施收费减少拥堵并支付交通改善费用。

[2023 年环境评估](#)确定需要通行费收入来资助关键交通项目的建设，包括 I-205 改进（参见 2023 年环境评估第 1.4.1 节）。

2023 年 5 月，州长 Kotek 指示 ODOT 将 I-205 和 I-5 的收费推迟至 2026 年 1 月 1 日，以回应克拉克马斯县民选官员和社区成员的担忧。为了响应这一指令，ODOT 于 2023 年 7 月提交了[城市交通战略财务计划](#)，以回答有关如何在短期和长期支付城市交通战略项目的关键问题。在财务计划中确定的第一阶段资金中，关于 I-205 的改进，ODOT 将重点完成阿伯内西大桥的重建，并将 I-205 收费项目减少为仅在阿伯内西大桥收费。之前在 2023 年环境评估中评估的其他 I-205 改进项目（高速公路拓宽和 I-205 7 英里路段其他桥梁的更换/重建）短期内不再可用，因此，这些改进不包含在该项目中。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

ODOT 估计，到 2025 年，城市交通战略项目产生的成本将用完 HB 2017 的所有可用资金和其他可用资源，并且需要额外资金来完成 1A 阶段的建设。为了弥补这一缺口，ODOT 将需要额外的资金来源，例如收费，或者需要削减全州交通改善计划中的项目资金以偿还短期借款。补充环境评估中将评估的修订项目确定了需要通行费收入来帮助资助阿伯内西大桥的重建，以使其做好抗震准备。

## 2.3 目前尚不清楚该项目的通行费收入将如何使用。他们会回到支付通行费的社区吗？

是的，阿伯内西大桥收取的通行费将用于在该地点穿越威拉米特河，做好地震准备。

ODOT 正在寻求该项目的环境批准，该项目已根据 23 美国法典第 129 条（第 129 条）中规定的联邦收费计划获得授权。第 129 节一般收费计划允许公共机构对联邦援助高速公路征收新的通行费，以用于新高速公路、桥梁或隧道的初步建设；在不减少免费车道数量的情况下，在现有高速公路上初步建设新车道；以及桥梁、隧道和高速公路的重建或更换。

每当根据第 129 条规定的法定权限对设施收费时，从设施运营中收取的通行费收入必须用于收费设施上的项目或授权收费的项目。这意味着，对于修订后的项目，ODOT 可以且只会将通行费收入用于阿伯内西大桥重建以及通过环境分析确定的任何缓解措施（参见响应 2.2）。

根据联邦法律的要求，通行费收入将首先用于支付收费公路的运营和维护费用以及通行费项目本身的费用。一旦满足联邦要求，任何超额（净）通行费收入将受俄勒冈州宪法（第 IX 条第 3a 节）、州法律和俄勒冈州交通委员会政策的约束。俄勒冈州宪法规定，从机动车辆的使用或运营中获得的收入用于道路项目，其中可能包括建设或重建车道，以及道路内或沿线的自行车和行人设施或交通改善。

作为根据俄勒冈州修订法规 383.004 设立的州收费机构，俄勒冈州交通委员会有权指定通行费收入，这些决定将通过广泛的公众参与过程做出。国家政策规定，通行费收入将投资于收取的同一走廊。

ODOT 通过[其网站上发布的财务报告](#)定期更新其所有收入的支出情况。

## 2.4 ODOT 应投资交通系统，例如 I 上的新车道-205或地区性交通系统，而不是花费可用资金建立收费系统。

众议院法案（HB）2017（俄勒冈州修订法规 [ORS] 184.617-184.742）和 HB 3055（ORS 383.001）指示 ODOT 评估 I-5 和 I-205 的收费，并指示俄勒冈运输委员会和 ODOT 推行和实施收费波特兰大都市区 I-5 和 I-205 上的交通拥堵管理并支付交通改善费用。

HB 2017 还为改善全州货运铁路、公共交通以及自行车和行人设施提供了资金。在 HB 2017 生效后的五年内，ODOT 已在公共交通方面投资了 3.12 亿美元，并资助了 21 个多功能道路项目，总额达 1,510 万美元，以帮助将步行和滚动的人与汽车和货运交通分开。

俄勒冈州宪法规定，通行费收入可用于建设或重建道路内或沿线的自行车、行人和交通改善设施（参见回应 2.3）。ODOT 正在与交通提供商和当地司法管辖区合作，在网络存在缺口的地区增强多式联运选择。改善交通便利的方案可能包括增加现有公交车路线的班次、建立新的公交车路线或改善交通服务的道路项目。

。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

**2.5 收费将对低收入和中等收入家庭产生负面影响。这些居民应该获得折扣或豁免。**

[2023 年环境评估](#)分析了低收入家庭通行费成本相关的潜在不利影响，其中还可能包括历史上和目前服务不足的社区，例如有色人种社区、部落成员、固定收入老年人（65 岁以上）、青少年（18 岁及以下）、残疾人、英语水平有限的人以及没有车辆的家庭。该项目可能会增加所有司机的交通成本占家庭总支出的百分比，这对于低收入司机来说会更高，特别是那些达到或低于联邦贫困线的司机，如 2023 年环境评估第 3.8 节所述。

为了抵消这些影响，ODOT 承诺为低收入人群提供折扣或信贷计划（请参阅 2023 年环境评估第 3.8.4 节）。2022 年 9 月，俄勒冈州交通部和俄勒冈州交通委员会向俄勒冈州立法机关提交了一份名为《[低收入通行费报告](#)》的折扣方案报告，供其审议。低收入通行费计划的制定正在进行中。ODOT 致力于为收入等于或低于联邦贫困线 200% 的家庭实施低收入通行费计划，并计划在通行费首次实施时提供此福利。以 200% 联邦贫困线为基础制定低收入通行费计划是一种常见做法<sup>4</sup>这将使该计划能够依赖现有的服务提供商进行收入核实。ODOT 和俄勒冈州交通委员会仍在考虑针对联邦贫困线 200% 至 400% 家庭的计划方案，以便进行更深入的分析。将有机会就草案选项提供公众反馈，并继续与[公平和流动咨询委员会](#) (EMAC) 和[全州收费规则制定咨询委员会](#) (STRAC) 等就收费项目制定提供建议的团体进行协调。有关基于收入的折扣的更多信息，请参阅 ODOT 网站上[STRAC 2023 年 9 月 22 日会议材料](#)中的通行费规则草案以及[EMAC 2023 年 10 月 4 日会议上提供的分析](#)。

俄勒冈州交通委员会将根据正在进行的技术和财务分析、委员会建议和公众意见的结果，确定最终的通行费率，包括任何折扣或账户结构以及符合低收入通行费计划资格的地理范围。在收费开始之前，将提供有关如何加入低收入收费计划的更多信息和资源。ODOT 将在收费开始时管理基于收入的福利。

**下一步：**

ODOT 和 FHWA 将分析修订后的建筑替代方案对环境正义人口的潜在影响<sup>5</sup>和公平框架社区<sup>6</sup>在补充环境评估中。根据公众意见和 2023 年环境评估以来的新数据，ODOT 将使用最新的美国人口普查数据来反映项目区域的潜在变化。补充环境评估将报告修订后的建筑替代方案对低收入人群的影响，包括家庭交通成本、出行时间、获得社会资源和活动中心、安全以及 2023 年环境评估中先前研究的其他因素。补充环境评估还将酌情确定避免、尽量减少或减轻不利影响的策略。低收入通行费计划的具体参数（如果有）将包含在补充环境评估中提出的分析中。

<sup>4</sup> 请参阅[低收入通行费报告](#)第 6 章，了解其他基于收入的通行费计划和票价系统的最佳实践。

<sup>5</sup> 环境正义人群被定义为少数群体和/或低收入人群。2023 年环境评估第 3.8.1 节提供了有关分析方法的更详细定义和信息，这些定义和信息也将用于补充环境评估。

<sup>6</sup> 公平框架社区是指成人（65 岁以上）、儿童（18 岁及以下）、残疾人、英语水平有限的人以及没有车辆的家庭。2023 年环境评估第 3.7.1 节提供了有关分析方法的更多信息，这些信息也将用于补充环境评估。

## 2.6 I-205 附近的社区和其他群体（例如送货司机、拼车司机和紧急救援人员）都依赖 I-205。他们会有折扣、豁免或其他优惠吗？

[全州收费规则制定咨询委员会 \(STRAC\)](#) 目前正在讨论豁免、抵免和折扣。STRAC 就俄勒冈州管理规则草案提供建议，内容涉及客户如何与收费系统互动和使用收费系统以及如何设置和调整费率。这些规则将适用于波特兰大都市区规划的收费项目，包括 I-205 收费项目。

法律要求公共交通和军事人员豁免。考虑豁免的其他用户和车辆类型包括紧急响应车辆，例如警察、消防和救护车，以及高速公路安全响应车辆。ODOT 和部落政府代表正在单独的政府间程序中探讨对联邦认可的部落和部落政府车辆成员的豁免。

包括有关豁免、抵免和折扣提案的规则草案预计将于 2023 年底可供公众审查和评论。根据 STRAC 的建议和公共程序，俄勒冈州交通委员会将确定通行费，包括确定任何折扣、抵免或豁免以及账户结构。有关正在考虑的豁免的更多信息，请参阅[ODOT 网站上的 STRAC 会议材料](#)。

## 2.7 一旦支付了 I-205 改善建设债券，I-205 的通行费就应该取消。

建筑债券的偿还大约需要25至30年。俄勒冈州交通委员会将通过国家环境政策法案 (NEPA) 审查之外的单独程序来确定收费的持续时间。请参阅[响应 2.3](#)，了解除了偿还建设债券之外，I-205 走廊通行费收入的其他支出方式的更多信息。

## 2.8 许多人没有好的选择，无法调整工作时间表或乘坐公共交通工具。对于无法选择旅行时间、地点和方式的人们来说，会有哪些选择？

ODOT 认识到 I-205 走廊沿线及周边地区的交通选择有限。ODOT 正在与 TriMet 和 SMART 等交通提供商以及克拉克马斯县等当地司法管辖区合作，扩大该地区的多式联运选择，以便人们有更多选择，并可以选择适合自己的出行选择。选项可能包括增加现有巴士路线的班次或建立新的巴士路线。

ODOT 还认识到，并非每个人都可以改变自己的日程安排来避开高峰时段的出行。不过，一些可以在日常生活中做出调整的旅行者，例如选择将办事推迟到非高峰时间，会根据通行费的费用进行调整。交通模型表明，从繁忙的道路上减少 5% 的车辆可以减少交通流量，并提高汽车的流动效率。这 5% 的车辆会选择多种选择，包括在不同时间出行、拼车、不出行、使用不同模式或采取不同路线。在高峰出行时间，道路上的车辆减少意味着交通流量减少，对于那些当时别无选择只能开车的人来说，提高了出行的可靠性。

ODOT 将制定低收入通行费计划，以帮助抵消通行费对低收入人群家庭预算的影响（参见[回应 2.5](#)）。

## 2.9 在环境评估完成之前，ODOT 没有提供足够的机会或充分的通知来提供环境分析的意见，而且征求意见期也不够长。

ODOT 和 FHWA 进行了广泛的公众参与、机构协调和部落咨询，以在 I-205 收费项目的整个开发过程中收集意见。自 2020 年夏季开始以来，公众和参与机构的参与一直在持续进行。在 2023 年环境评估发布之前，ODOT 为各机构、部落和公众提供了广泛的机会来审查项目信息并提供反馈，包括向地方官员、委员会和理事会进行 100 多次公开简报和演示；大量的桌子、研讨会或聆听会议活动，包括在农贸市场等社区聚会场所；焦点小组和利益相关者访谈；以及在线和现场开放日，以提供有关该项目的信息。意见提供了

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

2023 年环境评估的关键要素，包括项目的目的和需求、考虑的替代方案、潜在影响和可能的缓解措施。[2023 年环境评估](#)第 4 章对这一参与进行了总结。

在 2023 年环境评估征求意见期间，ODOT 通过提案活动、网络研讨会、机构和公众简报、业务游说、收费委员会会议、与社区组织的接触、当地的广告和新闻报道，向社区通报该文件和发表意见的机会媒体、电子邮件通讯和社交媒体帖子。项目团队还与社区参与联络员密切合作，与多元化和服务不足的社区共享信息，招募公众加入七个讨论组，并将信息从英语翻译成越南语、中文、俄语或西班牙语。[俄勒冈收费站网站](#)上提供的环境评估公众参与活动和意见摘要提供了 2023 年环境评估意见征询期之前和期间的外展活动的全面摘要。

法规<sup>7</sup>环境评估和 ODOT 批准的 NEPA 公众参与程序，<sup>8</sup>指定评论必须在 30 天的可用期内提交，除非 FHWA 有充分理由确定需要不同的期限。这些时间限制支持 FHWA 和 ODOT 促进及时、高效的决策过程的责任。2023 年 2 月 21 日，ODOT 和 FHWA 发布了 I-205 收费项目环境评估，为期 45 天的审查和公众评议期。最初的 45 天公众评议期超出了联邦法规 (CFR) 771.119(f) 23 条规定的标准 30 天可用期，以表彰人们对拟议行动的高度兴趣并确保有充足的时间审查俄勒冈州第一个收费项目的环境评估。

2023 年 3 月 2 日，为了响应合作伙伴要求更多时间的请求，ODOT 和 FHWA 同意将原来的 45 天公众意见征询期延长至 60 天。ODOT 咨询了 FHWA，确定 60 天的意见征询期平衡了已收到的额外审查时间的请求，同时确保及时的决策过程并保持与 40 CFR 1500-1508 的 NEPA 实施法规的一致性。基于这些因素，联邦公路管理局确定不会再延长征求意见期。

2023 年 5 月，ODOT 收到科特克州长的指示，将通行费征收推迟至 2026 年 1 月。俄勒冈州首次实施收费需要广泛的规划和社区参与。这一新的时间表是一个改善 ODOT 公共宣传并获得更多指导以及与 ODOT 合作伙伴和当地社区互动的机会。

**下一步：**

在准备补充环境评估期间，ODOT 将继续与当地司法管辖区、合作伙伴、公众和咨询委员会（公平和流动性咨询委员会和区域收费咨询委员会）密切协调。这将包括向地方和地区官员持续通报情况，以及社区参与公共活动。补充环境评估的修订分析将纳入 2023 年环境评估征求意见期内从公众和机构收到的意见，如回应 2.1、2.5 和 2.19 中进一步所述。补充环境评估将于 2024 年在 30 天的期限内发布以征求公众意见。FHWA 和 ODOT 确定 30 天的持续时间对于补充环境评估来说是足够的，因为修订后的建设替代方案的范围有所缩小。

**2.10 公众应该能够对收费项目进行投票。**

俄勒冈州立法机关指示 ODOT 通过 2017 年众议院法案 (HB) 2017 和 2021 年 HB 3055 评估 I-5 和 I-205 的收费。在[2023 年环境评估](#)期间以及现在的补充环境评估期间，项目团队一直与市、县和地区政府以

<sup>7</sup> 23 美国联邦法规 771.119(f)

<sup>8</sup> 网址：[https://www.oregon.gov/ODOT/GeoEnvironmental/Docs\\_NEPA/NEPA\\_PI\\_Procedures\\_FHWA.pdf](https://www.oregon.gov/ODOT/GeoEnvironmental/Docs_NEPA/NEPA_PI_Procedures_FHWA.pdf)

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

及社区组织合作，分析项目的效益和影响，并举办开放日和网络研讨会以听取意见整个项目开发过程中的公众意见。

各机构和公众的意见确定了 2023 年环境评估的范围、方法和分析，并将继续进行修订后的项目。ODOT 将机构和公众意见纳入 2023 年环境评估所采取的步骤示例包括：

- 根据公众、机构、公平机构和公平机构收到的意见，更新 2023 年环境评估第 1.5 节中列出的 I-205 收费项目目标和目标，纳入公平性并承认对附近和邻近社区的生活质量影响流动咨询委员会，以及对历史上和目前被排斥和服务不足的社区的具体外展活动。
- 添加绩效衡量指标以考虑对弱势群体的公平影响，例如健康、安全和可达性。
- 在与当地市县的持续协调的基础上，将研究潜在交通改道影响的十字路口数量从 34 个增加到 50 个。
- 评估实施收费的潜在环境影响以及由此产生的交通模式变化，涵盖交通以外的一系列主题领域，包括环境正义、社会资源和社区以及噪音。
- 通过与受影响的城市和县的密切协调（包括举办一系列研讨会），提出缓解措施，以抵消对当地道路的预计影响。
- 扩大参与机会和外展活动的数量，以提供有关 I-205 收费站项目和环境审查流程的信息，包括在当地活动和简报会上分发的传单。

请参阅 2023 年环境评估第 4 章“公众参与、机构协调和部落协调”，了解有关 ODOT 在整个 I-205 收费项目开发过程中公众参与承诺的更多信息。

## 2.11 ODOT 应完成项目的环境影响报告而不是环境评估。ODOT 没有充分分析收费对我们社区的影响。

《国家环境政策法案》(NEPA) 要求，当项目可能对人类环境质量产生重大影响时，需要准备一份环境影响报告书 (EIS)（《联邦法规》第 23 条 [CFR] 771.123(a)）。当项目不太可能产生重大影响或影响的重要性未知时，需要准备环境评估，以确定是否需要 EIS。如果未发现不利影响或可以将其减轻至显着水平以下，则可以准备无显着影响的调查结果。如果在环境评估过程中发现重大影响，则会编制环境影响报告书。

2020 年夏季，FHWA 与 ODOT 协调，决定根据 NEPA 对 I-205 收费站项目进行环境评估。

NEPA 分类的理由是：

- **不太可能产生重大影响：**潜在项目影响的细节尚不清楚，但根据已知信息，假定影响并不重大。预期影响主要与 I-205 收费站造成的交通模式变化有关。物理施工的影响将仅限于收费站和相关标牌的安装、相关电气和通信基础设施的布线，以及与斯塔福德路和俄勒冈州 213 号公路之间的 205 号州际公路计划拓宽和抗震改进相关的施工影响。获得 NEPA 明确排除许可。
- **收费项目的国家先例：**在全国范围内，FHWA 通常会为收费项目准备环境评估报告，因为这些项目不会对环境造成重大影响。例子包括 I-405 伦顿至贝尔维尤拓宽和快速收费车道项目（华盛顿州交通部）； I-95 HOT 车道项目（弗吉尼亚州交通部）； 183 北方交通项目（德克萨斯州交通部）；收费站 1 和 2（罗德岛州交通部）；收费站 3、4、6 至 13（罗德岛州交通部）。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

与环境影响报告相比，环境评估不允许机构进行更少的分析或更详细地分析项目影响；它重点分析那些可能重大的影响。[2023 年环境评估](#)对项目可能产生的潜在影响进行了全面分析，其详细程度与环境影响报告中包含的内容类似。这包括详细分析对交通、空气质量、气候变化、经济、噪音、视觉质量、社会资源和社区、环境正义、土地利用、地质和土壤、有害物质、历史和考古资源、植被和野生动物的潜在影响，湿地和水资源以及累积影响。

**下一步：**

对于补充环境评估，相关环境主题领域将进行与 2023 年环境评估相同的严格分析。ODOT 将重新审查修订后的项目将如何影响当地社区，并酌情确定缓解措施。

**2.12 ODOT 应该考虑更多潜在的替代方案，而不仅仅是“不建和建替代方案”，例如对一条车道收费或实施快速车道而不是对所有车道收费，在不收费的情况下建设一条新车道，在 I-205 上不添加新车道的情况下收费，并增加该地区的交通服务。**

2017 年，俄勒冈州立法机构通过《2017 年俄勒冈州众议院法案》(HB) 指示俄勒冈州交通委员会在波特兰大都市区推行并实施 I-5 和 I-205 的价值定价，以帮助管理交通拥堵。俄勒冈州立法机关于 2021 年通过的俄勒冈州 HB 3055 法案进一步支持俄勒冈州收费计划和相关收费项目的实施，以管理拥堵并增加收入。根据这一方向，ODOT 正在制定一项全州收费计划，即俄勒冈州收费计划，以管理拥堵并增加收入，首先从两个收费项目开始：I-205 收费项目和区域交通定价项目 (RMPP)。

环境质量委员会法规规定，环境评估应“简要讨论……NEPA 第 102(2)(E) 节要求的替代方案”（联邦法规 40 条 1501.5[c][2]）。[2023 年环境评估](#)的第 2.2.1 至 2.2.4 节总结了最初考虑但未推进研究的收费替代方案，以及 ODOT 未推进这些替代方案的原因。在不收费的情况下改进 I-205 的方案无法满足项目目的和需求，其中包括为关键项目筹集建设资金（参见 2023 年环境评估第 1.4 节）。

在开发 I-205 收费项目之前，ODOT 于 2017 年进行了价值定价可行性分析，以评估拥堵定价的不同选项，并确定拥堵定价如何以及在何处有助于改善高峰出行期间 I-5 或 I-205 的拥堵情况。早期分析比较了两种实施收费的方法：1) 对所有车道收费；2) 对单个车道收费，通过对现有车道收费或在每个行驶方向建设新的收费车道。在第一轮评估之后，总共评估了五个概念，其中包括概念 D，它将为 I 上每个方向的第三条车道定价。-从俄勒冈州 99E 号公路乘坐 205 号公路至斯塔福德路 (Stafford Road)。最终，价值定价可行性分析建议对现有州际公路的所有车道进行收费，而不是对单个车道或一组车道进行定价。更具体地说，不推荐概念 D，因为它几乎无法提供缓解拥堵的效益，并且预计不会产生大量收入来为规划的车道和桥梁拓宽项目的建设做出贡献。有关分析的更多信息，请参阅[波特兰都市区价值定价可行性分析](#)。另请参阅[2023 年 9 月 STRAC 会议材料](#)中包含的 RMPP 管理车道评估备忘录，了解有关管理车道的更多信息。

为了响应公众意见，ODOT 正在继续探索管理车道的潜在用途，为 I-205 上规划车道的未来建设提供资金。该分析不是 I-205 收费项目补充环境评估的一部分。

ODOT 将继续与交通提供商和当地司法管辖区合作，确定并实施多式联运解决方案，为项目走廊内的人们提供更多出行选择（参见回应 2.4）。

## 2.13 收费并不能有效减少拥堵、激励人们选择其他出行方式，也不能为我们的社区带来利益。

拥堵收费通过在高峰时段收取较高的费用并在其他时间收取较低的费用来帮助平滑交通流量，以便旅客可以做出明智的选择，例如将办事推迟到非高峰时段；乘坐公交车、骑自行车或拼车，而不是单独开车；或者支付通行费以获得更可靠的旅行。波特兰并不是第一个探索拥堵收费作为减少交通的工具的城市。西雅图和明尼阿波利斯/圣路易斯等地十多年来，保罗一直在使用拥堵费，并取得了巨大成功。FHWA 报告称，西雅图的交通量下降了 35% 至 40%，明尼阿波利斯/圣路易斯的交通量下降了 35% 至 40%。该州交通部门的 Paul 发现，大约 96% 的时间里，司机都能以每小时 45 英里以上的速度行驶。

收费也符合国家交通目标和政策。正如[俄勒冈州高速公路规划政策 6.C](#)中所述，“拥堵收费的目的是改变某些用户的行为，以便他们选择不同的交通方式、一天中的时间、路线或不出行。拥堵收费可以被视为包含新的或升级的基础设施的收费项目的补充部分，但也可以被视为州际或高速公路段的出行需求策略，而无需在定价设施上进行任何计划的基础设施项目。”

正如[2023 年环境评估](#)第 3.1.2 节所述，根据建设替代方案，I-205 上午和下午高峰时段双向的出行时间和拥堵程度将得到改善。

### 下一步：

补充环境评估的交通建模正在进行中。由于项目范围缩小，补充环境评估中与拥堵、出行时间和其他影响相关的影响可能与 2023 年环境评估有所不同。

## 2.14 收费 I-205 将增加当地道路上的交通量，从而增加一般旅客的安全风险，尤其是行人和骑自行车的人。

[2023 年环境评估](#)确定了潜在影响区域内所有出行方式对安全状况的潜在影响，包括预计未来涉及骑自行车者、行人、死亡/受伤和财产损失的碰撞事故数量，包括十字路口和已确定研究走廊沿线的事故数量。构建替代方案与无构建替代方案的比较。2023年环评还分析了该项目是否会对交通压力水平（LTS）适合步行和骑自行车的人。LTS 是一种分析方法，用于通过估计自行车和行人基础设施的感知安全来量化多模式条件。更多详细信息（包括分析结果）包含在 2023 年环境评估第 3.1.2 节以及I的第 5.3.5 节和 5.3.7 节中。 [-205收费项目交通技术报告](#)。

### 下一步：

补充环境评估将使用与先前分析类似的方法，对修订后的项目对 I-205 和当地街道的安全相关影响进行最新分析。然而，由于补充环境评估中考虑的项目范围缩小，与安全相关的影响可能会有所不同。补充环境评估还将酌情确定缓解措施，包括跟踪收费对 I-205 和当地道路的影响的监测计划（参见回应 2.18）。



## 对经常收到的2023年环评意见的回应

**2.15 如果通行费率尚未最终确定，ODOT 就不可能充分分析通行费的影响。ODOT 需要分享普通家庭的通行费。**

国家环境政策法案 (NEPA) 分析旨在为联邦决策提供知情基础，就收费项目而言，分析通常在收费费率决定最终确定之前进行。<sup>9</sup>因此，NEPA 分析需要对通行费和通行费结构做出假设。

出于[2023年环境评估](#)和财务规划的目的，ODOT 假设了一个基准工作日可变费率收费表，该表平衡了足以满足基本建设资金目标和缓解 I-205 高峰出行期间拥堵的创收目标，如所解释的2023年环境评估第 2.1.2 节进一步说明。

**下一步：**

补充环境评估将使用有关通行费的类似假设来分析该项目对交通网络、家庭支出和更大经济的潜在影响。与 2023 年环境评估一样，这些假设将在补充环境评估中进行解释，以提高公众的认识和透明度。

确定最终的通行费率和通行费收入支出将成为公开且透明的过程的一部分。全州通行费规则制定咨询委员会正在就如何设定通行费率向 ODOT 提供建议。俄勒冈州交通委员会将通过公共程序决定最终的通行费率表和收入分配。

**2.16 该项目将导致我所在社区的空气污染物和/或温室气体排放量增加，因为交通状况会变得更糟，高速公路上的汽车也会更多。**

2023年[环境评估](#)确定了项目区域内空气质量和气候变化的潜在影响。环境评估第 3.2.2 节提出了对有害空气污染物的定量评估，称为移动源空气毒物 (MSAT)，<sup>10</sup>它使用 FHWA 的 MSAT 分析指南推荐的方法来估算 2027 年和 2045 年建造和不建造替代方案的排放量。尽管项目区最常见的空气污染物（称为标准污染物）已达标，<sup>11</sup>由于不需要对这些污染物进行进一步分析，ODOT 还完成了标准污染物排放分析，以更好地了解替代方案对空气质量的影响。

<sup>9</sup> 有关使用收费设施的通行费金额的决定由对该设施有管辖权的公共当局或该设施的私人运营商做出。这些决定不需要 FHWA 的审查或意见。其他收费政策决定，例如是否在一个行驶方向或两个行驶方向收取通行费、收取通行费的车辆类别以及对指定用户的任何通行费豁免或折扣，也由公共当局或政府机构酌情决定。私人运营商。

<sup>10</sup> MSAT 被定义为 1,3-丁二烯、乙醛、丙烯醛、苯、柴油颗粒物、乙苯、甲醛、萘和多环有机物。

<sup>11</sup> 标准污染物包括一氧化碳、铅、地面臭氧、颗粒物、二氧化氮和二氧化硫。根据《清洁空气法》，美国环保局 (USEPA) 制定了国家环境空气质量标准 (NAAQS)，其中规定了一氧化碳、尺寸为 10 微米或更小的颗粒物 (PM<sub>10</sub>)、尺寸为 2.5 微米或更小的颗粒物 (PM<sub>2.5</sub>)、臭氧、二氧化硫、铅和二氧化氮的最大浓度。这些污染物被称为标准污染物。达标地区的公路项目被认为符合《清洁空气法》，无需进行详细分析来证明符合 NAAQS。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

2023年环境评估还确定了年度能源消耗和温室气体排放<sup>12</sup>与建设和不建设替代方案的建设和未来运营相关。使用 FHWA 的碳估算工具，<sup>13</sup>项目团队对项目施工期间施工设备和车辆延误产生的温室气体排放和能源消耗进行了建模。项目团队还对与道路维护和道路网络上的车辆运行相关的能源使用和温室气体排放进行了建模。

对于空气污染物和温室气体排放分析，分析人员使用了美国环境保护署（USEPA）MOVES 模型版本 3.0.2 是 USEPA 用于估算公路车辆排放量的最先进工具。该模型基于对数百万次排放测试结果的分析以及美国环保局对车辆排放理解的巨大进步。有关空气质量、温室气体和能源分析所用方法的更多详细信息，请参阅 2023 年环境评估附录 D、[I-205 收费项目空气质量技术报告](#)的第 4 章以及附录 E、I 第 4 章 [I-205 收费项目能源和温室气体技术报告](#)。

有关模拟温室气体和空气污染物排放的更多信息包含在 2023 年环境评估第 3.2.2 和 3.3.2 节以及附录 D、[I-205 收费项目空气质量技术报告](#)、附录 D1、[I-205 收费中项目标准污染物排放备忘录](#)、附录 E、[I-205 收费项目能源和温室气体技术报告](#)、以及附录 Q、[I-205 收费项目累积影响技术报告](#)。

**下一步：**

补充环境评估将使用与 2023 年环境评估相同的方法，对修订后的项目对空气质量和气候的影响提供最新分析。

## **2.17 收费将影响当地道路上企业的通行，这些道路因交通改变而出现拥堵，并将导致商品和服务成本上升。家庭和企业的成本和负担将超过任何好处。**

2023 年环境评估[确定](#)了项目区及更广泛地区经济的潜在影响。该分析包括对无构建替代方案与构建替代方案相比的以下影响的评估：

- 建筑支出的短期经济影响
- 交通模式变化对零售业务的影响
- 出行时间、出行成本和就业机会变化对家庭和用户的影响，包括该地区家庭车辆运营成本的总体变化以及由此产生的出行成本占家庭收入百分比的变化
- 旅行成本、拥堵和可靠性变化对卡车货运经济性的影响
- 节省出行时间对用户的货币价值
- 所有其他正面和负面影响的货币价值，包括车辆碰撞、排放、车辆运营成本和路面维护成本的变化

<sup>12</sup> 以公吨二氧化碳当量测量。

<sup>13</sup> FHWA 的基础设施碳估算器是一种工具，可根据项目类型和规模的详细信息来估算交通设施建设和维护过程中的生命周期能源和温室气体排放量。该工具基于全国范围内的施工投标文件数据库、从州交通部门收集的数据以及交通工程师和生命周期分析专家的咨询，提供规划级分析。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

有关经济分析所用方法的更多详细信息，请参阅 2023 年环境评估附录 F [I-205 收费项目经济技术报告](#)第 4 章。

2023 年环境评估第 3.4.2 节阐述了禁止建造和建造替代方案对当地企业、居民和卡车货运以及 I-205 收费公路第 6 章的短期、长期和间接经济影响 [项目经济学技术报告](#)提供了有关这些影响的更详细信息。

2023 年环境评估指出，该项目将带来短期和长期的整体用户和社会效益，但也承认，该项目可能会导致所有使用该项目的司机的交通成本占家庭总支出的百分比更高。与未修建该项目的情况相比，I-205 公路上的收费桥梁有所增加（参见回应 2.5）。

**下一步：**

补充环境评估将使用与 2023 年环境评估相同的方法，对修订后的项目对当地和区域经济的影响提供最新分析。根据公众意见和数据可用性，补充分析将使用比之前分析更新的美国人口普查数据。

**2.18 ODOT 需要提供有关计划的缓解措施、任何拟议的监测计划以及它们将如何解决对当地交通系统的负面影响的更多详细信息。**

环境质量委员会法规要求国家环境政策法案（NEPA）文件确定并考虑针对不利项目影响的相关合理缓解措施（40 联邦法规 [CFR] 1508.1[s]）。FHWA 的法规要求必须将确定需要实施的缓解措施纳入项目中（23 CFR 771.105[e]）（即 NEPA 决策文件中确定的环境承诺）。在这种情况下，确定什么是“合理”和“适当”的因素包括（但不限于）受影响的资源、项目对资源的损害程度、拟议缓解措施解决影响的能力，无论缓解措施是否可行，以及是否符合最佳整体公共利益。<sup>14</sup>

[2023 年环境评估](#)确定了潜在的缓解措施，随着环境审查进程的继续，ODOT 打算与当地政府合作伙伴一起完善这些措施。ODOT 还承诺在 I-205 初步实施收费之前制定交通系统监控计划。该计划将建立基线条件，然后根据与当地司法管辖区的协议跟踪潜在影响区域的道路状况，以评估改道的程度及其对系统的影响。ODOT 在 2023 年环境评估的公众评议期内收到了许多有关潜在缓解措施的意见，包括：

- 担心缓解措施不足以解决影响
- 担心拟议的缓解项目与当地优先事项和计划不一致
- 要求提供有关项目时间、交付和资金的更多详细信息
- 要求提供有关监控的更多详细信息以及未来额外缓解措施的机会。

**下一步：**

ODOT 和 FHWA 将评估修改后的构建替代方案并在补充环境评估中确定相关且合理的不利影响缓解措施。缓解措施将根据 2023 年环境评估的评论以及与社区合作伙伴的持续对话来制定。鉴于与修订后的构建替代方案相关的项目范围变化，可能会对先前确定的缓解策略进行修改。

---

<sup>14</sup> [国家环境政策法案（NEPA）和交通决策 | 环境审查工具包 | FHWA \(dot.gov\)](#)

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

解决交通系统性能不利影响的潜在策略可包括各种运营和/或设计策略（例如，信号定时/相位变化、重新条带化）。补充环境评估将包括一个强有力的计划和多司法管辖区流程，用于监测、报告和解决与收费实施相关的实际/观察到的交通影响。监测和报告计划将提供有关机构间协调的详细信息以及确定和实施未来额外缓解措施的流程（如果需要）。ODOT 将负责资助所需的缓解措施。

俄勒冈州交通部将根据俄勒冈州公路规划政策修正案中政策 6.16 的要求，起草初步监测框架，并提出绩效衡量指标：通行费和拥堵收费<sup>15</sup>以及公平和流动性咨询委员会[2022 年 7 月向俄勒冈州交通委员会提出的建议](#)。绩效衡量的主题领域可以包括流动性（例如交通量、出行速度和公交客流量）、公平、空气质量、温室气体排放、运营和维护成本以及创收。其中一些绩效衡量标准是联邦法律和州政策所要求的，而另一些则反映了 ODOT 通过收费计划促进公平的承诺。监测计划将与当地司法管辖区合作制定，随着计划的制定，更多信息将与公众分享。

## 2.19 ODOT 应该研究环境评估中的区域交通定价项目等其他区域项目的累积影响。

累积影响是指拟议行动的增量影响加上其他过去、现在和合理可预见的行动的影响而对环境产生的影响（40 联邦法规 1508.1(g)(3)）。ODOT 和 FHWA 选择了未来项目清单，这些项目被称为合理可预见的未来行动（RFFA），通过审查 Metro 的 2018 年区域交通计划（RTP）以及与合作伙伴机构的讨论，将其纳入 2023 年环境评估中的累积影响分析。RFFA 符合[2023 年环境评估](#)第 3.15.1 节中讨论的以下标准：

- 该行动是区域性的，并被列入地铁2018年RTP的资金紧张项目清单。
- 该行动的主要目的是管理 I-205 或 I-5 走廊的拥堵，并被列入 Metro 2018 年 RTP 的财务紧张项目清单中。
- 该行动预计将改变 I-205 收费站项目附近的车辆或多式联运出行模式，并被列入 Metro 2018 年 RTP 的财务受限项目清单中。
- 该行动属于与物理影响相关的一个或多个环境主题“潜在影响区域”，将对受到构建替代方案物理影响的相同资源区域产生物理影响；并被列入地铁2018年RTP资金紧张项目清单。

### 下一步：

对于补充环境评估，将审查为支持 2023 年环境评估累积影响分析而确定的 RFFA，以确定是否需要更新来评估修订项目的累积影响。ODOT 认识到，2023 年环境评估期间的许多公众和机构意见特别寻求将区域交通定价项目（RMPP）纳入该项目的累积影响分析中。ODOT 将在补充环境评估的累积效应分析中添加 RMPP 作为 RFFA。

## 2.20 I-205 收费项目和区域交通定价项目的环境审查流程应合并。

每个收费项目都是为了满足特定目的和需求而提出的，尽管潜在影响领域可能重叠，但每个项目都有独立的效用，并且不依赖于其他项目的实施来推进。

<sup>15</sup> 奥多特。2023 年。俄勒冈州高速公路规划政策修正案，目标 6：收费和拥堵收费。

[https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/OHP\\_Goal\\_6\\_Policy.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/OHP_Goal_6_Policy.pdf)。2023 年 1 月。

## 对经常收到的2023年环评意见的回应

如响应 2.19 中所述，ODOT 将把区域交通定价项目（RMPP）纳入补充环境评估的累积影响分析中。此外，RMPP 的环境评估将包括修订后的 I-205 收费项目，作为影响分析中未来条件的一部分。

## 2.21 项目区没有反映对当地社区的所有影响，也没有足够详细地包括项目区的所有道路和交叉口。

[2023 年环境评估](#)提供了对研究区域（称为潜在影响区域（API））的影响分析，该区域是为所研究的每个环境主题领域开发的。

响应 2.1 提供了有关 ODOT 和 FHWA 如何根据当地司法管辖区的意见开发交通 API 的信息。正如本回复中所述，ODOT 和 FHWA 计划根据要分析的交叉口筛选标准的细化以及从当地司法管辖区收到的意见，对之前未纳入 2023 年环境评估的交叉口进行分析。

空气质量、能源和温室气体以及经济方面的 API 比交通 API 更大，因为它们是根据 FHWA 指南使用不同的交通量变化阈值（正负 5%）来确定的。环境正义、社会资源和社区分析采用了最大的 API，以涵盖所有潜在的项目影响。2023 年环境评估的每份单独技术报告的方法章节都提供了有关 API 开发方式的更具体细节。

### 下一步：

补充环境评估将使用与 2023 年环境评估相同的方法，为所分析的每个环境主题领域确定适当的 API。由于项目范围已缩小至仅阿伯内西大桥的收费站，因此某些环境主题领域的 API 规模在地理上将小于 2023 年环境评估 API。

## 2.22 该项目将导致 205 号州际公路附近社区的交通噪音增加。

FHWA 噪声标准概述了公路建设项目交通噪声研究中必须包含的项目。该法规规定了噪声影响何时发生以及何时必须考虑噪声消除（缓解）。ODOT 的噪声手册描述了 ODOT 对 FHWA 噪声标准要求的实施情况。

[2023 年环境评估](#)建议沿 I-205 部分沿线设置三个隔音墙，以便根据建筑替代方案的长期噪音影响进一步考虑，如 2023 年环境评估第 3.5.3 节中所述，更详细信息请参见附录 G、[I-205 收费项目噪声技术报告](#)。

### 下一步：

修订后的项目不再建议在 I-205 上增加车道容量；因此，该项目符合联邦法规 772 号 23 条和 ODOT 噪声手册中定义的 III 类项目的定义。根据定义，III 类项目不会将噪声敏感的土地用途暴露于新的或现有的公路噪声源，因此不需要分析交通噪声或考虑噪声抑制措施来减少潜在的影响。然而，与 2023 年环境评估类似，补充环境评估将对当地街道的潜在噪音影响进行定量分析，这些街道可能会因修订项目而出现交通量差异。