



Interstate
BRIDGE
Replacement Program

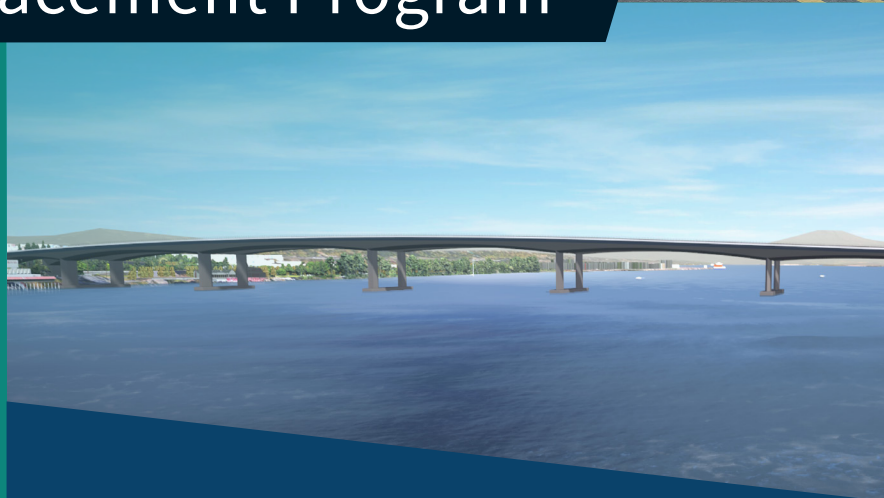


Interstate Bridge Replacement Program

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ
Дополнительное
заявление о
воздействии на
окружающую среду

Краткое изложение

Март 2026 г



Подготовлено в партнерстве с:



Federal Transit
Administration



FHWA



Oregon
Department
of Transportation



Washington State
Department of Transportation

TRI MET



C-TRAN



Metro



Southwest Washington
Regional Transportation Council

Программа замены межштатного моста

Портленд, Орегон и Ванкувер, Вашингтон

ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ВОЗДЕЙСТВИИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ОЦЕНКА ПО РАЗДЕЛУ 4(F)

Представлено в соответствии с:

Национальным законом об экологической политике (42 U.S.C. § 4322(c)); 49 U.S.C. § 303 (ранее раздел 4(f) Закона о Министерстве транспорта 1966 года); и Законом штата Вашингтон об экологической политике (гл. 43.21C RCW)

Представлено:

Федеральным управлением автомобильных дорог
Федеральным управлением по транзитным перевозкам

☒

Департаментом транспорта штата Орегон
Департаментом транспорта штата Вашингтон

Орегон Метро

Региональным транспортным советом Юго-Западного Вашингтона

Транспортным округом трех округов (Tri-County Metropolitan Transportation District)

Зоной льготного общественного транспорта округа Кларк

☒ ☒

Национальным управлением океанических и атмосферных исследований, Национальной службой
морского рыболовства

Служба национальных парков


Инженерный корпус армии США

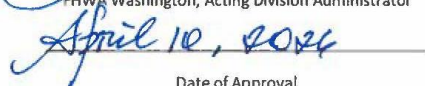
Береговая охрана США

Агентство по охране окружающей среды США

Департамент археологии и сохранения исторического наследия штата Вашингтон

Эта страница намеренно оставлена пустой.



Yamilee Volcy
FHWA Washington, Acting Division Administrator


Date of Approval



Keith Lynch

FHWA, Oregon Division Administrator

April 10, 2026

Date of Approval



Susan Fletcher

FTA, Regional Administrator, Region 10



Date of Approval



Raymond Mabey

ODOT, IBR Assistant Program Administrator

MARCH 17, 2026

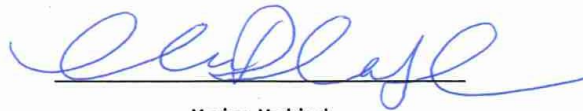
Date of Approval



Ahmer Nizam

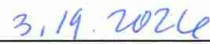
WSDOT, Environmental Services Office Director

March 20, 2026



Marissa Madrigal

Oregon Metro, Chief Operating Officer

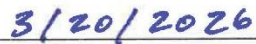


Date of Approval

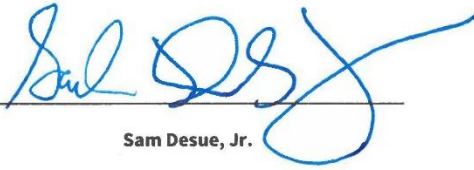


Matt Ransom

Southwest Washington Regional Transportation Council, Executive Director



Date of Approval

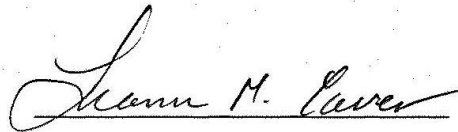


Sam Desue, Jr.

TriMet, General Manager



Date of Approval

Handwritten signature of Leann M. Caver in black ink, written over a horizontal line.

Leann Caver

C-TRAN, Chief Executive Officer

Handwritten date 03/20/2026 in black ink, written over a horizontal line.

Date of Approval

Орегон

Для получения информации о специальных возможностях в соответствии с Законом об американцах с ограниченными возможностями (ADA) или разделом VI Закона о гражданских правах, услугах перевода/устного перевода или дополнительной информации звоните по телефону 503-731-4128, ТТУ 800-735-2900 или в службу ретрансляции Орегона (Oregon Relay Service) по номеру 7-1-1.

Вашингтон

Запросы на предоставление специальных возможностей для людей с ограниченными возможностями в штате Вашингтон можно направлять в отдел по делам ADA WSDOT по адресу wsdotada@wsdot.wa.gov или по бесплатному телефону 855-362-4ADA (4232). Лица с нарушениями слуха могут подать запрос, позвонив в службу ретрансляции штата Вашингтон (Washington State Relay) по номеру 711.

АННОТАЦИЯ

Программа замены межштатного моста (IBR) — это проект по улучшению моста, транзитной системы и автомагистрали, направленный на обеспечение безопасности и мобильности в коридоре межштатной автомагистрали 5 (I-5) между Портлендом, штат Орегон, и Ванкувером, штат Вашингтон. I-5 — это основной межштатный коридор на западном побережье Соединенных Штатов (США), проходящий от Канады до Мексики, и один из двух дорожных переходов через реку Колумбия в агломерации Портленд-Ванкувер. Программа IBR фокусируется на 5-мильном участке коридора I-5, который простирается примерно от бульвара Виктори в Портленде до автомагистрали штата (SR) 500 в Ванкувере.

Программа IBR предложена департаментами транспорта штатов Орегон и Вашингтон (ODOT и WSDOT), Региональным транспортным советом Юго-Западного Вашингтона (RTC), организацией Oregon Metro (Metro), зоной общественного транспорта округа Кларк (C-TRAN) и Трехокружным транспортным округом (TriMet). Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) и Федеральное управление по транзитным перевозкам (FTA) являются совместными федеральными ведущими агентствами программы IBR и отвечают за подготовку экологической документации и контроль процесса в соответствии с Национальным законом об экологической политике (NEPA).

Программа IBR является возобновлением ранее приостановленного проекта перехода через реку Колумбия на I-5 (CRC). Процесс NEPA по проекту CRC ранее завершился Записью о решении (Record of Decision) в 2011 году и переоценками NEPA, подготовленными в 2012 и 2013 годах; однако проект CRC был приостановлен в 2014 году. В 2019 году двухштатный законодательный комитет обратился к ODOT и WSDOT с просьбой возобновить проект CRC, переименовав его в программу IBR. В 2021 году, после запуска программы IBR, была подготовлена третья переоценка NEPA для оценки влияния изменений в условиях и правилах с 2013 года, а также потенциальных изменений в проекте. Переоценка касалась изменений в правилах, разрешениях и затронутой окружающей среде, произошедших с 2011 года, а также потенциальных изменений или уточнений проекта, предложенных для реализации в рамках процесса программы IBR. В ходе проверки рассматривалось, может ли какая-либо новая информация, включая модификации или уточнения проекта, привести к потенциальным неблагоприятным последствиям, не включенным в предыдущий Окончательный отчет о воздействии на окружающую среду (EIS) по проекту CRC. FHWA и FTA определили, что потребуется дополнительный отчет о воздействии на окружающую среду (SEIS) для выявления и раскрытия потенциально новых неблагоприятных последствий и мер по их смягчению, связанных с программой IBR.

В этом Окончательном SEIS анализируются транспортные показатели и потенциальное воздействие на общество и окружающую среду в результате обновленной альтернативы «без строительства» (No-Build Alternative) и предложенной модифицированной локально предпочтительной альтернативы (Modified LPA). Модифицированная LPA программы IBR является модификацией LPA проекта CRC и результатом многоуровневого процесса отбора, который включал вклад партнеров программы, племен и членов сообщества. Модифицированная LPA включает в себя набор транспортных компонентов, в том числе новую пару мостов через реку Колумбия, 1,9-мильное расширение линии легкорельсового транспорта (LRT) и соответствующие улучшения LRT от станции Expo Center в Портленде до новой станции Evergreen в Ванкувере, обочины на I-5 от бульвара Виктори/Интерстейт в Портленде до SR 500/39-й улицы в Ванкувере, улучшения семи транспортных развязок I-5 и улучшения основной магистрали I-5, шесть новых прилегающих мостов через гавань Северного Портленда, улучшения для активного транспорта, интеграцию местной автобусной сети и взимание платы за проезд по переменным ставкам. Для модифицированной LPA рассматривается несколько вариантов проектирования, включая три конфигурации моста (двухъярусный- с фиксированным пролетом, одноуровневый с фиксированным пролетом и одноуровневый с разводным пролетом), варианты размещения перехватывающих парковок, одну или две вспомогательные полосы, трассировку основной магистрали I-5 в Ванкувере, а также удаление или включение съездов на улицу С в Ванкувере. Компоненты модифицированной LPA соответствуют политике местных агентств и приоритетам сообщества по поддержке мобильности людей, которые ходят пешком, ездят на велосипедах, самокатах и автомобилях по всей исследуемой территории. Основываясь на оценке стоимости программы IBR 2026 года, ожидается, что стоимость различных компонентов модифицированной LPA составит от 13,5 до 15,2 миллиардов долларов в ценах года расходования (YOE\$).

Во время подготовки и после публикации проекта SEIS программа запрашивала отзывы общественности, агентств и племен посредством публичных комментариев, слушаний и дней открытых дверей, чтобы собрать мнения и обсудить модифицированную LPA и варианты проектирования. 60-дневный период общественного обсуждения длился с 20 сентября 2024 года по 18 ноября 2024 года. Очные общественные слушания и дни открытых дверей были проведены в Ванкувере, штат Вашингтон, 15 октября 2024 года и в Портленде, штат Орегон, 17 октября 2024 года. Также состоялись два виртуальных общественных слушания 26 и 30 октября 2024 года. В Окончательном SEIS определены рекомендуемые варианты проектирования программы IBR. После публикации Окончательного SEIS федеральные ведущие агентства выпустят Измененную запись о решении, которая внесет поправки в Запись о решении 2011 года. В Измененной записи о решении будут указаны выбранная альтернатива и варианты проектирования, которые будут переданы на строительство.

По следующим контактам можно получить дополнительную информацию об этом документе:

Программа замены межштатного моста

Крис Риган, менеджер по охране окружающей среды программы IBR
500 Бродвей-стрит, офис 200
Ванкувер, WA 98660
(360) 859-0494 (Вашингтон) или (503) 897-9218 (Орегон)

Федеральное управление автомобильных дорог

Томас Голдштейн, менеджер по надзору за программой IBR

Отделение FHWA по штату Орегон
530 Center Street NE, Suite 420
Сейлем, Орегон 97301
(503) 316-2545

Федеральное управление по общественному транспорту

Джеффри Л. Хортон, профессиональный инженер, региональный инженер FTA
Региональный офис FTA № 10
915 Second Avenue, Suite 3192
Сиэтл, Вашингтон 98174
(206) 220-4463

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Название проекта

Программа замены межштатного моста (Interstate Bridge Replacement Program)

Описание

Программа замены межштатного моста (IBR) — это проект по улучшению моста, системы общественного транспорта и автомагистралей, предложенный департаментами транспорта штатов Орегон и Вашингтон (ODOT и WSDOT), Региональным советом по транспорту Юго-Западного Вашингтона (RTC), организацией Oregon Metro (Metro), зоной льготного общественного транспорта округа Кларк (C-TRAN) и Трехокружным столичным транспортным округом (TriMet). Цель программы — улучшить мобильность в коридоре межштатной автомагистрали I-5 путем удовлетворения текущего и будущего спроса на поездки и потребностей в мобильности в зоне реализации программы. Зона реализации программы простирается примерно от бульвара Виктори в Портленде, штат Орегон, до автомагистрали штата 500 в Ванкувере, штат Вашингтон, и включает в себя межштатный мост через реку Колумбия. Программа призвана удовлетворить конкретные потребности региона за счет улучшений в следующих областях: безопасность дорожного движения и организация движения на межштатном мосту и связанных с ним развязках; мобильность грузовых перевозок по автомагистралям, межштатные поездки и коммерция; транспортная связность, надежность и время в пути; доступность вариантов общественного транспорта в зоне исследования; а также структурная целостность (сейсмостойкость) межштатного моста.

Дата выпуска

Проект SEIS: 20 сентября 2024 г.

Окончательный SEIS: 17 апреля 2026 г.

В соответствии с NEPA (23 CFR § 771.127), федеральные ведущие агентства примут решение не ранее чем через 30 дней после публикации уведомления об окончательном SEIS в Федеральном реестре.

Уведомление о доступности документа

Электронная копия окончательного SEIS предоставляется бесплатно. Скачать электронную копию можно здесь: www.interstatebridge.org

Печатную и электронную копии окончательного SEIS можно просмотреть в офисе программы IBR по предварительной записи. Чтобы записаться на прием:

Посетите: <https://www.interstatebridge.org/get-involved-folder/office-hours/>

Напишите по адресу: info@interstatebridge.org или

Позвоните по телефону: (888) 503-6735

Компьютеры и доступ в Интернет доступны в различных публичных библиотеках и местах встреч по всей агломерации Портленд-Ванкувер:

Местоположения в штате Вашингтон

- Региональные библиотеки Форт-Ванкувера
Несколько филиалов — пожалуйста, позвоните, чтобы найти ближайший к вам. (360) 906-5000
- Библиотека Кэннелл колледжа Кларк
, 1933 Fort Vancouver Way #112, Ванкувер, Вашингтон 98663 (360) 992-2151
- Библиотека Университета штата Вашингтон в Ванкувере
, 14204 NE Salmon Creek Avenue, Ванкувер, Вашингтон 98686 (360) 546-9680
- Публичная библиотека Камаса
, 625 NE 4th Ave, Камас, Вашингтон 98607 (360) 834-4692

Местоположения в штате Орегон

- Библиотека округа Малтнома
Несколько филиалов — пожалуйста, позвоните, чтобы найти ближайший к вам. (503) 988-5123
- Библиотека Брэнфорда П. Миллара Портлендского государственного университета
, 1875 SW Park Avenue, Портленд, Орегон 97201 (503) 725-5874
- Библиотека Портлендского общественного колледжа.
Несколько филиалов — пожалуйста, позвоните, чтобы найти ближайший к вам. (971) 722-5322
- Библиотека Университета Портленда — Мемориальная библиотека Уилсона У. Кларка
, 5000 N. Willamette Boulevard, Портленд, Орегон 97203 (503) 943-7111
- Библиотека общественного колледжа Клакамас
19600 Molalla Avenue, Орегон-Сити, Орегон 97045 (503) 594-6042
- Библиотека общественного колледжа Маунт-Худ
26000 SE Stark Street, Грешем, Орегон 97030 (503) 491-7161
- Библиотека Орегонского университета здравоохранения и науки
3181 SW Sam Jackson Park Road, Portland, OR 97239 (503) 494-3460
- Портлендский центр Университета штата Орегон
555 SW Morrison Street, 2nd Floor, Portland, OR 97204 (503) 273-4301
- Библиотека и учебный центр Портлендского университета штата Орегон
2800 NE Liberty St, 2nd Floor, Portland, OR 97211 (503) 412-3671

ОЖИДАЕМЫЕ РАЗРЕШЕНИЯ И СОГЛАСОВАНИЯ

Ожидаемые федеральные, штатные и местные разрешения и согласования

Разрешение или согласование	Выдающий орган
Разрешения по форме 7460-1 на постоянные и строительные препятствия	Федеральное управление гражданской авиации (FAA)
23 U.S.C. § 129(a)(1)(E), Федеральные полномочия по взиманию платы за проезд	Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA)
Согласование отчета о пересмотре доступа	Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA)
Согласование проектного анализа	Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA)
Согласование проекта	Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA)
Рассмотрение вопроса о приобретении недвижимости	Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA)
Согласование полосы отвода (межштатная автомагистраль)	Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA)
Согласование полосы отвода (железная дорога)	Железная дорога BNSF
Консультации в соответствии с разделом 7 Закона об исчезающих видах	Национальная служба морского рыболовства (NOAA Fisheries), Служба охраны рыбных ресурсов и диких животных США (USFWS)
Закон Магнусона-Стивенса о сохранении рыболовства и управлении им	Отдел охраняемых ресурсов NOAA
Закон о защите морских млекопитающих	Национальная служба морского рыболовства (NOAA Fisheries)
Раздел 106 Национального закона о сохранении исторических памятников	FHWA, FTA, NPS, SHPO и DAHP
Разрешение в соответствии с Законом об охране археологических ресурсов	Служба национальных парков (NPS)
Определение в соответствии с разделом 4(f) Закона Министерства транспорта США 1966 года	FHWA, FTA
Раздел 6(f) Закона о фонде охраны земель и воды документация	FHWA, FTA, NPS
Разрешение на строительство моста в соответствии с Законом о мостах общего пользования 1946 года	Береговая охрана США
Раздел 404 Закона о чистой воде (CWA)	Инженерный корпус армии США (USACE)
Раздел 14 Закона об ассигнованиях на реки и гавани 1899 года с поправками и кодифицированный в 33 U.S.C. § 408 (Раздел 408)	Инженерный корпус армии США (USACE)
Раздел 10 Закона об ассигнованиях на реки и гавани 1899 года с поправками и кодифицированный в 33 U.S.C. § 401 и последующих	Инженерный корпус армии США (USACE)

Разрешение или согласование	Выдающий орган
Согласование в соответствии с Законом о защите водоносных горизонтов, являющихся единственным источником водоснабжения	Агентство по охране окружающей среды США (EPA)
Закон о перелетных птицах	Служба охраны рыбных ресурсов и диких животных США (USFWS)
Программа «Федеральные земли — паркам»	Управление служб общего назначения США (GSA), Служба национальных парков (NPS)
Согласование железнодорожного переезда, пересечения, сигналов и разрешение на использование полосы отвода	Департамент транспорта штата Орегон (ODOT), Департамент транспорта штата Вашингтон (WSDOT)
Одобрение программы добровольной очистки (Voluntary Cleanup Pathway)	DEQ
Разрешения на строительство в рамках Национальной системы ликвидации выбросов загрязняющих веществ (NPDES) согласно Закону о чистой воде (CWA)	DEQ, Ecology
Сертификаты соответствия качества воды согласно разделу 401 Закона о чистой воде (CWA)	DEQ, Ecology
Разрешения на выбросы в атмосферу	DEQ, Ecology
Разрешение на выемку и засыпку грунта (Removal-Fill Permit)	DSL
Разрешение на аренду/сервитут для моста	DSL
Одобрение в соответствии с Законом штата Орегон о пропуске рыбы (Oregon Fish Passage Act)	Департамент рыболовства и дикой природы штата Орегон
Разрешение на археологические раскопки	SHPO
Разрешение на использование водных ресурсов	Департамент природных ресурсов штата Вашингтон
Одобрение гидравлического проекта	Департамент рыболовства и дикой природы штата Вашингтон
Одобрение на снятие статуса кладбища, как предусмотрено в RCW 68.24.090	Верховный суд округа Кларк
Разрешение(я) на доступ к путям	TriMet
Местные разрешения и согласования города Портленд (экспертиза проекта/экспертиза землепользования, экспертиза исторических ресурсов, разрешение на превышение уровня шума, улучшения в полосе отвода, разрешение на строительство – освоение участка, разрешение на установку знаков, отраслевые разрешения, разрешение на использование непа-рковых зон)	Город Портленд
Местные разрешения и согласования города Ванкувер (генеральный план общественных объектов [гибридный подход], экспертиза транспортного развития, анализ влияния на дорожное движение, разрешение на существенное развитие береговой линии, разрешение на работу в критических зонах, разрешение на шум, отказ от сертификата соответствия, разрешение на	Город Ванкувер

Разрешение или согласование	Выдающий орган
строительство, отраслевые разрешения, разрешение на временное использование, закрытие доступа, разрешение на установку знаков [временное]	
Разрешение на использование полосы отвода для любого вторжения в общественную полосу отвода или городские сервитуты, разрешение на вырубку деревьев, экспертиза проекта	Город Грешем

CWA = Закон о чистой воде; DAHP = Департамент археологии и исторического сохранения штата Вашингтон; DEQ = Департамент качества окружающей среды штата Орегон; DSL = Департамент государственных земель штата Орегон; Ecology = Департамент экологии штата Вашингтон; FAA = Федеральное управление гражданской авиации; FHWA = Федеральное управление автомобильных дорог; FTA = Федеральное управление по транспорту; NOAA Fisheries = Национальная служба морского рыболовства Национального управления океанических и атмосферных исследований; NPS = Служба национальных парков; ODOT = Департамент транспорта штата Орегон; SHPO = Офис по сохранению исторических памятников штата Орегон; TriMet = Транспортный округ трех округов (Tri-County Metropolitan Transportation District); USACE = Инженерный корпус армии США; USFWS = Служба охраны рыбных ресурсов и диких животных США; WSDOT = Департамент транспорта штата Вашингтон.

РЕЗЮМЕ

Ниже приводится краткое изложение информации из Окончательного дополнительного заявления о воздействии на окружающую среду (SEIS) по Программе замены межштатного моста (IBR), включая изменения в законодательных требованиях после выпуска Проекта SEIS, справочную информацию о Программе, транспортные проблемы, которые Программа призвана решить, Модифицированную локально предпочтительную альтернативу (LPA), а также ключевые преимущества и обоснованно предсказуемые последствия Модифицированной LPA. В заключение приводится краткое обсуждение следующих шагов и способов, с помощью которых общественность может продолжать участвовать в Программе IBR.

Изменения в правовой среде после выпуска Проекта SEIS

После публикации Проекта SEIS президент Трамп подписал Исполнительный указ (EO) 14154 «Раскрытие энергетического потенциала Америки» (Unleashing American Energy), который, среди прочего, потребовал от Совета по качеству окружающей среды (CEQ) выпустить руководство по реализации Национального закона об экологической политике (NEPA) и предложить отмену его правил NEPA, содержащихся в 40 Своде федеральных нормативных актов (CFR), часть 1500 и последующие. Впоследствии, 25 февраля 2025 года, CEQ опубликовал Временное окончательное правило (IFR), отменяющее правила CEQ по реализации NEPA, которое вступило в силу 11 апреля 2025 года (90 Федеральный реестр 10610). Правила Министерства транспорта США (USDOT) по реализации NEPA, содержащиеся в 23 CFR, часть 771, «Воздействие на окружающую среду и связанные с ним процедуры», были изменены с целью удаления перекрестных ссылок на недействующие правила CEQ посредством IFR, которое вступило в силу немедленно после его публикации в Федеральном реестре 3 июля 2025 года.

Обоснованно предсказуемые последствия

19 февраля 2025 года CEQ выпустил меморандум «Реализация Национального закона об экологической политике», в котором признавалось, что поправки к NEPA, внесенные Законом о фискальной ответственности 2023 года, известным как Закон о развитии инфраструктуры Соединенных Штатов посредством ограниченных задержек и эффективных проверок (BUILDER) 2023 года, предписывают, что заявления о воздействии на окружающую среду должны анализировать и раскрывать «обоснованно предсказуемые экологические последствия предлагаемых действий агентства». CEQ призвал федеральные агентства «анализировать обоснованно предсказуемые последствия предлагаемого действия в соответствии с разделом 102 NEPA, который не использует термин «совокупные последствия»; [...] и агентства должны учитывать] «обоснованно предсказуемые» последствия, независимо от того, могут ли эти последствия быть охарактеризованы как «совокупные» или нет».

Более того, после публикации Проекта SEIS Верховный суд США вынес решение по делу «Коалиция инфраструктуры семи округов против округа Игл, Колорадо», в котором постановил, что в центре внимания NEPA находится рассматриваемый проект, а не другие отдельные проекты. 605 U.S. 168 (29 мая 2025 г.). Это решение также закрепило стандарт «обоснованно предсказуемых» последствий для оценки воздействия в рамках NEPA, который был включен в правила Министерства транспорта США по реализации NEPA в 23 CFR, часть 771.

Соответственно, опираясь на требования NEPA, пересмотренные Законом BUILDER 2023 года, и 23 CFR, часть 771, вступившие в силу 3 июля 2025 года, Окончательное SEIS анализирует обоснованно

предсказуемые последствия, вытекающие из предлагаемого действия.¹ Программа IBR считает, что обоснованно предсказуемые последствия имеют рациональную связь с Программой IBR с точки зрения географической и временной близости и должны быть достаточно вероятными для возникновения. Обоснованно предсказуемые последствия не включают последствия, которые носят спекулятивный характер или причинно-следственно ослаблены² по отношению к Программе IBR.

Обоснованно предсказуемые последствия Альтернативы «без строительства» (No-Build Alternative) и Модифицированной LPA для экологических и общественных ресурсов оцениваются в разделах Окончательного SEIS, посвященных конкретным ресурсам (раздел 3.1 – раздел 3.22). Окончательное SEIS не переносит бывшую главу о совокупных последствиях из Проекта SEIS, раздел 3.23. Если иное не определено в разделе Окончательного SEIS, посвященном конкретным ресурсам, для целей оценки обоснованно предсказуемых последствий применяются следующие параметры:

- Географическая близость включает последствия в пределах или непосредственно прилегающие к основной зоне исследования Программы IBR, которая является областью, где произойдет большинство физических изменений, связанных с Модифицированной LPA. Основная зона исследования — это предлагаемая площадь застройки (т.е. предлагаемые границы постоянных улучшений), которая проходит вдоль 5-мильного участка коридора I-5, простирающегося примерно от бульвара Виктори в Портленде до SR 500 в Ванкувере. Она также включает принадлежащий TriMet объект по эксплуатации и техническому обслуживанию легкорельсового транспорта Ruby Junction в Грешаме, штат Орегон.
- Временной охват включает долгосрочные последствия, которые, как ожидается, возникнут в период с 2023 года (год публикации Уведомления о подготовке SEIS) по 2045 год (проектный год Программы IBR, разработанный моделью регионального спроса на поездки [RTDM] Орегонского метрополитена [Metro] и Совета по региональному транспорту Юго-Западного Вашингтона [RTC])³, а также временные последствия, которые, как ожидается, возникнут во время строительства, как описано в Таблице 2-5 Раздела 2.3 «Строительство в рамках Модифицированного LPA». Строительство всех компонентов, определенных в Модифицированном LPA, может занять более 10 лет.
- К категории «достаточно вероятно, что произойдет» относятся последствия, связанные с проектами, финансирование которых было утверждено, включая, например, проекты, включенные в список финансово ограниченных проектов Регионального транспортного плана с выделенным финансированием на строительство.

¹ Окончательное SEIS не классифицирует обоснованно предсказуемые последствия предлагаемого действия на основе типов последствий. В результате изменений, обсуждаемых в этой главе, FHWA, FTA и Программа IBR пересмотрели документацию, обосновывающую анализ NEPA, чтобы определить, являются ли последствия, которые ранее характеризовались как прямые, косвенные и совокупные, обоснованно предсказуемыми. Приложения, поддерживающие Окончательное SEIS, которые содержат термины «прямые» и «косвенные», были включены в этот обзор. Приложения содержат эти термины, поскольку они требовались в соответствии с правилами CEQ, действовавшими на момент подготовки приложений. Хотя термины «прямые» и «косвенные» не были удалены из приложений, FHWA, FTA и Программа IBR пересмотрели последствия, охарактеризованные (или классифицированные) как косвенные в приложениях, чтобы определить, являются ли такие последствия обоснованно предсказуемыми. Также в этот обзор был включен бывший раздел о совокупных последствиях. В той мере, в какой любые последствия в бывшем разделе о совокупных последствиях были определены как обоснованно предсказуемые, они были включены в Окончательное SEIS вместе с обсуждением других обоснованно предсказуемых последствий.

² «Причинно-следственно ослабленные» в данном контексте означает последствия, которые удалены во времени или пространстве, или являются результатом длинной причинно-следственной цепи (что означает, что промежуточные переменные, такие как другие действия, могут способствовать или вызывать следствие), что затрудняет установление достаточно тесной связи между предлагаемым действием и конкретным воздействием на окружающую среду. Как правило, результат или следствие является причинно-следственно ослабленным, если его нельзя напрямую приписать одному конкретному действию, а скорее оно может быть результатом другого действия или серии действий.

³ RTDM — это модель Metro/RTC, основанная на Региональном транспортном плане (RTP) 2018 года с прогнозным годом 2045 (см. Приложение А к Техническому отчету по транспорту).

Анализ изменения климата и выбросов парниковых газов (ПГ)

В дополнение к Указу (ЕО) 14154, 20 января 2025 года президент Трамп подписал Указ 14148 — «Первоначальная отмена вредных исполнительных указов и действий». В совокупности Указы 14154 и 14148 отменили Указ 13990 — «Защита общественного здравоохранения и окружающей среды и восстановление науки для борьбы с климатическим кризисом» (от 20 января 2021 года) и Указ 14008 — «Борьба с климатическим кризисом внутри страны и за рубежом» (от 27 января 2021 года). Впоследствии, 29 января 2025 года, министр Даффи подписал Меморандум для секретариатов и руководителей операционных администраций — «Реализация исполнительных указов, касающихся энергетики, изменения климата, разнообразия и гендерных вопросов». В результате этих действий, в сочетании с отменой Советом по качеству окружающей среды (CEQ) своих правил реализации NEPA, Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) и Федеральное управление по транзитным перевозкам (FTA) не будут включать анализ выбросов ПГ и изменения климата в процесс федеральной экологической экспертизы. Любые предполагаемые выбросы ПГ или последствия изменения климата, включая комментарии по поводу выбросов ПГ или изменения климата, не будут рассматриваться при принятии федерального решения. Соответственно, в данный Окончательный SEIS не включен анализ выбросов ПГ или изменения климата.

Экологическая справедливость

Указы 14148 и 14154 также отменили Указ 14096 — «Активизация обязательств нашей страны по обеспечению экологической справедливости для всех» (от 21 апреля 2023 года). Впоследствии, 21 января 2025 года, президент Трамп подписал Указ 14173 — «Прекращение незаконной дискриминации и восстановление возможностей, основанных на заслугах». Этот Указ отменил Указ 12898 — «Федеральные действия по обеспечению экологической справедливости в отношении групп населения меньшинств и групп населения с низким доходом» (от 11 февраля 1994 года). В результате этих действий, в сочетании с отменой CEQ своих правил реализации NEPA, все федеральные требования по экологической справедливости отменены и больше не применяются к процессу федеральной экологической экспертизы. Совместные правила NEPA Федерального управления автомобильных дорог (FHWA), Федерального управления по транзитным перевозкам (FTA) и Федерального управления железных дорог (FRA) (23 CFR, часть 771), а также Временное окончательное руководство агентств по «Процессу экологической экспертизы согласно Разделу 139: Эффективная экологическая экспертиза для принятия решений по проектам и Единое федеральное решение» (от 17.12.2024) не требуют проведения анализа экологической справедливости. Соответственно, в данный Окончательный SEIS не включен анализ экологической справедливости. Любые предполагаемые последствия для экологической справедливости, включая комментарии по вопросам экологической справедливости или равенства, не будут рассматриваться при принятии федерального решения, однако социальные, экономические и общественные последствия будут по-прежнему раскрываться там, где это применимо, в соответствии с 23 CFR, часть 771.

Требования штатов

В той мере, в какой законы штатов Вашингтон или Орегон требуют от Департамента транспорта штата Вашингтон (WSDOT) или Департамента транспорта штата Орегон (ODOT) учитывать последствия выбросов ПГ, изменения климата, экологической справедливости, энергопотребления прогнозируемых парков транспортных средств или совокупные последствия в рамках экологической экспертизы штата, любой такой анализ предоставляется в Дополнении к Закону об экологической политике штата (SEPA) (которое будет доступно на веб-сайте Программы IBR). Поскольку Дополнение к SEPA было разработано WSDOT и ODOT исключительно с целью соблюдения законодательства штата, FHWA и FTA не участвовали в разработке Дополнения к SEPA. FHWA и FTA не выражают согласия или одобрения посредством этой ссылки на Дополнение к SEPA и не рассматривали этот документ в Окончательном SEIS. Это включает в себя ответы на комментарии, касающиеся выбросов ПГ, изменения климата, экологической

справедливости, прогнозируемого энергопотребления парка транспортных средств и допущений штата, или совокупных последствий. FHWA и FTA не выражают согласия или одобрения посредством этой ссылки на Дополнение к SEPA.

Что такое Программа IBR?

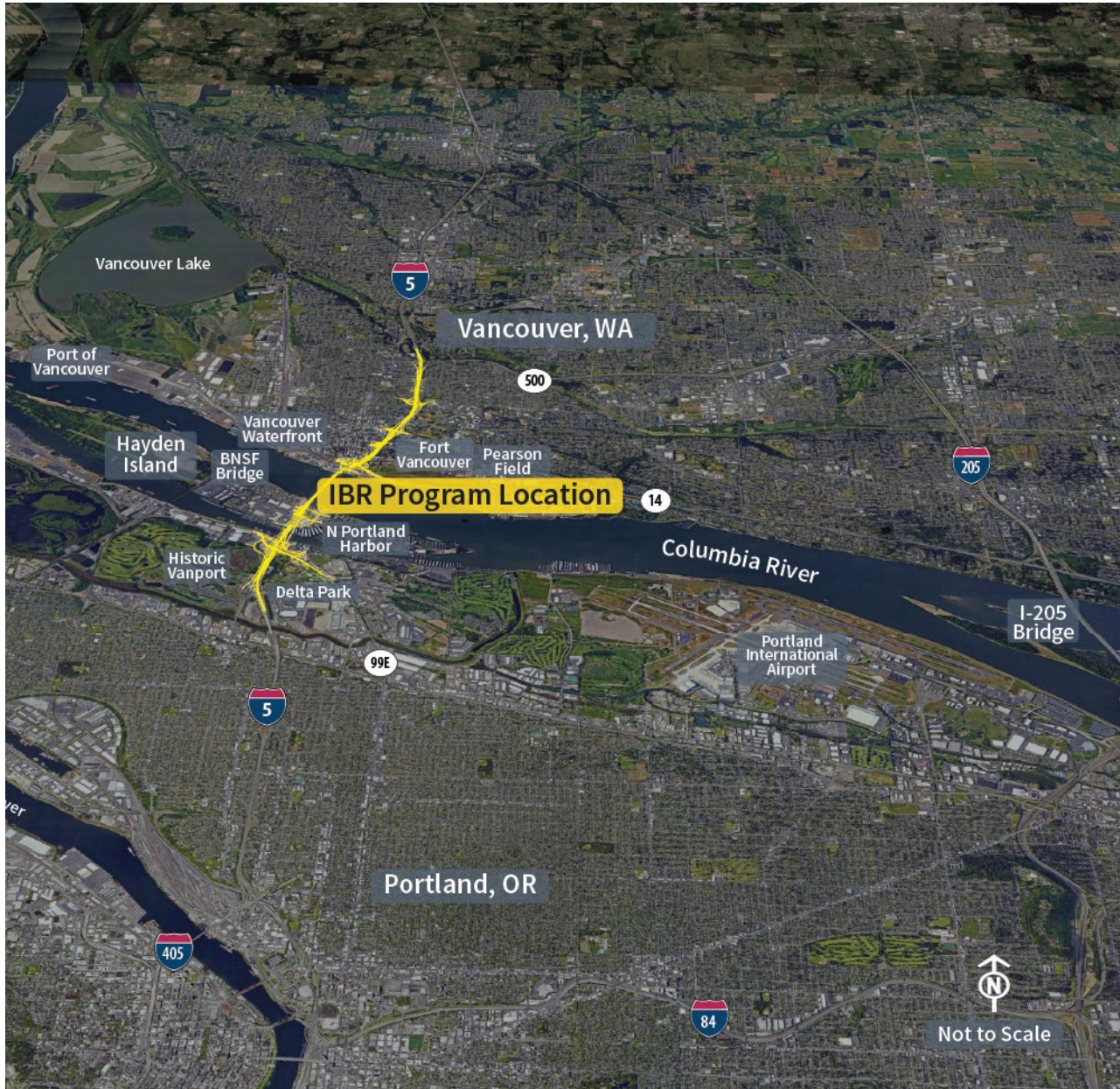
Программа IBR обновляет и дополняет проект перехода через реку Колумбия (CRC) на межштатной автомагистрали 5 (I-5) (утвержденный в 2011 году) и фокусируется на 5-мильном коридоре, который включает улучшения мостов, транзита, активного транспорта и автомагистралей для обеспечения безопасности и мобильности в коридоре I-5 между Портлендом, штат Орегон, и Ванкувером, штат Вашингтон (Рисунок1).

I-5 — это главная и единственная непрерывная межштатная автомагистраль, идущая с севера на юг на западном побережье, соединяющая США, Канаду и Мексику. В агломерации Ванкувер-Портленд I-5 и I-205 являются единственными двумя дорожными переходами через реку Колумбия и основными автомагистралями, идущими с севера на юг, которые обеспечивают межштатное сообщение и мобильность. Хотя переход I-205 обеспечивает важное сообщение для региона, I-5 напрямую соединяет центральные части городов Ванкувер и Портленд.

5-мильный участок I-5 между шоссе штата (SR) 500/39-й улицей в Ванкувере и бульваром Колумбия в Портленде оказывает сильное влияние на условия движения по I-5 через реку Колумбия. Этот участок включает семь транспортных развязок, соединяющих три шоссе штата и несколько крупных магистральных дорог. Эти развязки обслуживают различные объекты землепользования и обеспечивают доступ к центру Ванкувера, двум международным морским портам, промышленным центрам, жилым районам, торговым центрам и зонам отдыха.

Пользователи автомагистралей и общественного транспорта в зоне исследования программы IBR в настоящее время ограничены устаревшими, не соответствующими стандартам элементами проектирования автомагистралей, дорожными заторами, которые увеличивают время в пути, и частыми авариями, снижающими надежность для транспортных средств и автобусов, курсирующих между Ванкувером и Портлендом. Кроме того, чтобы воспользоваться легкорельсовым транспортом (LRT), пользователям, направляющимся в Портленд с острова Хейден или из Ванкувера, приходится пересаживаться с автобусов, либо идти пешком, ехать на велосипеде или автомобиле до близлежащих перехватывающих парковок/транспортных узлов в Expo или Delta Park.

Рисунок 1. Карта зоны программы IBR



Кто руководит программой IBR?

Федеральное управление шоссейных дорог (FHWA) и Федеральное управление по транспорту (FTA) являются федеральными ведущими агентствами программы IBR. Оба агентства должны соблюдать требования Закона о национальной экологической политике (NEPA), включая публикацию проекта и окончательной редакции Дополнительного заявления о воздействии на окружающую среду (SEIS), прежде чем они одобряют или предоставят финансирование для строительства объектов. После публикации окончательной редакции SEIS, FTA и FHWA подпишут Измененный протокол решения (ROD), в котором будет определена выбранная альтернатива. Измененный ROD для программы IBR заменит существующий ROD для проекта CRC, который был подписан в 2011 году (CRC 2011). В зависимости от выбранной альтернативы, Измененный ROD будет включать все необходимые элементы, в том числе описание мер, необходимых для смягчения любых неизбежных экологических последствий, а также программу мониторинга и обеспечения соблюдения для гарантии того, что все без исключения меры по

смягчению последствий будут выполнены эффективно. Измененный ROD станет окончательным административным решением в рамках NEPA для программы IBR и завершит процесс и требования NEPA.

Транспортные агентства штатов и органы местного самоуправления в регионе Ванкувер–Портленд объединились для разработки стратегии решения проблем автомобильных, грузовых, транзитных, велосипедных и пешеходных перевозок, а также для учета важности морской навигации по реке Колумбия и гавани Северного Портленда и защиты воздушного пространства для аэродромов Пирсон-Филд и Международного аэропорта Портленда. К числу нефедеральных совместных ведущих агентств относятся Департамент транспорта штата Орегон (ODOT); Департамент транспорта штата Вашингтон (WSDOT); местные транспортные агентства: Транспортный округ трех округов (TriMet) и Зона льгот общественного транспорта округа Кларк (C-TRAN); а также региональные организации по планированию метрополии Metro и RTC. Эти нефедеральные совместные ведущие агентства вместе с городами Ванкувер и Портленд, а также портами Ванкувера и Портленда составляют партнерские агентства штата и местного уровня, которые формируют Исполнительную руководящую группу, возглавляющую программу IBR. WSDOT также выступает в качестве ведущего агентства в процессе проверки SEPA.

WSDOT и ODOT руководят предварительным проектированием автомагистралей и управлением программой IBR в соответствии со своими соглашениями о федерально-штатном управлении и надзоре с FHWA. TriMet и C-TRAN руководят предварительным проектированием транзитной системы и будут эксплуатировать транзитные элементы программы IBR. Metro и RTC поддерживают региональные и столичные транспортные планы, которые включают модифицированный локально предпочтительный вариант (LPA) для программы IBR. Модифицированный LPA, включая все варианты проектирования, будет находиться в пределах границ городов Портленд и Ванкувер⁴ и будет соединен с местными уличными сетями в обоих городах. Поэтому города Портленд и Ванкувер обладают специальными знаниями о городских объектах и операциях, а также полномочиями по выдаче местных разрешений на некоторые элементы модифицированного LPA. Порты Портленда и Ванкувера предоставляют специальные знания по региональным и местным грузоперевозкам, в частности, вдоль Марин-драйв, бульвара Милл-Плейн и бульвара Форт-Плейн.

Другие государственные и федеральные агентства, племена и общественные партнеры также участвуют в технических, регуляторных или консультативных ролях, а также в межправительственных консультациях.

Программа IBR сотрудничала со многими другими местными, государственными и федеральными агентствами и племенами, а также со многими частными и общественными партнерами во время планирования и разработки этой предлагаемой программы. Подробную информацию о координации деятельности агентств и участии общественности можно найти в Приложениях А и В.

Как предлагаемая программа IBR опирается на предыдущие исследования и проект CRC?

Региональные лидеры определили необходимость решения проблем коридора I-5, включая Межштатный мост, посредством предыдущих двусторонних долгосрочных исследований планирования. Транспортные недостатки в коридоре программы IBR оценивались на протяжении более двух десятилетий. Предыдущие исследования выявили ряд проблем с транспортной мобильностью и безопасностью (дополнительную информацию об этой работе см. в Окончательном EIS по CRC (Приложение Т)). Для получения дополнительной информации о предыдущих исследованиях и их результатах, а также о разработке заявления о целях и потребностях, см. Главу 1 *Окончательного заявления о воздействии на окружающую среду и Окончательной оценки по Разделу 4(f) проекта переправы через реку Колумбия на межштатной автомагистрали 5* (Приложение Т).

⁴ Улучшения на объекте эксплуатации и технического обслуживания легкорельсового транспорта Ruby Junction будут расположены в городе Грешем.

Проект CRC действовал в период с 2005 по 2014 год. Заявление о целях и потребностях (Purpose and Need) для проекта CRC было разработано Целевой группой CRC⁵ и совместными ведущими агентствами.⁶ В ходе процесса отбора для проекта CRC было рассмотрено более 70 транспортных компонентов, чтобы определить те из них, которые могли бы соответствовать заявленным целям и потребностям. Компоненты, прошедшие отбор, были объединены в ряд альтернатив и оценены в проекте ОВОС (EIS) CRC, при этом локально предпочтительный вариант (LPA) был определен и оценен в Окончательном ОВОС 2011 года и выбран в Записи о решении (ROD) 2011 года (Приложение U). Впоследствии выбранная альтернатива была изменена двумя подписанными переоценками (одна в 2012 году, которая увеличила максимальный вертикальный навигационный габарит моста с 95 до 116 футов, и вторая в 2013 году, в которой оценивался поэтапный подход к строительству). Выбранная альтернатива CRC, определенная в Записи о решении (ROD) 2011 года, с учетом изменений, внесенных переоценками 2012 и 2013 годов, в настоящем Окончательном дополнительном ОВОС (SEIS) именуется «LPA CRC». Хотя проект CRC успешно завершил процесс экологической экспертизы NEPA, когда FHWA и FTA выпустили Запись о решении (ROD) в 2011 году, он не получил достаточного государственного финансирования для перехода к строительству и был прекращен в 2014 году.

Признавая, что региональные транспортные проблемы и необходимые улучшения моста через межштатную автомагистраль (Interstate Bridge) остаются нерешенными, 18 ноября 2019 года губернатор Орегона Кейт Браун и губернатор Вашингтона Джей Инсли подписали Меморандум о намерениях Орегона и Вашингтона по замене моста I-5 через реку Колумбия, чтобы выразить заинтересованность в возобновлении проекта. Также в 2019 году двухштатный законодательный комитет обратился к ODOT и WSDOT с просьбой возобновить проект CRC, который теперь называется Программой IBR.

В рамках процесса NEPA в начале 2021 года Программа IBR начала работу с региональными и местными партнерскими агентствами и общественностью по пересмотру целей и потребностей, принятых для проекта CRC. Программа IBR представила заявление о целях и потребностях партнерским агентствам и трем консультативным группам Программы для обсуждения транспортных потребностей, определенных для проекта CRC. Эти транспортные потребности также были представлены общественности для комментариев во время онлайн-дня открытых дверей, виртуальных брифингов для общественности и онлайн-опроса. В середине 2021 года Программа IBR объявила, что эти усилия подтвердили, что шесть транспортных потребностей, определенных в заявлении о целях и потребностях CRC, существуют и сегодня. **Таким образом, заявление о целях и потребностях для Программы IBR остается таким же, как задокументировано в Окончательном ОВОС 2011 года и Записи о решении (ROD) 2011 года для проекта CRC.**

После завершения оценки целей и потребностей, как обсуждается в главе 1 настоящего Окончательного ОВОС, Программа IBR начала оценивать, по-прежнему ли прошлые проектные допущения соответствуют изменившимся сегодня условиям, включая физическую среду, приоритеты сообщества и нормативные требования, или же потребуются обновленные предложения. Были определены проектные модификации для решения изменившихся условий, в результате чего Программа IBR продвигает к строительству Модифицированный LPA. В 2021 году Программа IBR подготовила переоценку NEPA, чтобы оценить степень изменений в условиях и определить, остаются ли ранее утвержденные Окончательный ОВОС и Запись о решении (ROD) действительными для федеральных действий или их необходимо обновить с учетом текущих условий и изменений в проектных предложениях. FHWA и FTA постановили, что следует подготовить Дополнительный ОВОС (SEIS), чтобы выявить и раскрыть новые неблагоприятные

⁵ Целевая группа CRC была группой из 39 человек, сформированной в 2005 году, в которую вошли лидеры, представляющие широкий срез сообществ Вашингтона и Орегона. В целевой группе были представлены государственные учреждения, предприятия, гражданские организации, морская промышленность, районы, а также грузовые, пригородные и экологические группы. Группа собиралась 23 раза в ходе этапа разработки проекта, чтобы консультировать команду проекта CRC и предоставлять рекомендации и советы в ключевых точках принятия решений. Целевая группа завершила свою работу летом 2008 года после вынесения рекомендации по локально предпочтительной альтернативе.

⁶ FHWA, FTA, ODOT, WSDOT, Metro, RTC, TriMet и C-TRAN.

последствия и меры по смягчению последствий, связанные с изменениями условий, произошедшими с 2013 года (IBR 2021), а также представить новые проектные предложения.

Какие проблемы стремится решить предлагаемая Программа IBR?

Как отмечалось выше, заявление о целях и потребностях для предлагаемой Программы IBR, приведенное ниже, остается таким же, как задокументировано в Окончательном ОВОС 2011 года и Записи о решении (ROD) 2011 года для проекта CRC.

Текст «Целей и потребностей» не был изменен по сравнению с его первоначальной формулировкой, за исключением ссылок на название Программы и более современной терминологии. Более свежие данные и дополнительная информация представлены на боковых панелях и в сносках.⁷

Целью предлагаемого действия является улучшение мобильности в коридоре I-5 путем удовлетворения текущего и будущего спроса на поездки и потребностей в мобильности в зоне действия Программы. Зона действия Программы простирается примерно от бульвара Колумбия на юге до SR 500 на севере. По сравнению с альтернативой «без строительства» (No-Build Alternative), предлагаемое действие Программы IBR направлено на достижение следующих целей: (а) повышение безопасности движения и эффективности транспортных потоков на переправе через реку I-5 и связанных с ней развязках; (б) улучшение связности, надежности, времени в пути и работы альтернативных видов общественного транспорта в зоне действия Программы; (с) улучшение мобильности автомобильных грузоперевозок и удовлетворение потребностей в межштатных перевозках и торговле в зоне действия Программы; и (д) повышение структурной целостности (сейсмической устойчивости) переправы через реку I-5.

Конкретные **потребности**, которые должны быть удовлетворены предлагаемым действием Программы IBR, рассматриваются в следующих подразделах.

Растущий спрос на поездки и заторы

Существующий спрос на поездки превышает пропускную способность моста Interstate Bridge и связанных с ним транспортных развязок. Этот коридор испытывает сильные заторы и задержки, длящиеся от 4 до 6

Продолжительность заторов на мосту через межштатную автомагистраль (Interstate Bridge) примерно удвоилась с 2005 по 2019 год. В 2019 году коридор I-5 испытывал сильные заторы и задержки в обоих направлениях, длящиеся почти 12 часов ежедневно (по сравнению с 4–6 часами ежедневно в 2005 году).

Прогнозируется, что ежедневный спрос на трафик через мост I-5 Interstate Bridge увеличится более чем на 25% к 2045 году.

В 2005 году в столичном регионе Портленд-Ванкувер ежедневно совершалось 280 000 поездок на транспортных средствах через реку Колумбия (в северном и южном направлениях), из которых 134 000 приходилось на мост через межштатную автомагистраль (Interstate Bridge). К 2019 году общее количество поездок на транспортных средствах через реку Колумбия увеличилось до 313 000 в день, из которых 143 400 приходилось на мост через межштатную автомагистраль.

Поездки на транспортных средствах включают поездки на автомобилях с одним пассажиром, автомобилях с высокой-заполняемостью, грузовиках и общественном транспорте (автобусах).

⁷ Транспортные данные, представленные на боковых панелях, взяты из раздела 3.1 «Транспорт» и главы 3 Технического отчета по транспорту IBR. Из-за влияния пандемии COVID-19 на структуру поездок в период с 2020 по 2023 год Программа IBR следует отраслевым стандартам и использует 2019 год в качестве базового года для раздела о существующих условиях настоящего Дополнительного ОВОС (SEIS). Исключением из использования данных за 2019 год являются результаты региональной модели спроса на поездки Metro/RTC, которые относятся к 2015 году. На момент завершения этого анализа Metro и RTC еще не обновили свою модель базового года с 2015 до 2020 года.

часов ежедневно⁸ в утренние и вечерние часы пик, а также при возникновении дорожно-транспортных происшествий, поломок транспортных средств или разводке мостов. Из-за избыточного спроса на поездки и заторов в коридоре I-5 многие поездки совершаются по более длинному альтернативному маршруту I-205 через реку Колумбия. Перераспределение трафика с I-5 на параллельные магистральные улицы, такие как Мартин Лютер Кинг-младший Бульвар и Интерстейт-авеню увеличивает местные заторы. В 2005 году две переправы⁹ ежедневно обеспечивали 280 000 поездок транспортных средств через реку Колумбия. Прогнозируется, что ежедневный спрос на трафик через мост Interstate Bridge увеличится более чем на 35% в течение следующих 20 лет, при этом условия движения «стоп-энд-гоу» увеличатся примерно до 15 часов в день, если не будут приняты меры по улучшению.

Затрудненное грузовое движение

I-5 является частью Национальной сети грузоперевозок и важнейшей грузовой автомагистралью на Западном побережье, связывающей международные, национальные и региональные рынки Канады, Мексики и стран Тихоокеанского бассейна с пунктами назначения по всей западной части Соединенных Штатов. В центре зоны действия программы I-5 пересекает глубоководные судоходные и баржевые каналы реки Колумбия, а также две трансконтинентальные железнодорожные линии на уровне реки. Мост Interstate Bridge обеспечивает прямые и важные автомобильные связи с объектами портов Ванкувера и Портленда, расположенными на реке Колумбия, а также с большинством объектов консолидации грузов и распределительных терминалов в этом районе. Прогнозируется, что объемы грузоперевозок автомобильным транспортом в этот район и из него более чем удвоятся в течение следующих 25 лет.

Прогнозируется, что количество часов задержек транспортных средств на грузовых маршрутах в районе Портленда/Ванкувера увеличится более чем на 90% в течение следующих 20 лет. Растущий спрос и заторы приведут к увеличению задержек, затрат и неопределенности для всех предприятий, которые полагаются на этот коридор для грузоперевозок.

В 2019 году более 14 000 грузовых рейсов, перевозящих товаров на сумму более 132 миллионов долларов, проходили через мост I-5 Interstate Bridge каждый будний день. Прогнозируется, что объемы грузоперевозок автомобильным транспортом в этот район и из него увеличатся на 50–75% к 2045 году.

Такие недостатки, как узкие полосы движения и обочины, а также короткие расстояния для слияния, разделения и перестроения потоков, снижают эффективность и безопасность движения грузовых автомобилей.

⁸Часы заторов относятся к общему количеству часов, в течение которых в коридоре наблюдаются заторы. ODOT и WSDOT измеряют заторы как скорость ниже определенного порога. Исторически ODOT и WSDOT измеряли заторы как ситуацию, когда скорость движения падает ниже 75% от установленного ограничения скорости из-за стесненных условий. В анализе CRC EIS заторы измерялись как ситуация, когда скорость движения была ниже 35 миль в час. Чтобы разработать единый пороговый показатель по всему региону, ODOT и WSDOT измеряют заторы на уровне 45 миль в час, поскольку большинство установленных ограничений скорости в агломерации Портленда составляют 60 миль в час (75% от 60 миль в час — это 45 миль в час). Это применимо ко всем участкам автомагистралей, даже если установленные ограничения скорости ниже 60 миль в час. Это текущая стандартная практика ODOT и WSDOT, которая применяется для всех проектов в агломерации Портленда. Поэтому программа IBR измеряла заторы как скорость ниже 45 миль в час. Дополнительную информацию об измерении заторов см. в Техническом отчете по транспорту IBR (раздел 3.3.4).

⁹Двумя переправами являются мост I-5 Interstate Bridge и мост I-205 Glenn L. Jackson Memorial Bridge.

Ограниченная работа, связность и надежность общественного транспорта

Из-за ограниченных вариантов общественного транспорта ряд транспортных рынков обслуживается недостаточно хорошо.¹⁰ Ключевые транзитные рынки включают поездки между центральной частью города Портленд и городом Ванкувер и округом Кларк, поездки между северным/северо-восточным Портлендом и городом Ванкувер и округом Кларк, а также поездки, соединяющие город Ванкувер и округ Кларк с региональной транзитной системой в Орегоне. Текущие заторы в коридоре негативно влияют на надежность обслуживания общественного транспорта и скорость движения. Время поездки на автобусе в южном направлении через мост в настоящее время до трех раз дольше в периоды утреннего пика по сравнению с непиковым временем. Ожидается, что время поездки для общественного транспорта, использующего полосы общего пользования на I-5 в зоне действия программы, существенно увеличится к 2030 году.

Безопасность и уязвимость к инцидентам

На мосту Interstate Bridge и его подъездных путях уровень аварийности более чем в два раза выше, чем в среднем по штату для аналогичных объектов. Оценки инцидентов, как правило, связывают эти аварии с заторами на дорогах и перестроениями, связанными с близко расположенными транспортными развязками и короткими расстояниями для слияния потоков. Из-за отсутствия полос для аварийной остановки или обочин даже незначительные дорожно-транспортные происшествия или поломки транспортных средств приводят к серьезным задержкам или более тяжелым авариям (Рисунок 2).

В 2005 году время поездки на автобусе в южном направлении через мосты было до трех раз дольше в периоды утреннего пика (т.е. утреннего периода высокой интенсивности движения), чем в непиковое время. По состоянию на 2019 год время поездки на автобусе было в четыре раза дольше в утренний час пик.

Если мосты не будут улучшены, время поездки для общественного транспорта, использующего полосы общего пользования на южном направлении I-5 в утренний час пик, как ожидается, увеличится к 2045 году из-за возросших заторов.

В 2005 году на мосту Interstate Bridge и его подъездных путях уровень аварийности был более чем в два раза выше, чем в среднем по штату для аналогичных объектов. По состоянию на 2019 год уровень аварийности был в три раза выше, чем в среднем по штату для аналогичных объектов. Количество аварий в зоне действия программы IBR может увеличиться почти на 30% к 2045 году, если не будут приняты меры по улучшению.

В период с 2015 по 2019 год в зоне действия программы произошло семь аварий со смертельным исходом.

¹⁰ Это утверждение относится конкретно к региону Портленд/Ванкувер.

Рисунок 2. Авария, блокирующая Межштатный мост



Несоответствующие стандартам объекты для велосипедистов и пешеходов

Велосипедные/пешеходные дорожки на Межштатном мосту имеют ширину около 3,5–4 футов (примерно 1–1,2 м), что уже стандартных 10 футов (около 3 м), и расположены чрезвычайно близко к полосам движения транспорта, что снижает безопасность пешеходов и велосипедистов (Рисунок 3). Прямая пешеходная и велосипедная доступность в зоне реализации Программы развита слабо.

Рисунок 3. Велосипедная и пешеходная дорожка на Межштатном мосту



Соблюдение требований Закона об американцах с ограниченными возможностями (ADA) для существующих дорожек совместного пользования варьируется. Дорожки соответствуют требованиям по максимальному уклону (4,7%), и на них отсутствуют объекты, которые нависают или выступают на путь следования. Однако дорожки не соответствуют руководящим принципам в отношении бордюрных пандусов (как по количеству, так и по конструкции), ширины, мест для обгона, поперечного уклона или высоты перил (FHWA 2001; U.S. Access Board 2013). Дорожки также находятся рядом с полосами движения транспорта; это увеличивает воздействие на велосипедистов и пешеходов автомобильного трафика, шума и загрязняющих веществ.

Сейсмическая уязвимость

Существующий Межштатный мост расположен в сейсмически активной зоне. Он не соответствует современным сейсмическим стандартам и уязвим к разрушению при землетрясении.

Все новые автомобильные мосты, финансируемые из федерального бюджета, должны проектироваться в соответствии с текущим изданием «Руководства по проектированию сейсмостойких мостов» (LRFD) Американской ассоциации государственных дорожных и транспортных чиновников (AASHTO 2022). Кроме того, Департаменты транспорта штатов (DOT) обычно принимают местные практики для устранения потенциальных региональных геологических опасностей (например, зона субдукции Каскадия). Департаменты транспорта штатов могут также устанавливать повышенные уровни сейсмической устойчивости в зависимости от важности сооружения для общественной безопасности, национальной обороны и экономических инвестиций, как это имеет место в случае с Межштатным мостом.

Существующие мосты были спроектированы до введения современных норм сейсмического проектирования. Фундаменты, скорее всего, сместятся во время сильного землетрясения, что приведет к обрушению пролетов моста в реку Колумбия. Кроме того, подъемные башни разводного пролета будут перегружены из-за инерции бетонных противовесов и обрушатся на мост, что приведет к разрушению соседних пролетов. Такой потенциал обрушения обусловлен тем, что сотни деревянных опор моста установлены в рыхлом песке, который может разжижаться во время землетрясения.

Как осуществляется взаимодействие с общественностью?

Программа IBR взаимодействует с партнерскими агентствами, племенными правительствами, местными сообществами и организациями, а также с общественностью с конца 2020 года и проводит официальное, целенаправленное взаимодействие с общественностью с февраля 2021 года. Целевое взаимодействие включало адресную работу с представителями следующих групп: жители; лица, совершающие ежедневные поездки на работу; пользователи общественного транспорта; представители бизнеса и грузовой индустрии; районные ассоциации и общественные группы; представители меньшинств и лица, плохо владеющие английским языком; племенные правительства;

выборные должностные лица; и представители морской индустрии. Программа IBR рассматривает все комментарии, полученные в ходе этих мероприятий, и включает соответствующие рекомендации. По сути, это взаимодействие помогло сформировать стратегию коммуникаций и ее реализацию, процесс экологической экспертизы и варианты проектирования, которые являются частью Измененного LPA (местного предпочтительного варианта). Более подробную информацию об усилиях Программы IBR по вовлечению общественности можно найти в Приложении В «Вовлечение общественности».

Департаменты транспорта штатов Орегон (ODOT) и Вашингтон (WSDOT) создали Исполнительную руководящую группу из 12 человек для предоставления рекомендаций по региональному руководству по ключевым вопросам программы, важным для общественности. В состав Исполнительной руководящей группы входят представители 10 партнерских агентств двух штатов, непосредственно участвующих в реализации или эксплуатации интегрированной мультимодальной транспортной системы.

Проект Дополнительного заявления о воздействии на окружающую среду (Draft SEIS) был опубликован 20 сентября 2024 года, а 60-дневный период общественного обсуждения длился с момента публикации до 18 ноября 2024 года. Электронная копия проекта SEIS была доступна на веб-сайте Программы IBR. Печатная и электронная копии также были доступны для ознакомления в офисе Программы IBR по предварительной записи.

Существовало несколько способов для общественности и других заинтересованных сторон подать свои комментарии. Письменные комментарии собирались через онлайн-форму комментариев на веб-сайте Программы, по электронной почте на специальный адрес SEIS и обычной почтой в офис Программы IBR. Устные комментарии собирались в виде голосовых сообщений на линии для комментариев по SEIS Программы IBR.

Комментарии также были представлены на общественных слушаниях по проекту SEIS, которые проводились в Портленде (17 октября 2024 года в выставочном центре Portland Expo Center) и Ванкувере (15 октября 2024 года в колледже Clark College), а также в виртуальном формате (26 и 30 октября 2024 года).

Программа получила более 3600 представлений с комментариями общественности, которые включали более 9000 отдельных комментариев.¹¹ Хотя отзывы охватывали широкий круг тем, четырема тематическими областями с наибольшим количеством комментариев были транспорт, проектирование, плата за проезд, а также альтернативы и варианты конструкции моста. Программа IBR рассмотрела все комментарии и включила отзывы в итоговый SEIS. Ответы на комментарии к проекту SEIS представлены в Приложении S «Комментарии и ответы по проекту SEIS». Программа IBR продолжит работу с партнерами и общественностью во время окончательного проектирования.

Что такое Измененный LPA?

CRC LPA был обновлен в тесной координации с федеральными, племенными, региональными и местными партнерами для создания модифицированного LPA, основополагающие элементы которого были одобрены WSDOT, ODOT и всеми восемью местными партнерскими агентствами летом 2022 года.¹² Модифицированный LPA включает в себя ряд улучшений транспортной инфраструктуры на всем протяжении 5-мильного коридора. Глава 2, «Описание альтернатив», содержит подробное описание программы IBR. Основные предлагаемые компоненты модифицированного LPA¹³, оцениваемые в SEIS, включают:

- Новая пара мостов через реку Колумбия — один для движения в северном направлении и один для движения в южном направлении — построенные к западу от существующего моста. Каждый из новых мостов будет включать три сквозные полосы движения, защитные обочины и одну вспомогательную полосу в каждом направлении. Когда все шоссейные, транзитные и активные транспортные средства будут переведены на новые мосты через реку Колумбия, существующий межштатный мост (оба пролета) будет демонтирован. Основной судоходный канал будет перенесен примерно на 500 футов к

¹¹ Под «представлением» понимается весь поданный документ, такой как электронное письмо, письмо или форма комментария. Каждое представление было рассмотрено и разделено на комментарии по темам. Одно представление может содержать несколько комментариев.

¹² «Основополагающие элементы» Измененного LPA основаны на том, что местные партнерские агентства одобрили посредством резолюции и условий в 2022 году. Одобрение этих основополагающих элементов местными партнерскими агентствами не исключало рассмотрения других разумных вариантов проектирования. Например, с момента получения одобрений и продвижения программы IBR детали модифицированного LPA развивались и совершенствовались. В результате в данный SEIS включены и проанализированы несколько вариантов проектирования, которые не были включены в одобрение партнеров. Рекомендации модифицированного LPA 2022 года, а также каждая из резолюций и условий партнеров относительно модифицированного LPA, отражающие формализованный процесс партнерства, приведены в Приложении F к Дополнению D настоящего SEIS. Одобрение партнерами программы IBR модифицированного LPA и условий не исключало рассмотрения других разумных вариантов проектирования в проекте или окончательном SEIS и не повлияет на измененную запись о решении федеральных совместных ведущих агентств.

¹³ Все транспортные объекты будут спроектированы в соответствии с действующими спецификациями AASHTO, WSDOT и ODOT.

югу (измеряется по осевой линии канала) от его существующего местоположения рядом с береговой линией Ванкувера.

- Продление линии легкорельсового транспорта (LRT) на 1,9 мили: линии Metrop MAX Expo Center в Северном Портленде, где она в настоящее время заканчивается, до конечной остановки рядом с бульваром Эвергрин в Ванкувере. Улучшения будут включать новые станции на острове Хейден, в центре Ванкувера (станция Waterfront) и рядом с бульваром Эвергрин (станция Evergreen), а также реконструкцию существующей станции MAX Expo Center. TriMet, которая управляет системой MAX, также будет управлять продлением желтой линии.
- Сопутствующие улучшения LRT, такие как тяговые подстанции (TPSS),¹⁴ система воздушной контактной сети, средства поддержки сигналов и связи, ночной объект для легкорельсового транспорта (LRV) в Expo Center, 19 новых LRV и расширенный объект технического обслуживания на существующем объекте эксплуатации и технического обслуживания легкорельсового транспорта (OMF) TriMet Ruby Junction.
- Соединения с местным автобусным транзитным сообщением, включая скоростной автобусный транспорт и экспресс-автобусные маршруты, в сотрудничестве с C-TRAN, в дополнение к предлагаемому новому обслуживанию LRT.
- Обочины на I-5 от Interstate Avenue/Victory Boulevard до SR 500/39th Street для обеспечения экспресс-автобусного сообщения по обочинам в каждом направлении.
- Сопутствующие улучшения автобусного транзитного сообщения, включая три дополнительные автобусные площадки для новых автобусов на существующем OMF C-TRAN (см. раздел **Error! Reference source not found., Error! Reference source not found.**, для получения дополнительной информации об этом обслуживании).
- Улучшения семи развязок I-5 между Interstate Avenue/Victory Boulevard в Портленде и SR 500/39th Street в Ванкувере. Некоторые прилегающие местные улицы будут переконфигурированы, чтобы дополнить новые проекты развязок и улучшить местные соединения с востока на запад.
- Шесть новых прилегающих мостов через гавань Северного Портленда: один на восточной стороне существующего моста I-5 через гавань ленда и пять на западной стороне или перекрывающих существующий мост (который будет демонтирован). Мосты будут нести (с запада на восток) пути LRT, съезд с I-5 в южном направлении на Marine Drive, магистраль I-5 в южном направлении, магистраль I-5 в северном направлении, въезд на I-5 в северном направлении с Marine Drive и артериальный мост для местного движения на остров Хейден с дорожкой общего пользования для пешеходов и велосипедистов.
- Разнообразные улучшения для людей, которые ходят пешком, ездят на велосипедах и передвигаются на других средствах индивидуальной мобильности по всей зоне исследования, включая систему дорожек общего пользования, велосипедные дорожки, тротуары, улучшенную навигацию и улучшения объектов для соответствия Закону об американцах с ограниченными возможностями. В этом документе они называются улучшениями *активного транспорта*.
- Взимание платы за проезд по переменной ставке, включая вывески и оборудование, автомобилистов, использующих переправу через реку, в качестве инструмента управления спросом и финансирования.

В дополнение к основным компонентам, описанным выше, модифицированный LPA включает пять наборов вариантов проектирования. Варианты проектирования относятся к (1) количеству вспомогательных полос; (2) конфигурации моста; (3) наличию съездов C Street; (4) трассировке I-5 в

¹⁴ Каждая тяговая подстанция (TPSS) будет иметь размер примерно 75 на 50 футов, включая парковку и зоны доступа.

центре Ванкувера; и (5) перехватывающим парковкам. Рекомендуемые варианты проектирования отмечены жирным шрифтом и звездочкой в Таблица1.

- **Вспомогательные полосы.** Варианты для одной или двух вспомогательных полос. Вспомогательные полосы — это соединения между съездами на шоссе, которые повышают безопасность развязок, предоставляя водителям больше места и времени для перестроения, съезда и вливания в поток в точках доступа к шоссе.
 - Вариант проектирования с одной вспомогательной полосой будет проходить через мосты через реку Колумбия между развязкой Marine Drive и развязкой Mill Plain Boulevard.
 - Вариант проектирования с двумя вспомогательными полосами будет продлевать вторую вспомогательную полосу в каждом направлении I-5 в дополнение к одной вспомогательной полосе, включенной в модифицированный LPA. Вторая вспомогательная полоса также будет проходить через мосты через реку Колумбия в дополнение к существующим вспомогательным полосам и в сочетании с ними, примерно от Interstate Avenue/Victory Boulevard до SR 500/39th Street.
- **Конфигурации мостов.** Рассматриваются три конфигурации мостов:
 - Двухуровневые мосты с фиксированным пролетом: 116 футов вертикального навигационного габарита над основным судоходным каналом.
 - Одноуровневые мосты с фиксированным пролетом: 116 футов вертикального навигационного габарита над основным судоходным каналом.
 - Одноуровневые разводные мосты с разводными пролетами над основным судоходным каналом: 178 футов вертикального навигационного габарита в открытом положении и 90 футов в закрытом положении (северный баржевый канал будет иметь 99 футов вертикального навигационного габарита, а южный баржевый канал — 90 футов).
- **Съезды на C Street.** Варианты, предусматривающие сохранение или ликвидацию существующих съездов на C Street в центре Ванкувера.
- **Трассировка I-5 в центре Ванкувера.** Варианты, предусматривающие сохранение основной магистрали I-5 на ее текущем месте или смещение основной магистрали I-5 на расстояние до 40 футов в западном направлении в центре Ванкувера между транспортной развязкой SR 14 и транспортной развязкой Mill Plain Boulevard.
- **Перехватывающие парковки.** Варианты обеспечения парковочной емкости для размещения 1270 транспортных средств на специально отведенных перехватывающих парковках рядом со станциями Waterfront Station и Evergreen Station для обслуживания пассажиров легкорельсового транспорта (LRT).

Таблица1. Варианты проекта модифицированного LPA, изученные в проекте и окончательном варианте SEIS

Компонент модифицированного LPA	Варианты проекта
Вспомогательные полосы	<ul style="list-style-type: none"> • Одна вспомогательная полоса в каждом направлении на новых мостах через реку Колумбия и прилегающих участках I-5* • Две вспомогательные полосы в каждом направлении I-5 будут проходить через мосты через реку Колумбия в дополнение к существующим вспомогательным полосам и в сочетании с ними, примерно от Interstate Avenue/Victory Boulevard до SR 500/39th Street

Компонент модифицированного LPA	Варианты проекта
Конфигурация моста	<ul style="list-style-type: none"> • Конфигурация двухуровневого моста с фиксированным пролетом • Конфигурация одноуровневого моста с фиксированным пролетом* • Конфигурация одноуровневого разводного моста
Съезды на C Street	<ul style="list-style-type: none"> • Со съездами на C Street* • Без съездов на C Street
Трассировка I-5 в центре Ванкувера	<ul style="list-style-type: none"> • Центральная трассировка I-5* • Смещение трассировки I-5 в западном направлении
Перехватывающие парковки	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение парковочной емкости для размещения 1270 транспортных средств, распределенных по двум перехватывающим парковкам: одна парковка на 570 машиномест рядом со станцией Waterfront Station и другая парковка на 700 машиномест рядом со станцией Evergreen Station. Оцененные места для размещения перехватывающих парковок включают: <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальные перехватывающие парковки у станции Waterfront Station <ul style="list-style-type: none"> ▪ Columbia Way (под I-5) ▪ Columbia Street/SR 14 ▪ Columbia Street/Phil Arnold Way – Потенциальные перехватывающие парковки у станции Evergreen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Library Square ▪ Columbia Credit Union • Обеспечить парковочную вместимость для размещения 1270 транспортных средств, распределенных между пятью перехватывающими парковками, перечисленными выше^{a*}

Примечания:

* Рекомендуемые варианты проектирования выделены жирным шрифтом.

a В зависимости от окончательных проектных решений может быть принято решение использовать менее пяти площадок. В анализе предполагается использование всех пяти площадок, поскольку это охватывает все физические воздействия.

В каждом разделе ресурсов Главы 3 «Существующие условия и экологические последствия» анализируются различные комбинации вариантов проектирования для сравнения различий в обоснованно предсказуемых экологических последствиях или выгодах между вариантами проектирования. Все эти варианты проектирования были определены и оценены в проекте SEIS и продолжают полностью оцениваться в настоящем окончательном SEIS. Все решения по элементам проектирования будут зафиксированы в Измененном протоколе решения как часть выбранной альтернативы.

Транспортные улучшения, предложенные для модифицированного LPA и вариантов проектирования, показаны в Рисунок 4. Дополнительная информация (включая различия между модифицированным LPA IBR и LPA CRC) доступна в Главе 2 «Описание альтернатив».

Рисунок 4. Компоненты модифицированного LPA



Как будет строиться модифицированный LPA?

Строительство программы IBR будет осуществляться последовательно в соответствии со многими факторами, такими как масштаб улучшений, различные типы инфраструктуры и связанные с ними требуемые строительные специальности, сроки получения финансирования, поддержание движения по I-5, судоходство по реке Колумбия, сезонные и погодные ограничения, условия разрешений и другие соображения. Ожидается, что несколько строительных пакетов будут разработаны и реализованы различными агентствами — WSDOT, ODOT, TriMet и C-TRAN — которые будут использовать различные методы реализации (например, проектирование-торги-строительство, проектирование-строительство, прогрессивное проектирование-строительство, менеджер строительства/генеральный подрядчик).

Ожидается, что первыми строительными пакетами станут новые мосты через реку Колумбия и подходы к ним. Последующие строительные пакеты будут распределены по всей территории программы. На территории программы могут проводиться ранние строительные работы для подготовки к замене моста. Демонтаж существующего межштатного моста (Interstate Bridge) будет произведен после того, как новые мосты через реку Колумбия будут открыты для движения. Строительство других компонентов модифицированного LPA будет осуществляться последовательно во время и после начала строительства новых мостов через реку Колумбия.

Инфраструктура электронного взимания платы за проезд для существующего межштатного моста будет построена и введена в эксплуатацию ближе к началу строительства новых мостов через реку Колумбия, а также будет построена и введена в эксплуатацию для новых мостов через реку Колумбия к моменту их открытия. Тарифы и правила взимания платы за проезд (включая взимание платы до завершения строительства) будут определяться Транспортной комиссией штата Орегон и Транспортной комиссией штата Вашингтон. Дополнительную информацию см. в разделе 2.2.8 «Взимание платы за проезд».

Error! Reference source not found. перечисляет основные строительные компоненты модифицированного LPA вместе с предполагаемой продолжительностью строительства и описанием соответствующих работ. Эти основные строительные компоненты будут определяться некоторым функциональным улучшением коридора программы; например, строительство новых мостов будет скоординировано со строительством соединений с существующей I-5, что позволит использовать новые мосты во время строительства других компонентов программы. Каждый перечисленный компонент потребует нескольких строительных пакетов — малых и крупных, общих и специализированных. По мере продвижения строительства могут быть установлены временные соединения, пока строятся последующие компоненты и завершаются окончательные соединения и отделка. Этот предварительный план строительства может измениться по мере продвижения программы к стадии строительства. Строительные пакеты могут быть дополнительно объединены или разделены в процессе реализации программы. Строительство всех компонентов, определенных в программе, может длиться более 10 лет.

Оценочная продолжительность указана в виде диапазонов, чтобы отразить возможность распределения финансирования программы во времени. Помимо финансирования, на продолжительность строительства и перекрытие строительства определенных компонентов могут влиять графики подрядчиков, нормативные ограничения на работы в воде, соображения судоходства по реке, разрешения и согласования, погода, материалы и оборудование. Определенные работы ниже отметки обычного высокого уровня воды реки Колумбия и гавани Норт-Портленд будут ограничены, чтобы минимизировать воздействие на виды, включенные в Закон об исчезающих видах, и их обозначенную критическую среду обитания.

На протяжении большей части периодов строительства три полосы движения в каждом направлении на I-5 (для личных автомобилей, грузовых перевозок и автобусов) будут оставаться открытыми в часы пик. Во время строительства могут потребоваться ограничения и закрытия в непиковые часы и выходные дни. Соединения для активных видов транспорта будут поддерживаться на протяжении всего строительства. Будет обеспечена заблаговременная координация и публичное уведомление об ограничениях, периодических или долгосрочных закрытиях и объездах для пользователей автомагистралей, местных дорог, транзита и активного транспорта через доступные объекты и навигацию (дополнительную информацию, включая закрытие местных улиц и съездов или доступ к межштатной автомагистрали, см. в разделе 3.1 «Транспорт»). По крайней мере один судоходный канал реки Колумбия будет оставаться открытым для судоходства на протяжении всего строительства. При необходимости будет обеспечена заблаговременная координация и уведомление об ограничениях или периодических закрытиях судоходных каналов (дополнительную информацию см. в разделе 3.2 «Судоходство»).

Таблица 2. Предварительный план комплектации строительства

Компонент и общее местоположение	Оценочная продолжительность	Описание	Строительные пакеты
<p>Мосты через реку Колумбия, подходы и демонтаж межштатного моста <i>От Хейден-Айленд до бульвара Эвергрин</i></p>	<p>От 6 до 8 лет</p>	<ul style="list-style-type: none"> Общая последовательность для новых мостов будет включать первоначальную подготовку и установку фундаментных свай, оголовков свай, колонн опор, пролетного строения и элементов настила, за которыми последуют системные и отделочные работы. Транспортная развязка SR 14 будет построена в рамках отдельного строительного пакета и должна быть завершена до того, как все транспортные потоки будут переведены на новые мосты через реку Колумбия. Демонтаж существующего межштатного моста (Interstate Bridge) может начаться только после перевода транспортных потоков на новые мосты через реку Колумбия. 	<ul style="list-style-type: none"> Мосты через реку Колумбия ^a Подходы ^a Установка знаков и оборудования для взимания платы до завершения строительства SR 14 A Мост Эвергрин Демонтаж межштатного моста
<p>Легкорельсовый транспорт и автобусы на обочине <i>От станции Экспо до станции Эвергрин; легкорельсовый транспорт Руби-Джанкшен</i></p>	<p>от 4 до 7 лет</p>	<ul style="list-style-type: none"> Трасса легкорельсового транспорта будет частично опираться на конструкции южного моста через реку Колумбия и направляющие подходов. Строительство легкорельсового транспорта будет включать всю инфраструктуру, связанную с элементами легкорельсового транспорта в рамках строительного пакета «Транспортные пакеты» (например, контактная сеть, пути, станции, перехватывающие парковки). Движение автобусов по обочине будет включать соответствующие автобусные элементы строительного пакета «Транспортные пакеты». 	<ul style="list-style-type: none"> Транспортный мост через гавань Норт-Портленд Марин-Драйв А (поддерживает улучшения транспортного сообщения) Хейден-Айленд А (поддерживает улучшения транспортного сообщения) Ночной пункт обслуживания легкорельсового транспорта Транспортные пакеты Руби-Джанкшен

Компонент и общее местоположение	Оценочная продолжительность	Описание	Строительные пакеты
Транспортные развязки Марин-Драйв и Хейден-Айленд и мосты через гавань Норт-Портленд <i>От Марин-Драйв до Хейден-Айленд</i>	от 4 до 10 лет	<ul style="list-style-type: none"> Продолжительность строительства транспортной развязки Хейден-Айленд не обязательно предполагает непрерывное активное строительство. Мосты через гавань Норт-Портленд могут включать последовательное строительство мостов в южном направлении, мостов в северном направлении и демонтаж существующего моста через гавань Норт-Портленд для поддержания мобильности транспорта во время строительства. Транспортные развязки Хейден-Айленд и Марин-Драйв могут быть разбиты на несколько контрактов, что может растянуть работы на более длительный срок. 	<ul style="list-style-type: none"> Наземные улицы Хейден-Айленд Транспортная развязка Хейден-Айленд Мосты через гавань Норт-Портленд Орегон I-5 в южном направлении Орегон I-5 в северном направлении Демонтаж моста через гавань Норт-Портленд Транспортная развязка Марин-Драйв Норт-Экспо-роуд
Транспортные развязки Милл-Плейн-бульвар, Форт-Плейн-бульвар и SR 500/39-я улица <i>От Милл-Плейн-бульвар до SR 500</i>	от 3 до 4 лет	<ul style="list-style-type: none"> Строительство этих развязок может быть независимым друг от друга. 	<ul style="list-style-type: none"> Транспортная развязка Милл-Плейн-бульвар Вашингтон Север

а Строительные пакеты «Мосты через реку Колумбия и подходы» включают направляющие для легкорельсового транспорта от подхода к мосту Хейден-Айленд, мосты через реку Колумбия, на север до Эвергрин.

Каковы обоснованно предсказуемые последствия модифицированного LPA и как они соотносятся с альтернативой «без строительства»?

В этом разделе освещается, как модифицированный LPA, включая все варианты проекта, соотносится с альтернативой «без строительства» с точки зрения эффективности транспортной системы, а также воздействия на общество и окружающую среду. Таблица 3 обобщает обоснованно предсказуемые транспортные последствия (наземный транспорт, судоходство и авиация), а Таблица 4 обобщает другие обоснованно предсказуемые последствия для общества и окружающей среды.¹⁵ Модифицированный LPA с рекомендуемыми вариантами проекта программы IBR указан в столбце 2 Таблица 3 и

¹⁵ Все прогнозы и оценки в Таблица 3 и Таблица 4 относятся к проектному 2045 году, если не указано иное. Описание обоснованно предсказуемых последствий в рамках вариантов проекта модифицированного LPA в столбцах с 3 по 7 приводится в сравнении с модифицированным LPA с рекомендуемыми вариантами проекта (одноуровневая конфигурация с фиксированным пролетом, одна вспомогательная полоса, съезды на С-стрит и центрированная I-5) в столбце 2, если не указано иное.

Таблица 4

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a b ^b	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а	4 Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a , b ^b	5 Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a , b ^b	6 Модифицированный LPA с <u>одноурвневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a	7 Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a , b ^b
<p>Приобретение собственности и переселение ^{c, d} (См. раздел 3.3)</p>	<p>Нет.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 предприятий • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,6 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 предприятий • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 предприятий • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 122,8 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 домов на одну семью, 33 многоквартирных дома. ▪ 61 предприятие • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 коммерческих объектов • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение 8 коммерческих объектов. - Переселение жилых объектов не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение жилых или коммерческих объектов не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех объектов благоустройства, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых объектов ▪ 58 коммерческих объектов • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение 8 коммерческих объектов. - Переселение жилых объектов не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение жилых или коммерческих объектов не требуется.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Землепользование и экономическая деятельность (См. раздел 3.4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Существующие виды землепользования останутся уязвимыми к высокому уровню заторов и потенциальным разрушениям в результате землетрясений. • Отсутствие высокоскоростного транзитного транспорта, что не соответствует заявленным стратегиям и целям региональных транспортных планов. • Заторы будут препятствовать грузоперевозкам и снижать производительность района, что может косвенно повлиять на реализацию планов землепользования и целей экономического развития. • Снижение темпов роста числа рабочих мест может привести к падению цен на жилье, увеличению количества пустующих коммерческих площадей и снижению спроса на оживление центра города. 	<ul style="list-style-type: none"> • Преобразует примерно 128,4 акра земли для транспортных нужд по сравнению с альтернативой «без строительства» (столбец 1); в настоящее время эта земля в основном зонирована как промышленная или коммерческая, с некоторыми участками, зонированными под жилую застройку. • Высокоскоростной транзитный транспорт соответствует государственным, региональным и местным планам и стратегиям. • Более высокие тарифы на проезд в часы пик будут способствовать реализации региональных и местных стратегий по борьбе с заторами и, как ожидается, не изменят структуру землепользования. • Налоговые поступления от недвижимости сократятся по сравнению с альтернативой «без строительства» (столбец 1).- 	<p>Вариант конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Преобразует примерно на 0,3 акра меньше земли для транспортных нужд. • Более высокая максимальная высота моста и увеличенный уклон шоссе, что может снизить скорость грузовых автомобилей по сравнению с одноуровневым мостом с фиксированным пролетом, с соответствующими экономическими последствиями. 	<p>Вариант конструкции с двумя вспомогательными полосами будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции с одной вспомогательной полосой, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Улучшение организации дорожного движения (сокращение продолжительности и протяженности заторов, уменьшение времени в пути и улучшение вариантов мобильности) по сравнению с вариантами конструкции с одной вспомогательной полосой приведет к улучшению мобильности и доступа для грузоперевозок и занятости. 	<p>Вариант конструкции со смещением I-5 на запад будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции I-5 по центру, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Более крупные участки собственности будут постоянно отчуждены. • Дополнительные 2,0 акра постоянного отчуждения земель. • Дополнительное переселение трех коммерческих объектов. • Потенциальное воздействие на 135 дополнительных сотрудников. 	<p>Вариант конструкции одноуровневого моста с разводным пролетом будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Развод моста может прерывать движение транспортных средств и грузовиков по шоссе, работу транзитного транспорта и активное передвижение через новые мосты через реку Колумбия. • Никакие существующие или будущие морские суда или грузовые перевозки не будут исключены из прохода. 	<p>Вариант конструкции без съездов на C Street будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции со съездами на C Street, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Удаление съездов на C Street приведет к задержкам движения и увеличению времени в пути вблизи развязки Mill Plain Boulevard и в центре Ванкувера, что окажет экономическое воздействие на местные предприятия.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<ul style="list-style-type: none"> Переселение коммерческих объектов может затронуть 66 предприятий и 521 сотрудника; пострадавшим предприятиям будет предоставлена помощь в переезде. Высота моста исключит возможность прохода под новыми мостами через реку Колумбия для 4 существующих пользователей/судов, требующих вертикального просвета более 116 футов, по сравнению с альтернативой «без строительства» (столбец 1). Возможны изменения в бизнес-операциях для этих четырех пользователей реки, что может привести к некоторой потере рабочих мест. 				<ul style="list-style-type: none"> Более низкая высота моста по сравнению с вариантами конструкции мостов с фиксированным пролетом позволит меньшему числу существующих морских пользователей/судов проходить без разводки моста, но позволит большему числу существующих морских пользователей/судов проходить без разводки моста по сравнению с альтернативой «без строительства». Операции по разводке моста, а следовательно, и операции по навигации по реке, могут иметь повышенные ограничения на разводку моста, что может повлиять на морскую торговлю путем ограничения времени суток для движения крупных судов. 	

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Районы и сообщества (См. раздел 3.5)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Никаких изменений в существующих районах, общественных объектах или социальных ресурсах. Будущее развитие может не полностью соответствовать целям, предполагающим улучшение мобильности и расширение доступа к транзитному транспорту. Районы не получат преимуществ от сокращения заторов, улучшения мобильности и доступа к рабочим местам. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообщества в районах, за исключением острова Хейден. Может повысить сплоченность в районах рядом с Community Connector. Повлияет на сплоченность сообщества района острова Хейден как положительно, так и отрицательно. Негативные последствия включают переселение 39 плавучих домов и 28 коммерческих объектов, а также изменение видов. Положительные последствия будут включать более непрерывную систему улиц, улучшенные пешеходные и велосипедные объекты, а также транзитный транспорт, который улучшит связи для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества воздуха и перекрытие тротуаров. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообществ в районах, за исключением острова Хейден. Может способствовать укреплению сплоченности в районах рядом с Community Connector. Окажет как положительное, так и отрицательное влияние на сплоченность сообщества района острова Хейден. К негативным последствиям относятся перемещение 39 плавучих домов и 28 предприятий, а также изменение видов. К положительным последствиям относятся создание более непрерывной уличной сети, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, а также развитие общественного транспорта, что улучшит транспортную доступность для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообществ в районах, за исключением острова Хейден. Может способствовать укреплению сплоченности в районах рядом с Community Connector. Окажет как положительное, так и отрицательное влияние на сплоченность сообщества района острова Хейден. К негативным последствиям относятся перемещение 39 плавучих домов и 28 предприятий, а также изменение видов. К положительным последствиям относятся создание более непрерывной уличной сети, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, а также развитие общественного транспорта, что улучшит транспортную доступность для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества 	<p>Вариант проекта со смещением I-5 в западном направлении будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта проекта с центрированием I-5, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Потребуется дополнительное переселение жителей в районе Эстер-Шорт. 	<p>Вариант проекта с одноуровневым разводным мостом будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта проекта с одноуровневым неразводным мостом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Развод моста будет вызывать заторы. Заторы снизят надежность всех видов транспорта, подобно альтернативе «без строительства», что негативно скажется на сплоченности района, затрудняя доступ к общественным объектам и поощряя транзитное движение через жилые кварталы. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообществ в районах, за исключением острова Хейден. Может способствовать укреплению сплоченности в районах рядом с Community Connector. Окажет как положительное, так и отрицательное влияние на сплоченность сообщества района острова Хейден. К негативным последствиям относятся перемещение 39 плавучих домов и 28 предприятий, а также изменение видов. К положительным последствиям относятся создание более непрерывной уличной сети, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, а также развитие общественного транспорта, что улучшит транспортную доступность для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
			воздуха и перекрытие тротуаров.	воздуха и перекрытие тротуаров.			воздуха и перекрытие тротуаров.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Общественные услуги и коммунальное хозяйство (См. раздел 3.6)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение заторов на I-5 приведет к увеличению времени реагирования экстренных служб. Изменений в коммунальных сетях нет. 	<ul style="list-style-type: none"> Время реагирования экстренных служб улучшится по сравнению с альтернативой «без строительства» на I-5 и на некоторых перекрестках вдоль критически важных маршрутов доступа благодаря снижению заторов. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшения в реагировании экстренных служб для варианта проекта с двухъярусным мостом будут аналогичны улучшениям для варианта с одноуровневым неразводным мостом, указанным в столбце 2, но реагирование на инциденты на общественном транспорте и дорожках совместного пользования может быть медленнее, чем в варианте с одноуровневым неразводным мостом, поскольку у машин экстренных служб будет ограниченный доступ к объектам общественного транспорта и активной мобильности. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшения в реагировании экстренных служб для варианта проекта с двумя вспомогательными полосами будут аналогичны улучшениям для варианта с одной вспомогательной полосой, указанным в столбце 2, но дальнейшее снижение заторов на I-5 благодаря второй вспомогательной полосе приведет к еще большему сокращению времени реагирования. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Время реагирования экстренных служб улучшится по сравнению с альтернативой «без строительства» на I-5 и на некоторых перекрестках вдоль критически важных маршрутов доступа благодаря снижению заторов. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Влияние на время реагирования экстренных служб на критических перекрестках для варианта проекта с одноуровневым разводным мостом будет аналогично влиянию для варианта с одноуровневым неразводным мостом, указанному в столбце 2; задержки и нарушения в работе экстренных служб из-за разводки моста сохранятся, но будут возникать реже, чем в альтернативе «без строительства». Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Влияние на время реагирования экстренных служб в Портленде для варианта проекта без съездов на C-стрит будет аналогично влиянию для варианта со съездами на C-стрит, указанному в столбце 2; однако без съездов на C-стрит 7 дополнительных перекрестков в центре Ванкувера не будут соответствовать стандартам производительности, что потенциально приведет к задержкам машин экстренных служб. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения.
<p>Парки и зоны отдыха (См. раздел 3.7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 0 акров парковых и рекреационных ресурсов подлежат изъятию. 0 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. 	<ul style="list-style-type: none"> Примерно 0,9 акра парковых и рекреационных ресурсов подлежат изъятию. Около 6000 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра (-760 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, указанного в 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра (+2260 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений для варианта конструкции с одной вспомогательной полосой, указанного в 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра (-200 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений для варианта конструкции I-5 по центру, указанного в столбце 2) парковых и рекреационных ресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра парковых и рекреационных ресурсов. Около 6000 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра парковых и рекреационных ресурсов. Около 5900 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> Изменений в доступе общественного транспорта к парковым и рекреационным ресурсам в основной зоне исследования нет. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<p>столбце 2) парковых и рекреационных ресурсов.</p> <ul style="list-style-type: none"> Около 5800 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<p>столбце 2) парковых и рекреационных ресурсов.</p> <ul style="list-style-type: none"> Около 6200 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<ul style="list-style-type: none"> Около 6000 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам.
<p>Культурные ресурсы (См. раздел 3.8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 0 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 0 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты.
<p>Визуальное качество (См. раздел 3.9)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Возведенные элементы в пределах AVE не изменятся. На согласованность проектной среды негативно повлияют увеличение трафика и заторы, однако ожидается, что природные и культурные элементы будут совместимы с существующей визуальной средой. 	<ul style="list-style-type: none"> Изменения визуальных элементов могут изменить визуальный характер и качество в AVE (например, новые мосты через реку Колумбия). В LU, где воздействие на визуальное качество является благоприятным или нейтральным, природная, культурная и проектная среда будут совместимы с существующими визуальными условиями. 	<p>Вариант конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Настил варианта конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет немного 	<p>Вариант конструкции с двумя вспомогательными полосами будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта конструкции с одной вспомогательной полосой, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Дополнительная ширина моста за счет дополнительной вспомогательной полосы будет способствовать немного увеличенной 	<p>Вариант смещения I-5 на запад будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для вариантов I-5 по центру, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Смещение I-5 на запад улучшит визуальное качество для чувствительных наблюдателей в Капака Village и другие виды с национального памятника 	<p>Вариант конструкции одноуровневого моста с разводным пролетом будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> При использовании варианта конструкции одноуровневого моста с разводным пролетом в закрытом положении 	<p>Вариант проекта без съездов на улицу C Street будет оказывать влияние на качество визуальной среды, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта проекта со съездами на улицу C Street, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта, исключая съезды на улицу C Street, повысит качество визуальной среды для чувствительных к

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<ul style="list-style-type: none"> Неблагоприятное воздействие на визуальное качество будет результатом перекрытия видов на природную среду и изменений визуального восприятия из-за возвышающихся конструкций моста, например, для наблюдателей в плавучих домах в Jantzen Beach Moorage. Пять предложенных перехватывающих парковок добавят городские элементы и сооружения в центре Ванкувера, что изменит некоторые существующие виды, но будет соответствовать существующему визуальному характеру. 	уже, чем у варианта конструкции одноуровневого моста, несколько дальше от близлежащих наблюдателей и будет отбрасывать узкую тень. Однако при использовании варианта конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом пользователи легкорельсового транспорта и дорожки общего пользования будут ощущать визуальную тяжесть верхнего настила моста, профиль будет казаться более массивным при взгляде, например, с набережной Ванкувера, и будет меньше вариантов архитектуры моста, отражающих предпочтения сообщества.	визуальной массе для наблюдателей, находящихся в непосредственной близости или под конструкциями в LU реки Колумбия.	Форт-Ванкувер в LU Greater Central Park за счет смещения элементов проекта немного дальше.	настилы моста будут схожи по высоте и видимости с существующим мостом Interstate Bridge. Однако башни разводного пролета, а также сам пролет в открытом положении будут выступать выше в линию горизонта, чем при конфигурации с фиксированным пролетом. Башни разводного пролета будут более заметны из Ванкувера, Форт-Ванкувера и острова Хейден, потенциально перекрывая дополнительные виды и усиливая визуальное воздействие, особенно для чувствительных наблюдателей-рекреантов. Башни будут постоянными, а разводной пролет будет подниматься периодически.	визуальному воздействию посетителей зон отдыха в районе Greater Central Park LU за счет устранения видимых элементов проектной среды.
Качество воздуха (См. раздел 3.10)	<ul style="list-style-type: none"> 3 537 900 VMT в 2045 году (увеличение на 66% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями).

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут существенно ниже существующих выбросов для всех MSAT, CO, NO_x и PM_{2.5}. Будущие региональные выбросы ЛОС будут на 25% выше, чем при существующих условиях, из-за увеличения VMT. • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 82% - Акролеин: сокращение на 89% - Бензол: сокращение на 69% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 86% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 86% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 93% 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут аналогичны варианту «без строительства» (выбросы немного ниже, чем в варианте «без строительства», из-за сокращения VMT). • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 90% - Бензол: сокращение на 70% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 88% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% 	<ul style="list-style-type: none"> • Вариант проекта двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь аналогичные изменения в выбросах загрязняющих веществ в атмосферу по сравнению с теми, что описаны в столбце 2 для варианта проекта одноуровневого моста с фиксированным пролетом, но может незначительно увеличить эксплуатационные выбросы из-за более высокого профиля, что приведет к увеличению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты. • Вариант проекта двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь аналогичные изменения в выбросах MSAT по сравнению с теми, что описаны в столбце 2 для варианта проекта одноуровневого моста с фиксированным пролетом, но может незначительно увеличить эксплуатационные выбросы из-за более высокого профиля, что приведет к увеличению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты. 	<ul style="list-style-type: none"> • Аналогично варианту «без строительства» (выбросы немного ниже, чем в варианте «без строительства», из-за сокращения VMT) • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 91% - Бензол: сокращение на 71% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 30% - Формальдегид: сокращение на 89% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% • Изменения региональных выбросов загрязняющих веществ, подлежащих нормированию: <ul style="list-style-type: none"> - CO: сокращение на 63% 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут аналогичны варианту без строительства (выбросы немного ниже, чем в варианте без строительства, из-за сокращения VMT). • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-Бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 90% - Бензол: сокращение на 70% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 88% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% • Изменения выбросов основных региональных загрязняющих веществ: 	<ul style="list-style-type: none"> • Вариант конструкции разводного моста будет иметь аналогичные изменения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, как описано в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста, за исключением незначительного увеличения выбросов загрязняющих веществ из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу во время разведения моста. Разведений моста будет меньше, чем в варианте без строительства. 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут аналогичны варианту без строительства (выбросы немного ниже, чем в варианте без строительства, из-за сокращения VMT). • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-Бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 90% - Бензол: сокращение на 70% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 88% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% • Изменения выбросов основных региональных загрязняющих веществ:

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> Изменения региональных выбросов загрязняющих веществ, подлежащих нормированию: <ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 61% NO₂: сокращение на 75% ЛОС: увеличение на 26% Общие PM₁₀^e: увеличение на 46% Общие PM_{2.5}^f: сокращение на 39% 	<ul style="list-style-type: none"> Изменения региональных выбросов загрязняющих веществ, подлежащих нормированию: <ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 63% NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общие PM₁₀^e: увеличение на 21% Общие PM_{2.5}^f: сокращение на 48% 	<ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь аналогичные изменения в региональных выбросах загрязняющих веществ, подлежащих нормированию, по сравнению с теми, что описаны в столбце 2 для варианта проекта одноуровневого моста с фиксированным пролетом, но может незначительно увеличить эксплуатационные выбросы из-за более высокого профиля, что приведет к увеличению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты. 	<ul style="list-style-type: none"> NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общий объем PM₁₀^e: увеличение на 22% Общий объем PM_{2.5}^f: сокращение на 49% 	<ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 63% NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общий объем PM₁₀^e: увеличение на 21% Общий объем PM_{2.5}^f: сокращение на 48% 	<ul style="list-style-type: none"> Вариант конструкции разводного моста будет иметь аналогичные изменения выбросов MSAT, как описано в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста и в столбце 4 для варианта конструкции с двумя вспомогательными полосами, за исключением незначительного увеличения выбросов загрязняющих веществ из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу во время разведения моста. Разведений моста будет меньше, чем в варианте без -строительства. 	<ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 63% NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общий объем PM₁₀^e: увеличение на 21% Общий объем PM_{2.5}^f: сокращение на 48%

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
						<ul style="list-style-type: none"> Вариант конструкции одноуровневого разводного моста будет иметь аналогичные изменения выбросов основных региональных загрязняющих веществ, как описано в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста, за исключением незначительного увеличения выбросов загрязняющих веществ из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу во время разведения моста. Разведений моста будет меньше, чем в варианте без строительства. 	
<p>Шум и вибрация (См. раздел 3.11)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 216 рецепторов превысят пороговые значения шума от автомагистрали. Ни один рецептор не будет подвергаться умеренному или сильному шумовому воздействию от общественного транспорта. Отсутствие вибрационного воздействия без продления линии легкорельсового транспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> Без принятия мер по снижению воздействия 195 рецепторов превысят пороговые значения шума от автомагистрали из-за приобретения плавучих домов, расположенных рядом с трассой моста легкорельсового транспорта через реку Колумбия в рамках модифицированного варианта LPA. При принятии мер по снижению воздействия восемь существующих шумозащитных экранов в Ванкувере будут 	<p>Вариант конструкции двухъярусного неразводного моста будет иметь аналогичные эффекты, как и вариант конструкции одноуровневого неразводного моста, перечисленные в столбце 2, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Пользователи дорожки для совместного использования через мосты реки Колумбия будут иметь больше защиты и меньше подвергаться воздействию шума от 	<p>Вариант конструкции с двумя вспомогательными полосами будет иметь аналогичные эффекты, как и вариант конструкции с одной вспомогательной полосой, перечисленные в столбце 2.</p>	<p>Вариант конструкции со смещением I-5 на запад будет иметь аналогичные эффекты, как и вариант конструкции с центрированием I-5, перечисленные в столбце 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта со смещением I-5 на запад приведет к тому, что на двенадцать рецепторов меньше будут превышать пороговые значения шума от автомагистрали из-за приобретения 12-квартирного жилого комплекса, 	<p>Вариант проекта конфигурации одноуровневого разводного моста будет иметь схожие последствия, указанные в столбце 2 для варианта проекта конфигурации одноуровневого неразводного моста.</p>	<p>Вариант проекта без съездов на C Street будет иметь схожие последствия с вариантом проекта со съездами на C Street, как указано в столбце 2.</p>

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<p>заменены по мере необходимости для строительства объекта, а также будут установлены два новых шумозащитных экрана в Ванкувере и один новый шумозащитный экран в Портленде, что в совокупности сократит количество случаев шумового воздействия от дорожного движения до 113.</p> <ul style="list-style-type: none"> Шумовое воздействие от общественного транспорта будет наблюдаться на 12 рецепторах в центре Ванкувера в 12-квартирном жилом комплексе, расположенном на пересечении E 7th Street и E C Street. Вибрационное воздействие от общественного транспорта будет наблюдаться на 13 рецепторах в центре Ванкувера, включая тот же 12-квартирный жилой комплекс, расположенный на пересечении E 7th Street и E C Street, и кинотеатр, расположенный на пересечении E 8th Street и E C Street. 	<p>транспортных средств на автомагистрали.</p> <ul style="list-style-type: none"> Меры по снижению воздействия будут соответствовать варианту конструкции одноуровневого неразводного моста, как указано в столбце 2. 		<p>расположенного на пересечении E 7th Street и E C Street.</p> <ul style="list-style-type: none"> Меры по смягчению последствий будут соответствовать варианту проекта со смещением I-5 на запад, за исключением того, что вариант проекта со смещением I-5 на запад будет включать на одну новую шумозащитную стену меньше в центре Ванкувера в результате приобретений по Программе на E 7th Street и E C Street. 		

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Энергия (См. раздел 3.12)</p>	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> 271 933 млн БТЕ/день в 2045 году. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> 271 187 млн БТЕ/день в 2045 году (-0,27% по сравнению с альтернативой «без строительства»). 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта конфигурации двухуровневого неразводного моста будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта конфигурации одноуровневого неразводного моста, но приведет к небольшому увеличению эксплуатационного потребления энергии из-за увеличенного уклона профиля новых мостов через реку Колумбия. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта с двумя вспомогательными полосами будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта с одной вспомогательной полосой. Результаты моделирования оценивают статистически незначимую разницу менее чем в 0,1% из-за второй вспомогательной полосы. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта со смещением I-5 на запад будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта с центрированным I-5. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта конфигурации разводного моста будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта конфигурации одноуровневого неразводного моста, за исключением того, что он немного увеличит потребление энергии из-за электричества, необходимого для подъема и опускания моста, а также в результате работы двигателей на холостом ходу, ожидаемой у части транспортных средств, стоящих в очереди на автомагистрали во время закрытия моста. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта без съездов на C Street будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2, но создаст дополнительные заторы на местных улицах из-за удаления съездов на C Street, что снизит эффективность транспортных средств, приводя к увеличению потребления энергии.
<p>Электрические и магнитные поля (См. раздел 3.13)</p>	<p>Изменений в излучении ЭМП нет.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Качество воды и гидрология^g (См. раздел 3.14)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Без изменений (территория останется необработанной до тех пор, пока вопрос очистки ливневых стоков не будет решен в соответствии с государственными приоритетами и доступным финансированием). Площадь водосбора с твердым покрытием: всего 178 акров: <ul style="list-style-type: none"> 0 акров очищено. 21 акр инфильтрирован. 157 акров не очищено. Общее содержание взвешенных веществ: 120 272 фунта/год Гидрология: Без изменений (продолжение сброса ливневых стоков с ухудшенным качеством в водоприемники). 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество воды в водоприемниках (благодаря методам борьбы с загрязнением для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с твердым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 197 акров очищено. 18 акров инфильтрировано. 0 акров не очищено. Общее содержание взвешенных веществ: 16 720 фунтов/год Гидрология: Потенциал возникновения долгосрочных -гидрологических последствий из-за увеличения площади водосбора с твердым покрытием на 33 акра. 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество воды в водоприемниках (благодаря методам борьбы с загрязнением для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с твердым покрытием: всего 211 акров: <ul style="list-style-type: none"> 194 акра очищено. 17 акров инфильтрировано. 0 акров не очищено. Общее содержание взвешенных веществ: 16 694 фунта/год Гидрология: Потенциал возникновения долгосрочных гидрологических последствий из-за увеличения площади водосбора с твердым покрытием на 30 акров. 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта с двумя вспомогательными полосами будет иметь последствия для качества воды и управления ливневыми стоками, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта с одной вспомогательной полосой, за исключением небольшого увеличения нагрузки загрязняющих веществ от второй вспомогательной полосы. Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 198 акров очищается. 17 акров инфильтруется. 0 акров не очищается. Общее содержание взвешенных веществ: 17 037 фунтов/год Гидрология: Потенциальная возможность долгосрочного 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимающих вод (благодаря использованию наилучших методов управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 197 акров очищается. 18 акров инфильтруется. 0 акров не очищается. Общее содержание взвешенных веществ: 16 720 фунтов/год Гидрология: Потенциальная возможность -долгосрочного гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 33 акра. 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Конфигурация одноуровневого разводного моста будет оказывать воздействие на качество воды и управление ливневыми стоками, аналогичное воздействию, описанному в столбце 2 для варианта проектирования одноуровневого неразводного моста, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимающих вод (благодаря использованию наилучших методов управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ) при небольшом увеличении нагрузки загрязняющих веществ. Возможность дополнительных и случайных незначительных разливов материалов и загрязняющих 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимающих вод (благодаря использованию наилучших методов управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 197 акров очищается. 18 акров инфильтруется. 0 акров не очищается. Общее содержание взвешенных веществ: 16 720 фунтов/год Гидрология: Потенциальная возможность -долгосрочного гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 33 акра.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
				<p>гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 33 акра.</p>		<p>веществ, используемых при техническом обслуживании и эксплуатации разводной конструкции.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 218 акров: <ul style="list-style-type: none"> – 201 акр очищается. – 17 акров инфильтруется. – 0 акров не очищается. • Общее содержание взвешенных веществ: 17 336 фунтов/год • Гидрология: Потенциальная возможность долгосрочного гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 37 акров. 	

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
Водно-болотные угодья и другие водные объекты (См. раздел 3.15)	Без изменений.	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,83 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,21 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 1,11 акра засыпки -1,04 акра (снос сооружений) Чистое изменение: 0,07 акра (потеря) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (снос сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление)
Экосистемы (См. раздел 3.16)	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Продолжающееся воздействие на бентосные среды обитания от существующих мостов: 1,04 акра. Продолжающееся воздействие на бентосные среды обитания от затенения надводными конструкциями (поднятый настил) от существующих мостов: 11,65 акра. Продолжающееся воздействие неочищенных ливневых стоков примерно со 156,4 акра существующей 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосные среды обитания: -0,16 акра (чистое восстановление). Затенение надводных конструкций (поверхность воды): +1,24 акра. Затенение надводных конструкций (поднятый настил): +9,09 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей водонепроницаемой поверхности после завершения проекта, включая примерно 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосные среды обитания: -0,21 акра (чистое восстановление). Затенение надводных конструкций (поверхность воды): +1,05 акра. Затенение надводных конструкций (поднятый настил): +8,22 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей водонепроницаемой поверхности после завершения проекта, включая примерно 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосные среды обитания: -0,22 акра (чистое восстановление) Затенение надводных конструкций (поверхность воды): 3,9 акра затенения от поднятых надводных конструкций (+12,99 акра по сравнению с существующим состоянием). Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей водонепроницаемой поверхности после завершения проекта 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосную среду обитания: -0,16 акра (чистое восстановление). Затенение над водной поверхностью (водная поверхность): +1,24 акра. Затенение над водной поверхностью (приподнятая платформа): +9,09 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей площади непроницаемых покрытий после реализации проекта, 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосную среду обитания: +0,07 акра (чистое сокращение среды обитания) Затенение над водной поверхностью (водная поверхность): +1,58 акра. Затенение над водной поверхностью (приподнятая платформа): +13,23 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей площади непроницаемых покрытий после реализации проекта, 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосную среду обитания: -0,16 акра (чистое восстановление). Затенение над водной поверхностью (водная поверхность): +1,24 акра. Затенение над водной поверхностью (приподнятая платформа): +9,09 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей площади непроницаемых покрытий после реализации проекта,

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<p>водонепроницаемой поверхности.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальное воздействие на среду обитания в связи с техническим обслуживанием и эксплуатацией. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне: <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальное воздействие на качество воды и растительность в связи с техническим обслуживанием и эксплуатацией. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне: <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальное воздействие на качество воды и растительность в связи с техническим обслуживанием и эксплуатацией. 	<p>156,4 акра существующей водонепроницаемой поверхности, которая в настоящее время не очищается.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>156,4 акра существующей водонепроницаемой поверхности, которая в настоящее время не очищается.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>(CIA), включая примерно 156,4 акра существующей водонепроницаемой поверхности, которая в настоящее время не очищается.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. 	<p>включая примерно 156,4 акра существующих непроницаемых покрытий, которые в настоящее время не очищаются.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. 	<p>включая примерно 156,4 акра существующих непроницаемых покрытий, которые в настоящее время не очищаются.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. 	<p>включая примерно 156,4 акра существующих непроницаемых покрытий, которые в настоящее время не очищаются.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
				– Буферные зоны водно-болотных угодий: 0.	– Буферные зоны водно-болотных угодий: 0.	– Буферные зоны водно-болотных угодий: 0.	– Буферные зоны водно-болотных угодий: 0.
Геология и грунтовые воды (См. раздел 3.17)	Изменений в существующих сейсмических недостатках, геологических ресурсах или качестве грунтовых вод нет.	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. • Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. • Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. • Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. • Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. • Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. • Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. • Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. • Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<p>Вариант конструкции одноуровневого разводного моста будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Для поддержки разводных пролетов потребуются более массивные речные опоры и фундаменты опор, чем для варианта конструкции одноуровневого моста. 	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. • Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. • Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки.
Опасные материалы (См. раздел 3.18)	<ul style="list-style-type: none"> • Нет потенциала для неблагоприятных последствий от приобретения загрязненных участков. • Нет положительных эффектов от очистки загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> • Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> • Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> • Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> • Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> • Умеренная вероятность повышения ответственности для владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> • Умеренная вероятность повышения ответственности для владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> • Ливневые стоки, не очищенные от загрязняющих веществ, будут продолжать попадать в поверхностные водоемы и грунтовые воды. • Отсутствие улучшения существующих рисков разливов из-за дорожных заторов и столкновений. • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание I-5. 	<ul style="list-style-type: none"> • Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Положительные эффекты от улучшения отвода и очистки ливневых стоков, что позволит уменьшить количество загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. • Снижение риска разливов за счет уменьшения 	<ul style="list-style-type: none"> • Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Положительные эффекты от улучшения отвода и очистки ливневых стоков, что позволит уменьшить количество загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. • Снижение риска разливов за счет уменьшения 	<ul style="list-style-type: none"> • Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Положительные эффекты от улучшения отвода и очистки ливневых стоков, что позволит уменьшить количество загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. • Снижение риска разливов за счет уменьшения 	<ul style="list-style-type: none"> • Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. • Благоприятное влияние улучшений в системе отвода и очистки ливневых вод, что позволит снизить содержание загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. 	<ul style="list-style-type: none"> • Благоприятное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и рекультивации загрязненных участков на приобретенных территориях и ограничения возможного распространения загрязнения за пределы площадок. • Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренная вероятность неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта с ним во время строительства или при возможном распространении загрязнения за пределы площадки. • Благоприятное влияние улучшений в системе отвода и очистки ливневых вод, что позволит снизить содержание загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. 	<ul style="list-style-type: none"> • Благоприятное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и рекультивации загрязненных участков на приобретенных территориях и ограничения возможного распространения загрязнения за пределы площадок. • Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренная вероятность неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта с ним во время строительства или при возможном распространении загрязнения за пределы площадки. • Благоприятное влияние улучшений в системе отвода и очистки ливневых вод, что позволит снизить содержание загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<p>дорожных заторов и столкновений.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание модифицированного LPA. 	<p>дорожных заторов и столкновений.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание модифицированного LPA. 	<p>дорожных заторов и столкновений.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание модифицированного LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение риска разливов благодаря уменьшению транспортных заторов и количества столкновений. • Будущие работы по рекультивации на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание Modified LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение риска разливов благодаря уменьшению транспортных заторов и количества столкновений. • Будущие работы по рекультивации на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание Modified LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение риска разливов благодаря уменьшению транспортных заторов и количества столкновений. • Будущие работы по рекультивации на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание Modified LPA.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами С Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами С Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами С Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на С-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<p>исторического памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра). Неблагоприятное воздействие на 14 значимых ресурсов в историческом районе VNHR; приобретения в основном касаются незначимых ресурсов. Серьезный остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, которые будут снесены. 	<p>исторического памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра плюс еще 100 квадратных футов). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным. Двухуровневая конфигурация с фиксированным пролетом будет более заметна из исторического района VNHR, чем одноуровневый вариант проектирования. 	<p>исторического памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным. 	<p>Национального исторического памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 8,1 акра, что является наибольшим показателем среди всех альтернатив. Меньший ущерб историческому району VNHR по сравнению со столбцом 2 благодаря предотвращению сноса системы дорог Армии и снижению риска вибрации для семейных кварталов NCO. Меньшее использование исторического района VNHR по сравнению со столбцом 2 (разница 0,20 акра). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в модифицированном LPA, который будет серьезным. Серьезный остаточный ущерб жилому комплексу «Нормандия», который будет снесен. 	<p>Национального исторического памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным. 	<p>Национального исторического памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Более значительное постоянное включение исторического района VNHR, чем в модифицированном LPA с вариантом проектирования съездов на улицу С (разница 0,02 акра); Национальный исторический памятник Форт-Ванкувер будет дополнительно включен на 0,03 акра. Никаких изменений в использовании или ущербе значимым ресурсам в пределах исторического района VNHR по сравнению со столбцом 2. Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным.

Примечания: Комбинации вариантов проектирования, показанные в столбцах со 2 по 7, — это те, которые будут иметь различные последствия для общественных и экологических ресурсов; другие комбинации вариантов проектирования будут иметь те же последствия, что и описанные в столбцах со 2 по 7. Подчеркнутые варианты проектирования в столбцах с 3 по 7 указывают на то, чем данная конкретная комбинация вариантов проектирования отличается от рекомендуемых вариантов проектирования в столбце 2, а описание последствий в столбцах с 3 по 7 приводится в сравнении с модифицированным LPA с рекомендуемыми вариантами проектирования в столбце 2, если не указано иное. Все прогнозы и оценки относятся к проектному 2045 году, если не указано иное.

a Итоговые показатели, приведенные в этой таблице, включают все пять перехватывающих парковок. Эти итоговые показатели могут уменьшиться, если на каждой из станций LRT будет создана только одна перехватывающая парковка.

b Последствия, связанные с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, будут одинаковыми для всех вариантов типа моста.

c Воздействие на земельные участки, перемещения или общая площадь учитываются только один раз, если более одного вида транспорта (автомобильный, транзитный или велосипедно-пешеходный) приводит к одинаковым или перекрывающимся приобретениям.

Программа замены межштатного моста

- d Не включает собственность или полосу отвода WSDOT или ODOT, полосу отвода, принадлежащую городу, или аренду акватории.
- e Общие выбросы PM_{10} представляют собой сумму выбросов PM_{10} от выхлопных газов, износа тормозов и износа шин.
- f Общие выбросы $PM_{2.5}$ представляют собой сумму выбросов $PM_{2.5}$ от выхлопных газов, износа тормозов и износа шин.
- g CIA была рассчитана для проекта SEIS и предполагала двухуровневую конфигурацию моста с фиксированным пролетом, две вспомогательные полосы, смещение I-5 на запад и без вариантов проектирования съезда на улицу С. Из-за общих допущений, использованных для оценки CIA, показатель CIA был пересчитан для рекомендуемых вариантов проектирования (столбец 2). Последствия для столбцов 4, 5 и 7 предполагают двухъярусную конструкцию с фиксированным пролетом. Все расчеты основаны на концептуальном проекте. Модифицированный LPA и все варианты проектирования предусматривают очистку всех ливневых стоков.
- д К историческим объектам, на которые оказывается воздействие, превышающее минимально допустимое (de minimis), относятся: Harbor Shops (OR 107), Jantzen Beach Water Tank (OR 109), Jantzen Beach Moorage (OR 111), Northbound Interstate Bridge (OR 50), Normandy Apartments (WA 149), Bridge Substation (WA 1192) и исторические объекты Ванкуверского национального исторического заповедника (WA 1357, 369, 369, 918, 1358, 1359).

Ключ: AVE = Зона визуального воздействия; BMP = передовая практика управления; CIA = Площадь водонепроницаемых покрытий; CO = оксид углерода; EMF = электрические и магнитные поля; FLP = Федеральные земли для парков; I = Межштатная автомагистраль; lbs = фунты; LPA = Локально предпочтительный вариант; LU = Ландшафтная единица; mmBtu = один миллион британских тепловых единиц; MSAT = мобильные источники токсичных веществ в воздухе; N/A = неприменимо; NCO = унтер-офицер; NO_2 = диоксид азота; NO_x = оксиды азота; NHS = Национальный исторический объект; NRHP = Национальный реестр исторических мест; ODOT = Департамент транспорта штата Орегон; $PM_{2.5}$ = твердые частицы диаметром 2,5 микрона или менее; PM_{10} = твердые частицы диаметром 10 микрон или менее; VMT = количество миль, пройденных транспортными средствами; VNHR = Ванкуверский национальный исторический заповедник; VOC = летучие органические соединения; WSDOT = Департамент транспорта штата Вашингтон;

.

Таблица 3. Сводка обоснованно предсказуемых транспортных последствий для альтернативы «без строительства» и модифицированного LPA и вариантов проекта ^a

0 Транспортная зона	1 Альтернатива «без строительства»	2 <i>Рекомендуемые варианты проекта программы IBR</i> — модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	3 Модифицированный LPA с двухуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>одной вспомогательной полосой</u> , съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{двумя} вспомогательными полосами, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, <u>смещенной на запад трассой I-5</u> и всеми пятью перехватывающими парковками	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , одной вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, <u>без съездов на С-стрит</u> , ^c центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками
Часы заторов в сутки на Межштатном мосту (Interstate Bridge) <i>(См. раздел 3.1 для получения информации обо всех последствиях для автомобильного, транзитного и активного транспорта)</i>	В южном направлении (SB): 16 часов. В северном направлении (NB): 14 часов.	В южном направлении (SB): 4,75 часа (сокращение на 70%). В северном направлении (NB): 9 часов (сокращение на 36%).	В южном направлении (SB): 4,75 часа (сокращение на 70%). В северном направлении (NB): 9 часов (сокращение на 36%).	В южном направлении (SB): 4,5 часа (сокращение на 72%). В северном направлении (NB): 6 часов (сокращение на 57%).	В южном направлении (SB): 4,75 часа (сокращение на 70%). В северном направлении (NB): 9 часов (сокращение на 36%).	В южном направлении (SB): 4,75 часа (сокращение на 70%). В северном направлении (NB): 9 часов (сокращение на 36%).	В южном направлении (SB): 4,75 часа (сокращение на 70%). В северном направлении (NB): 9 часов (сокращение на 36%).
Среднее время в пути в будние дни в часы пик в южном направлении от I-205 до I-405 в Северном Портленде (за 2 часа)	Утро: 58 минут. Вечер: 29 минут.	Утро: 54 минуты (сокращение на 7%). Вечер: 14 минут (сокращение на 52%).	Утро: 54 минуты (сокращение на 7%). Вечер: 14 минут (сокращение на 52%).	Утро: 50 минут (сокращение на 14%). Вечер: 14 минут (сокращение на 52%).	Утро: 54 минуты (сокращение на 7%). Вечер: 14 минут (сокращение на 52%).	Утро: 54 минуты (сокращение на 7%). Вечер: 14 минут (сокращение на 52%).	Утро: 54 минуты (сокращение на 7%). Вечер: 14 минут (сокращение на 52%).
Среднее время в пути в будние дни в часы пик в северном направлении от I-405 в Северном Портленде до I-205 (за 2 часа)	Утро: 18 минут. Вечер: 42 минуты.	Утро: 13 минут (сокращение на 28%). Вечер: 26 минут (сокращение на 38%).	Утро: 13 минут (сокращение на 28%). Вечер: 26 минут (сокращение на 38%).	Утро: 13 минут (сокращение на 28%). Вечер: 14 минут (сокращение на 67%).	Утро: 13 минут (сокращение на 28%). Вечер: 26 минут (сокращение на 38%).	Утро: 13 минут (сокращение на 28%). Вечер: 26 минут (сокращение на 38%).	Утро: 13 минут (сокращение на 28%). Вечер: 25 минут (сокращение на 40%).
Количество людей, пересекающих Межштатный мост в сутки	Всего 241 900: <ul style="list-style-type: none"> 196 600 на автомобилях общего пользования. 30 100 на грузовом транспорте. 14 800 на общественном транспорте. 400 с использованием активных видов транспорта. 	251 100 всего: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 — транспортными средствами общего назначения. 29 200 — грузовым транспортом. 29 100 — общественным транспортом. от 740 до 1 600 — активными видами транспорта. 	251 100 всего: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 — транспортными средствами общего назначения. 29 200 — грузовым транспортом. 29 100 — общественным транспортом. от 740 до 1 600 — активными видами транспорта. 	251 100 всего: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 — транспортными средствами общего назначения. 29 200 — грузовым транспортом. 29 100 — общественным транспортом. от 740 до 1 600 — активными видами транспорта. 	251 100 всего: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 — транспортными средствами общего назначения. 29 200 — грузовым транспортом. 29 100 — общественным транспортом. от 740 до 1 600 — активными видами транспорта. 	251 100 всего: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 — транспортными средствами общего назначения. 29 200 — грузовым транспортом. 29 100 — общественным транспортом. от 740 до 1 600 — активными видами транспорта. 	251 100 всего: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 — транспортными средствами общего назначения. 29 200 — грузовым транспортом. 29 100 — общественным транспортом. от 740 до 1 600 — активными видами транспорта.
Поездки транспортных средств через мост I-5 в сутки	180 000 (+26% по сравнению с существующими условиями).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой «без строительства»).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой «без строительства»).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой «без строительства»).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой «без строительства»).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой «без строительства»).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой «без строительства»).

0 Транспортная зона	1 Альтернатива «без строительства»	2 <i>Рекомендуемые варианты проекта программы IBR</i> — модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	3 Модифицированный LPA с двухуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{двумя} вспомогательными полосами, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, <u>смещенной на запад трассой I-5</u> и всеми пятью перехватывающими парковками	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, <u>без съездов на С-стрит</u> , ^с центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками
Поездки через мост с использованием активных видов транспорта (пешком, на велосипеде, на роликах)	410 поездок в сутки (аналогично существующим условиям). Улучшение объектов или транспортных связей отсутствует.	От 740 до 1 600 поездок в сутки. Улучшенная пропускная способность, доступность, безопасность и удобство для пользователей при поездках через мост, а также по соединительным объектам.	От 740 до 1 600 поездок в сутки. Улучшенная пропускная способность, доступность, безопасность и удобство для пользователей при поездках через мост, а также по соединительным объектам.	От 740 до 1 600 поездок в сутки. Улучшенная пропускная способность, доступность, безопасность и удобство для пользователей при поездках через мост, а также по соединительным объектам.	От 740 до 1 600 поездок в сутки. Улучшенная пропускная способность, доступность, безопасность и удобство для пользователей при поездках через мост, а также по соединительным объектам.	От 740 до 1 600 поездок в сутки. Улучшенная пропускная способность, доступность, безопасность и удобство для пользователей при поездках через мост, а также по соединительным объектам.	От 740 до 1 600 поездок в сутки. Улучшенная пропускная способность, доступность, безопасность и удобство для пользователей при поездках через мост, а также по соединительным объектам.
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и островом Хейден^с	Утро, ^{южное} направление: 36 минут. Вечер, северное направление: 21 минута.	Утро, южное направление: 17 минут. Вечер, северное направление: 17 минут.	Утро, южное направление: 17 минут. Вечер, северное направление: 17 минут.	Утро, в южном направлении: 17 минут. День/вечер, в северном направлении: 17 минут.	Утро, в южном направлении: 17 минут. День/вечер, в северном направлении: 17 минут.	Утро, в южном направлении: 17 минут. День/вечер, в северном направлении: 17 минут.	Утро, в южном направлении: 17 минут. День/вечер, в северном направлении: 17 минут.
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и транспортным центром Ломбард^с	Утро, в южном направлении: 43 минуты. ^е День/вечер, в северном направлении: 41 минута. ^е	Утро, в южном направлении: 25 минут. ^ф День/вечер, в северном направлении: 25 минут. ^ф	Утро, в южном направлении: 25 минут. ^ф День/вечер, в северном направлении: 25 минут. ^ф	Утро, в южном направлении: 25 минут. ^ф День/вечер, в северном направлении: 25 минут. ^ф	Утро, в южном направлении: 25 минут. ^ф День/вечер, в северном направлении: 25 минут. ^ф	Утро, в южном направлении: 25 минут. ^ф День/вечер, в северном направлении: 25 минут. ^ф	Утро, в южном направлении: 25 минут. ^ф День/вечер, в северном направлении: 25 минут. ^ф
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и Роуз-Куортер^{с, g}	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 43 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 62 минуты ЛРТ: Услуга недоступна.	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 52 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 38 минут. ЛРТ: 37 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 52 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 38 минут. ЛРТ: 37 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 52 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 26 минут. ЛРТ: 37 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 52 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 38 минут. ЛРТ: 37 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 52 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 38 минут. ЛРТ: 37 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 52 минуты. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 38 минут. ЛРТ: 37 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и Пайонир-Сквер^{с, g, h}	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 48 минут Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 67 минут ЛРТ: Услуга недоступна.	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 59 минут. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 45 минут. ЛРТ: 47 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 59 минут. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 45 минут. ЛРТ: 47 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 59 минут. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 33 минуты. ЛРТ: 47 минут (как утром в южном, так и днем/вечером в северном направлении).	Экспресс-автобус, утро, в южном направлении: 59 минут. Экспресс-автобус, день/вечер, в северном направлении: 45 минут. ЛРТ: 47 минут (как в утреннем направлении на юг, так и в вечернем на север).	Экспресс-автобус, утреннее направление на юг: 59 минут. Экспресс-автобус, вечернее направление на север: 45 минут. ЛРТ: 47 минут (как в утреннем направлении на юг, так и в вечернем на север).	Экспресс-автобус, утреннее направление на юг: 59 минут. Экспресс-автобус, вечернее направление на север: 45 минут. ЛРТ: 47 минут (как в утреннем направлении на юг, так и в вечернем на север).

0 Транспортная зона	1 Альтернатива «без строительства»	2 <i>Рекомендуемые варианты проекта программы IBR</i> — модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	3 Модифицированный LPA с двухуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>одной вспомогательной полосой</u> , съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{двумя} <u>вспомогательными полосами</u> , съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} <u>вспомогательной полосой</u> , съездами на С-стрит, <u>смещенной на запад трассой I-5</u> и всеми пятью перехватывающими парковками	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , ^{одной} <u>вспомогательной полосой</u> , съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} <u>вспомогательной полосой</u> , <u>без съездов на С-стрит</u> , ^c центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками
Грузоперевозки и доступность	Улучшений нет.	Улучшение доступа, мобильности и безопасности на мосту, а также улучшенная планировка в критических точках доступа к порту на Милл-Плейн и Марин-Драйв.	Улучшение доступа, мобильности и безопасности на мосту, а также улучшенная планировка в критических точках доступа к порту на Милл-Плейн и Марин-Драйв.	Улучшение доступа, мобильности и безопасности на мосту, а также улучшенная планировка в критических точках доступа к порту на Милл-Плейн и Марин-Драйв. Модифицированный вариант LPA с двумя вспомогательными полосами обеспечил бы дополнительное пространство на основной магистрали I-5 для разгона грузовых автомобилей, их перестроения и вливания в основной транспортный поток, что уменьшило бы помехи для движения по основной магистрали I-5 по сравнению с модифицированным вариантом LPA с рекомендуемыми вариантами проектирования, перечисленными в столбце 2.	Улучшение доступа, мобильности и безопасности на мосту, а также улучшенная планировка в критических точках доступа к порту на Милл-Плейн и Марин-Драйв.	Улучшение доступа, мобильности и безопасности на мосту, а также улучшенная планировка в критических точках доступа к порту на Милл-Плейн и Марин-Драйв.	Вариант проектирования «Модифицированный LPA без съездов на улицу С» привел бы к перенаправлению дополнительного общего транспортного потока на развязку Милл-Плейн, что вызвало бы дополнительные задержки и заторы, которые могли бы повлиять на грузовой транспорт, следующий по коридору Милл-Плейн, по сравнению с модифицированным вариантом LPA с рекомендуемыми вариантами проектирования, перечисленными в столбце 2.
Безопасность дорожного движения	Прогнозируется увеличение количества аварий на 28% на основной магистрали I-5, съездах и пересечениях съездов по сравнению с существующими условиями.	Прогнозируется снижение количества аварий на 13% на основной магистрали I-5, съездах и пересечениях съездов по сравнению с альтернативой «без строительства».	Прогнозируется снижение количества аварий на 13% на основной магистрали I-5, съездах и пересечениях съездов по сравнению с альтернативой «без строительства».	Прогнозируется снижение количества аварий на 4% на основной магистрали I-5, съездах и пересечениях съездов по сравнению со столбцом 2 и до 17% по сравнению с альтернативой «без строительства».	Прогнозируется снижение количества аварий на 13% на основной магистрали I-5, съездах и пересечениях съездов по сравнению с альтернативой «без строительства».	Конфигурация с разводным пролетом показала бы худшие результаты (большее количество аварий), чем конфигурации с фиксированным пролетом, но лучшие (меньшее количество аварий), чем альтернатива «без строительства».	Прогнозируется снижение количества аварий на 13% на основной магистрали I-5, съездах и пересечениях съездов по сравнению с альтернативой «без строительства».
Пересечения магистральных и местных улиц, работающие ниже стандартов (пиковые часы утром/вечером)	10 пересечений.	6 пересечений.	6 пересечений.	6 пересечений.	6 пересечений.	6 пересечений.	13 пересечений.

0 Транспортная зона	1 Альтернатива «без строительства»	2 <i>Рекомендуемые варианты проекта программы IBR</i> — модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	3 Модифицированный LPA с <u>двухурвневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой</u> , съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{двумя} <u>вспомогательными полосами</u> , съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} <u>вспомогательной полосой</u> , съездами на С-стрит, <u>смещенной на запад трассой I-5</u> и всеми пятью перехватывающими парковками	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , одной вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} <u>вспомогательной полосой</u> , <u>без съездов на С-стрит</u> , ^c центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками
Безопасность и защищенность общественного транспорта	Улучшений нет.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещенности, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещенности, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещенности, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещенности, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещенности, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещенности, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.
Влияние на речную навигацию (См. раздел 3.2)	<ul style="list-style-type: none"> Основной судоходный канал: <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Север Ширина: 263 фута Высота: от 39 футов (закрыт) до 178 футов (открыт) Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 511 футов Высота: 46–70 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Юг Ширина: 260 футов Высота: 72 фута Горизонтальный навигационный габарит (HNC) для всех судоходных каналов остается без изменений. Вертикальный навигационный габарит (VNC) остается без изменений. Основной судоходный канал (северное расположение) обеспечил бы наиболее прямой маршрут к/от железнодорожного моста 	<ul style="list-style-type: none"> Основной судоходный канал: <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 400 футов Высота: 116 футов Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Север Ширина: 400 футов Высота: 100 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Юг Ширина: 400 футов Высота: 110 футов Увеличенный HNC (400 футов) для основного (центрального) и альтернативного баржевого (южного) каналов. Уменьшенный VNC для нового основного судоходного канала (центр). Увеличенный VNC для северного баржевого канала и южного баржевого канала. 	<ul style="list-style-type: none"> Основной судоходный канал: <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 400 футов Высота: 116 футов Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Север Ширина: 400 футов Высота: 100 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Юг Ширина: 400 футов Высота: 110 футов Увеличенный HNC (400 футов) для основного (центрального) и альтернативного баржевого (южного) каналов. Уменьшенный VNC для нового основного судоходного канала (центр). Увеличенный VNC для северного баржевого канала и южного баржевого канала. 	<p>Основной судоходный канал:</p> <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 400 футов Высота: 116 футов <ul style="list-style-type: none"> Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Север Ширина: 400 футов Высота: 100 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Юг Ширина: 400 футов Высота: 110 футов Увеличен горизонтальный навигационный габарит (HNC) (400 футов) для основного (центрального) и альтернативного баржевого (южного) каналов. Уменьшен вертикальный навигационный габарит (VNC) для нового основного судоходного канала (центр). Увеличен вертикальный навигационный габарит (VNC) для северного и южного баржевых каналов. 	<p>Основной судоходный канал:</p> <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 400 футов Высота: 116 футов <ul style="list-style-type: none"> Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Север Ширина: 400 футов Высота: 100 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Юг Ширина: 400 футов Высота: 110 футов Увеличен горизонтальный навигационный габарит (HNC) (400 футов) для основного (центрального) и альтернативного баржевого (южного) каналов. Уменьшен вертикальный навигационный габарит (VNC) для нового основного судоходного канала (центр). Увеличен вертикальный навигационный габарит (VNC) для северного и южного баржевых каналов. 	<ul style="list-style-type: none"> Основной судоходный канал: <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 400 футов Высота: от 92 футов (в закрытом состоянии) до 178 футов (в открытом состоянии) Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Север Ширина: 400 футов Высота: 99 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Юг Ширина: 400 футов Высота: 90 футов Увеличен горизонтальный навигационный габарит (HNC) для всех каналов. Тот же или увеличенный вертикальный навигационный габарит (VNC) для всех каналов. Улучшено выравнивание с железнодорожным мостом BNSF. Улучшена видимость для навигации. 6 комплектов опор в воде. 	<ul style="list-style-type: none"> Основной судоходный канал: <ul style="list-style-type: none"> Расположение: Центр Ширина: 400 футов Высота: 116 футов Северный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: север Ширина: 400 футов Высота: 100 футов Южный баржевый канал <ul style="list-style-type: none"> Расположение: юг Ширина: 400 футов Высота: 110 футов Увеличен горизонтальный навигационный габарит (HNC) (400 футов) для основного (центрального) и альтернативного баржевого (южного) каналов. Уменьшен вертикальный навигационный габарит (VNC) для нового основного судоходного канала (центрального). Увеличен вертикальный навигационный габарит (VNC) для северного и южного баржевых каналов.

0 Транспортная зона	1 Альтернатива «без строительства»	2 <i>Рекомендуемые варианты проекта программы IBR</i> — модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	3 Модифицированный LPA с двухуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{двумя} вспомогательными полосами, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, <u>смещенной на запад трассой I-5</u> и всеми пятью перехватывающими парковками	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, <u>без съездов на С-стрит</u> , ^с центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками
	<p>BNSF по сравнению с существующим баржевым (центральным) и альтернативным баржевым (южным) каналами.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Навигационная видимость, связанная с HNC (263–511 футов) и VNC (39–72 фута в закрытом положении; 178 футов в открытом положении), остается без изменений. • 9 комплектов опор в воде. • Ограничения по времени разводки моста: разводка не допускается по будням: – с 6:30 до 9:00 и с 14:30 до 18:00 • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина около 2000 футов. • Сохраняющиеся риски для судоходства из-за возможных землетрясений, включая вероятность разрушения моста и блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Демонтаж существующего моста не предусмотрен. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшенное выравнивание с железнодорожным мостом BNSF. • Увеличенная навигационная видимость. • 6 комплектов опор в воде. • Ограничения по времени разводки моста отсутствуют. • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина сохранена со смещением на запад примерно на 300–325 футов. • Повышенная сейсмостойкость в случае потенциальной сейсмической активности, снижающая риск разрушения или обрушения моста и блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Элементы фундамента существующего моста будут удалены на глубину, определенную Инженерным корпусом армии США (USACE) как не представляющую опасности для текущих или будущих дноуглубительных работ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшенное выравнивание с железнодорожным мостом BNSF. • Увеличенная навигационная видимость. • 6 комплектов опор в воде. • Ограничения по времени разводки моста отсутствуют. • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина сохранена со смещением на запад примерно на 300–325 футов. • Повышенная сейсмостойкость в случае потенциальной сейсмической активности, снижающая риск разрушения или обрушения моста и блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Элементы фундамента существующего моста будут удалены на глубину, определенную Инженерным корпусом армии США (USACE) как не представляющую опасности для текущих или будущих дноуглубительных работ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшено выравнивание с железнодорожным мостом BNSF. • Улучшена видимость для навигации. • 6 комплектов опор в воде. • Отсутствие ограничений по времени разводки моста. • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина сохранена со смещением на запад примерно на 300–325 футов. • Повышенная сейсмостойкость на случай потенциальной сейсмической активности, снижающая риск разрушения или обрушения моста, а также блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Существующие элементы фундамента моста будут удалены на глубину, определенную Инженерным корпусом армии США (USACE) как не представляющую опасности для текущих или будущих дноуглубительных работ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшено выравнивание с железнодорожным мостом BNSF • Улучшена видимость для навигации. • 6 комплектов опор в воде. • Отсутствие ограничений по времени разводки моста. • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина сохранена со смещением на запад примерно на 300–325 футов. • Повышенная сейсмостойкость на случай потенциальной сейсмической активности, снижающая риск разрушения или обрушения моста, а также блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Существующие элементы фундамента моста будут удалены на глубину, определенную Инженерным корпусом армии США (USACE) как не представляющую опасности для текущих или будущих дноуглубительных работ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ожидаются дополнительные ограничения по времени разводки моста. • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина сохранена со смещением на запад примерно на 350 футов. • Повышенная сейсмостойкость на случай потенциальной сейсмической активности, снижающая риск разрушения или обрушения моста, а также блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Существующие элементы фундамента моста будут удалены на глубину, определенную Инженерным корпусом армии США (USACE) как не представляющую опасности для текущих или будущих дноуглубительных работ. 	<ul style="list-style-type: none"> • Улучшено выравнивание с железнодорожным мостом BNSF. • Улучшена видимость для навигации. • 6 комплектов опор в воде. • Верхний разворотный бассейн Ванкувера: длина сохранена со смещением на запад примерно на 300–325 футов. • Повышена сейсмостойкость в случае потенциальной сейсмической активности, что снижает риск разрушения или обрушения моста, а также блокирования или перекрытия судоходных каналов. • Существующие элементы фундамента моста будут удалены на глубину, определенную Инженерным корпусом армии США (USACE) как не представляющую опасности для текущих или будущих дноуглубительных работ.
Авиация (См. раздел 3.22)	Международный аэропорт Портленда: <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Аэродром Пирсон-Филд:	Международный аэропорт Портленда: <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Аэродром Пирсон-Филд:	Международный аэропорт Портленда: <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Аэродром Пирсон-Филд:	Международный аэропорт Портленда: <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Аэродром Пирсон-Филд:	Международный аэропорт Портленда: <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Аэродром Пирсон-Филд:	Международный аэропорт Портленда: <ul style="list-style-type: none"> • Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Пирсон Филд:	То же, что и эффекты, перечисленные в столбце 2, за исключением: Международный аэропорт Портленда:

0 Транспортная зона	1 Альтернатива «без строительства»	2 <i>Рекомендуемые варианты проекта программы IBR</i> — модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	3 Модифицированный LPA с двухуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{двумя} вспомогательными полосами, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, <u>смещенной на запад трассой I-5</u> и всеми пятью перехватывающими парковками	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , ^{одной} вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, ^{одной} вспомогательной полосой, <u>без съездов на С-стрит</u> , ^с центрированной трассой I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками
	<ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: проникновение на 98 футов по вертикали южной подъемной башней, освещенной для повышения видимости. Поверхность захода на посадку: проникновение отсутствует. Переходные поверхности: проникновение существующей северной подъемной башней межштатного моста; освещено. Зона вылета в западном направлении (OCS): требуются процедуры вылета с учетом препятствий, чтобы избежать существующих подъемных башен межштатного моста; градиент набора высоты составляет 650 футов на морскую милю. Риск столкновения с дикой природой: существующая ферменная конструкция продолжает служить местом для ночлега и гнездования птиц, существующие меры сдерживания ODOT продолжают действовать; риск столкновения воздушных судов с дикой природой остается на существующем уровне. 	<ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: проникновение отсутствует. Поверхность захода на посадку: проникновение отсутствует. Переходные поверхности: проникновение отсутствует. Зона вылета в западном направлении (OCS): требуются процедуры вылета с учетом препятствий, чтобы избежать новых мостов; градиент набора высоты уменьшен до 474 футов на морскую милю. Риск столкновения с дикой природой: конструктивные особенности моста, направленные на снижение возможности гнездования и ночлега птиц, в сочетании с продолжающимися мерами сдерживания снизят потенциальный риск столкновения воздушных судов с дикой природой по сравнению с существующим уровнем. 	<ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: проникновение до 12,5 футов по вертикали знаками и освещением, освещено для повышения видимости. Поверхность захода на посадку: использование низкопрофильных знаков и освещения на северных концах верхних палуб для предотвращения проникновения. Переходные поверхности: использование низкопрофильных знаков и освещения на северных концах верхних палуб для предотвращения проникновения. Зона вылета в западном направлении (OCS): требуются процедуры вылета с учетом препятствий, чтобы избежать новых мостов; градиент набора высоты уменьшен до 427 футов на морскую милю. Риск столкновения с дикой природой: те же последствия, что и в столбце 2. 	<ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: проникновение отсутствует. Поверхность захода на посадку: проникновение отсутствует. Переходные поверхности: проникновение отсутствует. Зона вылета в западном направлении (OCS): требуются процедуры вылета с учетом препятствий, чтобы избежать новых мостов; градиент набора высоты уменьшен до 474 футов на морскую милю. Риск столкновения с дикой природой: конструктивные особенности моста, направленные на снижение возможности гнездования и ночлега птиц, в сочетании с продолжающимися мерами сдерживания снизят потенциальный риск столкновения воздушных судов с дикой природой по сравнению с существующим уровнем. 	<ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: проникновение отсутствует. Поверхность захода на посадку: проникновение отсутствует. Переходные поверхности: проникновение отсутствует. Зона вылета в западном направлении (OCS): требуются процедуры вылета с учетом препятствий, чтобы избежать новых мостов; градиент набора высоты уменьшен до 474 футов на морскую милю. Риск столкновения с дикой природой: Проектирование элементов моста для снижения вероятности гнездования и ночевки птиц в сочетании с постоянными мерами сдерживания позволит снизить потенциальный риск столкновения воздушных судов с дикой природой по сравнению с существующим уровнем. 	<ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: Проникновение на 64 вертикальных фута подъемными башнями, освещенными для повышения видимости. Поверхность захода на посадку: Проникновение отсутствует Переходные поверхности: Проникновение отсутствует. OCS для вылета в западном направлении: Требуется процедура вылета с учетом препятствий, чтобы избежать новых мостов; градиент набора высоты снижен до 544 футов/морскую милю для вертикального подъемного пролета, с пандусами С Street и без них. Риск столкновения с дикой природой: Проектирование элементов моста для снижения вероятности гнездования и ночевки птиц в сочетании с постоянными мерами сдерживания позволит снизить потенциальный риск столкновения воздушных судов с дикой природой по сравнению с существующим уровнем. 	<ul style="list-style-type: none"> Долгосрочное влияние на авиационную деятельность отсутствует. Пирсон Филд: <ul style="list-style-type: none"> Горизонтальная поверхность: Проникновение отсутствует. Поверхность захода на посадку: Проникновение отсутствует. Переходные поверхности: Проникновение отсутствует. OCS для вылета в западном направлении: Градиент набора высоты дополнительно снижен до 357 футов/морскую милю. Риск столкновения с дикой природой: Проектирование элементов моста для снижения вероятности гнездования и ночевки птиц в сочетании с постоянными мерами сдерживания позволит снизить потенциальный риск столкновения воздушных судов с дикой природой по сравнению с существующим уровнем.

- Примечания: Комбинации вариантов проектирования, показанные в столбцах со 2 по 7, — это те, которые будут иметь различные последствия для транспорта; другие комбинации вариантов проектирования будут иметь те же последствия, что и описанные в столбцах со 2 по 7. Подчеркнутые варианты проектирования в столбцах с 3 по 7 указывают на то, чем данная конкретная комбинация вариантов проектирования отличается от Рекомендуемых вариантов проектирования в столбце 2, а описание последствий в столбцах с 3 по 7 приводится в сравнении с Модифицированным LPA с Рекомендуемыми вариантами проектирования в столбце 2, если не указано иное. Все прогнозы и оценки приведены на проектный 2045 год, если не указано иное.
- a Последствия, связанные с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, будут одинаковыми для всех вариантов типа моста, если не указано иное.
 - b Вариант проектирования развязки SR 14 без пандусов C Street потребует перенаправления экспресс-автобусов для доступа к центру Ванкувера через бульвар Mill Plain. Это увеличит время в пути для экспресс-автобусов, следующих в центр Ванкувера и обратно, из-за дополнительного расстояния и заторов на основной магистрали.
 - c Общее время поездки на общественном транспорте включает 10 минут пешего доступа (1/4 мили пешком в любом конце поездки при средней скорости ходьбы 3 мили в час) в дополнение к начальному времени ожидания и времени ожидания пересадки (если применимо). Время ожидания основано на половине интервала движения. «Интервал движения» (Headway) относится к времени или расстоянию между следующими друг за другом транспортными средствами (такими как автобусы, поезда или автомобили), движущимися по одному и тому же маршруту.
 - d Маршрут 60 не делает остановку на острове Хейден в южном направлении, поэтому поездка из Ванкувера на остров Хейден проходит на юг до Delta Park, а затем обратно на север до остановки на острове Хейден.
 - e Маршрут включает 60 Ванкувер – Delta Park с пересадкой на LRT Yellow Line.
 - f Время в пути указано для LRT Yellow Line.
 - g Экспресс-автобус включает маршрут 101 из центра Ванкувера – Rose Quarter или Pioneer Square.
 - h Экспресс-автобус включает две остановки между центром Ванкувера и Pioneer Square. LRT включает 16 остановок между центром Ванкувера и Pioneer Square.
 - i Ограничения на открытие нового моста потребуют координации с Береговой охраной США (USCG) и морскими. Для изменения текущих ограничений для долгосрочной эксплуатации Модифицированного LPA с одноуровневой конфигурацией разводного моста потребуется процесс федерального нормотворчества.
 - j Градиент набора высоты более крутой для одноуровневой конфигурации с фиксированным пролетом с пандусами C Street по сравнению с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом из-за увеличенной ширины одноуровневой конфигурации с фиксированным пролетом и сокращенного расстояния между съездом C Street и взлетно-посадочной полосой Пирсон Филд.
- футов/морскую милю = футов на морскую милю; I = межштатная автомагистраль; IBR = Программа замены межштатного моста; LPA = Местно предпочтительная альтернатива; LRT = легкорельсовый транспорт; NB = в северном направлении; NM = морская миля; OCS = поверхность ограничения препятствий; ODOT = Департамент транспорта штата Орегон; SB = в южном направлении; SR = автомагистраль штата; USACE = Инженерный корпус армии США

Таблица 4. Сводная информация о разумно предсказуемых последствиях для общества и окружающей среды для альтернативы «без строительства» (No-Build) и Модифицированного LPA ^a

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами С Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами С Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами С Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией разводного пролета</u> , одной вспомогательной полосой, съездами на С-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на С-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Приобретение собственности и переселение ^{c, d} (См. раздел 3.3)</p>	<p>Нет.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 предприятий • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,6 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 предприятий • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 предприятий • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 122,8 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 домов на одну семью, 33 многоквартирных дома. ▪ 61 предприятие • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного приобретения. - Переселение 8 предприятий. - Переселение жителей не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного приобретения. - Переселение жителей или предприятий не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех улучшений, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного приобретения. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых домов ▪ 58 коммерческих объектов • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение 8 коммерческих объектов. - Переселение жилых объектов не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение жилых или коммерческих объектов не требуется. 	<ul style="list-style-type: none"> • Для всех объектов благоустройства, за исключением перехватывающих парковок: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 120,9 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 59 жилых объектов ▪ 58 коммерческих объектов • Для всех перехватывающих парковок Waterfront: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 2,0 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение 8 коммерческих объектов. - Переселение жилых объектов не требуется. • Для всех перехватывающих парковок Evergreen: <ul style="list-style-type: none"> - Примерно 4,2 акра постоянного отчуждения земель. - Переселение жилых или коммерческих объектов не требуется.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Землепользование и экономическая деятельность (См. раздел 3.4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Существующие виды землепользования останутся уязвимыми к высокому уровню заторов и потенциальным разрушениям в результате землетрясений. • Отсутствие высокоскоростного транзитного транспорта, что не соответствует заявленным стратегиям и целям региональных транспортных планов. • Заторы будут препятствовать грузоперевозкам и снижать производительность района, что может косвенно повлиять на реализацию планов землепользования и целей экономического развития. • Снижение темпов роста числа рабочих мест может привести к падению цен на жилье, увеличению количества пустующих коммерческих площадей и снижению спроса на оживление центра города. 	<ul style="list-style-type: none"> • Преобразует примерно 128,4 акра земли для транспортных нужд по сравнению с альтернативой «без строительства» (столбец 1); в настоящее время эта земля в основном зонирована как промышленная или коммерческая, с некоторыми участками, зонированными под жилую застройку. • Высокоскоростной транзитный транспорт соответствует государственным, региональным и местным планам и стратегиям. • Более высокие тарифы на проезд в часы пик будут способствовать реализации региональных и местных стратегий по борьбе с заторами и, как ожидается, не изменят структуру землепользования. • Налоговые поступления от недвижимости сократятся по сравнению с альтернативой «без строительства» (столбец 1).- 	<p>Вариант конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Преобразует примерно на 0,3 акра меньше земли для транспортных нужд. • Более высокая максимальная высота моста и увеличенный уклон шоссе, что может снизить скорость грузовых автомобилей по сравнению с одноуровневым мостом с фиксированным пролетом, с соответствующими экономическими последствиями. 	<p>Вариант конструкции с двумя вспомогательными полосами будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции с одной вспомогательной полосой, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Улучшение организации дорожного движения (сокращение продолжительности и протяженности заторов, уменьшение времени в пути и улучшение вариантов мобильности) по сравнению с вариантами конструкции с одной вспомогательной полосой приведет к улучшению мобильности и доступа для грузоперевозок и занятости. 	<p>Вариант конструкции со смещением I-5 на запад будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции I-5 по центру, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Более крупные участки собственности будут постоянно отчуждены. • Дополнительные 2,0 акра постоянного отчуждения земель. • Дополнительное переселение трех коммерческих объектов. • Потенциальное воздействие на 135 дополнительных сотрудников. 	<p>Вариант конструкции одноуровневого моста с разводным пролетом будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Развод моста может прерывать движение транспортных средств и грузовиков по шоссе, работу транзитного транспорта и активное передвижение через новые мосты через реку Колумбия. • Никакие существующие или будущие морские суда или грузовые перевозки не будут исключены из прохода. 	<p>Вариант конструкции без съездов на C Street будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции со съездами на C Street, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Удаление съездов на C Street приведет к задержкам движения и увеличению времени в пути вблизи развязки Mill Plain Boulevard и в центре Ванкувера, что окажет экономическое воздействие на местные предприятия.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<ul style="list-style-type: none"> Переселение коммерческих объектов может затронуть 66 предприятий и 521 сотрудника; пострадавшим предприятиям будет предоставлена помощь в переезде. Высота моста исключит возможность прохода под новыми мостами через реку Колумбия для 4 существующих пользователей/судов, требующих вертикального просвета более 116 футов, по сравнению с альтернативой «без строительства» (столбец 1). Возможны изменения в бизнес-операциях для этих четырех пользователей реки, что может привести к некоторой потере рабочих мест. 				<ul style="list-style-type: none"> Более низкая высота моста по сравнению с вариантами конструкции мостов с фиксированным пролетом позволит меньшему числу существующих морских пользователей/судов проходить без разводки моста, но позволит большему числу существующих морских пользователей/судов проходить без разводки моста по сравнению с альтернативой «без строительства». Операции по разводке моста, а следовательно, и операции по навигации по реке, могут иметь повышенные ограничения на разводку моста, что может повлиять на морскую торговлю путем ограничения времени суток для движения крупных судов. 	

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Районы и сообщества (См. раздел 3.5)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Никаких изменений в существующих районах, общественных объектах или социальных ресурсах. Будущее развитие может не полностью соответствовать целям, предполагающим улучшение мобильности и расширение доступа к транзитному транспорту. Районы не получат преимуществ от сокращения заторов, улучшения мобильности и доступа к рабочим местам. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообщества в районах, за исключением острова Хейден. Может повысить сплоченность в районах рядом с Community Connector. Повлияет на сплоченность сообщества района острова Хейден как положительно, так и отрицательно. Негативные последствия включают переселение 39 плавучих домов и 28 коммерческих объектов, а также изменение видов. Положительные последствия будут включать более непрерывную систему улиц, улучшенные пешеходные и велосипедные объекты, а также транзитный транспорт, который улучшит связи для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества воздуха и перекрытие тротуаров. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообществ в районах, за исключением острова Хейден. Может способствовать укреплению сплоченности в районах рядом с Community Connector. Окажет как положительное, так и отрицательное влияние на сплоченность сообщества района острова Хейден. К негативным последствиям относятся перемещение 39 плавучих домов и 28 предприятий, а также изменение видов. К положительным последствиям относятся создание более непрерывной уличной сети, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, а также развитие общественного транспорта, что улучшит транспортную доступность для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообществ в районах, за исключением острова Хейден. Может способствовать укреплению сплоченности в районах рядом с Community Connector. Окажет как положительное, так и отрицательное влияние на сплоченность сообщества района острова Хейден. К негативным последствиям относятся перемещение 39 плавучих домов и 28 предприятий, а также изменение видов. К положительным последствиям относятся создание более непрерывной уличной сети, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, а также развитие общественного транспорта, что улучшит транспортную доступность для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества 	<p>Вариант проекта со смещением I-5 в западном направлении будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта проекта с центрированием I-5, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Потребуется дополнительное переселение жителей в районе Эстер-Шорт. 	<p>Вариант проекта с одноуровневым разводным мостом будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта проекта с одноуровневым неразводным мостом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Развод моста будет вызывать заторы. Заторы снизят надежность всех видов транспорта, подобно альтернативе «без строительства», что негативно скажется на сплоченности района, затрудняя доступ к общественным объектам и поощряя транзитное движение через жилые кварталы. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообществ в районах, за исключением острова Хейден. Может способствовать укреплению сплоченности в районах рядом с Community Connector. Окажет как положительное, так и отрицательное влияние на сплоченность сообщества района острова Хейден. К негативным последствиям относятся перемещение 39 плавучих домов и 28 предприятий, а также изменение видов. К положительным последствиям относятся создание более непрерывной уличной сети, улучшение условий для пешеходов и велосипедистов, а также развитие общественного транспорта, что улучшит транспортную доступность для жителей. Приведет к последствиям, связанным со строительством, таким как перенаправление транспортных потоков, шум, временное снижение качества

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
			воздуха и перекрытие тротуаров.	воздуха и перекрытие тротуаров.			воздуха и перекрытие тротуаров.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Общественные услуги и коммунальное хозяйство (См. раздел 3.6)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение заторов на I-5 приведет к увеличению времени реагирования экстренных служб. Изменений в коммунальных сетях нет. 	<ul style="list-style-type: none"> Время реагирования экстренных служб улучшится по сравнению с альтернативой «без строительства» на I-5 и на некоторых перекрестках вдоль критически важных маршрутов доступа благодаря снижению заторов. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшения в реагировании экстренных служб для варианта проекта с двухъярусным неразводным мостом будут аналогичны улучшениям для варианта с одноуровневым неразводным мостом, указанным в столбце 2, но реагирование на инциденты на общественном транспорте и дорожках совместного пользования может быть медленнее, чем в варианте с одноуровневым неразводным мостом, поскольку у машин экстренных служб будет ограниченный доступ к объектам общественного транспорта и активной мобильности. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшения в реагировании экстренных служб для варианта проекта с двумя вспомогательными полосами будут аналогичны улучшениям для варианта с одной вспомогательной полосой, указанным в столбце 2, но дальнейшее снижение заторов на I-5 благодаря второй вспомогательной полосе приведет к еще большему сокращению времени реагирования. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Время реагирования экстренных служб улучшится по сравнению с альтернативой «без строительства» на I-5 и на некоторых перекрестках вдоль критически важных маршрутов доступа благодаря снижению заторов. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Влияние на время реагирования экстренных служб на критических перекрестках для варианта проекта с одноуровневым разводным мостом будет аналогично влиянию для варианта с одноуровневым неразводным мостом, указанному в столбце 2; задержки и нарушения в работе экстренных служб из-за разводки моста сохранятся, но будут возникать реже, чем в альтернативе «без строительства». Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения. 	<ul style="list-style-type: none"> Влияние на время реагирования экстренных служб в Портленде для варианта проекта без съездов на C-стрит будет аналогично влиянию для варианта со съездами на C-стрит, указанному в столбце 2; однако без съездов на C-стрит 7 дополнительных перекрестков в центре Ванкувера не будут соответствовать стандартам производительности, что потенциально приведет к задержкам машин экстренных служб. Коммунальные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и полностью восстановлены после его завершения.
<p>Парки и зоны отдыха (См. раздел 3.7)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 0 акров парковых и рекреационных ресурсов подлежат изъятию. 0 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Изменений в доступе общественного 	<ul style="list-style-type: none"> Примерно 0,9 акра парковых и рекреационных ресурсов подлежат изъятию. Около 6000 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра (-760 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, указанного в 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра (+2260 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений для варианта конструкции с одной вспомогательной полосой, указанного в 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра (-200 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений для варианта конструкции I-5 по центру, указанного в столбце 2) парковых и рекреационных ресурсов. 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра парковых и рекреационных ресурсов. Около 6000 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. 	<ul style="list-style-type: none"> Будет приобретено около 0,9 акра парковых и рекреационных ресурсов. Около 5900 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<p>транспорта к парковым и рекреационным ресурсам в основной зоне исследования нет.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<p>столбце 2) парковых и рекреационных ресурсов.</p> <ul style="list-style-type: none"> Около 5800 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<p>столбце 2) парковых и рекреационных ресурсов.</p> <ul style="list-style-type: none"> Около 6200 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<ul style="list-style-type: none"> Около 6000 погонных футов троп подлежат реконструкции и/или постоянному переносу. Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам. 	<ul style="list-style-type: none"> Улучшит доступ к некоторым крупным региональным паркам.
<p>Культурные ресурсы (См. раздел 3.8)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 0 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 0 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты. 	<ul style="list-style-type: none"> 12 известных исторических объектов застроенной среды, соответствующих критериям NRHP, подверглись неблагоприятному воздействию. 11 известных археологических памятников, соответствующих критериям NRHP, потенциально затронуты.
<p>Визуальное качество (См. раздел 3.9)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Возведенные элементы в пределах AVE не изменятся. На согласованность проектной среды негативно повлияют увеличение трафика и заторы, однако ожидается, что природные и культурные элементы будут совместимы с существующей визуальной средой. 	<ul style="list-style-type: none"> Изменения визуальных элементов могут изменить визуальный характер и качество в AVE (например, новые мосты через реку Колумбия). В LU, где воздействие на визуальное качество является благоприятным или нейтральным, природная, культурная и проектная среда будут совместимы с существующими визуальными условиями. 	<p>Вариант конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Настил варианта конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет немного уже, чем у варианта 	<p>Вариант конструкции с двумя вспомогательными полосами будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта конструкции с одной вспомогательной полосой, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Дополнительная ширина моста за счет дополнительной полосы будет способствовать немного увеличенной визуальной массе для 	<p>Вариант смещения I-5 на запад будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для вариантов I-5 по центру, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Смещение I-5 на запад улучшит визуальное качество для чувствительных наблюдателей в Kanaka Village и другие виды с национального исторического памятника Форт-Ванкувер в LU 	<p>Вариант конструкции одноуровневого моста с разводным пролетом будет иметь воздействие на визуальное качество, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого моста с фиксированным пролетом, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> При использовании варианта конструкции одноуровневого моста с разводным пролетом в закрытом положении настилы моста будут 	<p>Вариант проекта без съездов на улицу C Street будет оказывать влияние на качество визуальной среды, аналогичное описанному в столбце 2 для варианта проекта со съездами на улицу C Street, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта, исключая съезды на улицу C Street, повысит качество визуальной среды для чувствительных к визуальному воздействию

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<ul style="list-style-type: none"> Неблагоприятное воздействие на визуальное качество будет результатом перекрытия видов на природную среду и изменений визуального восприятия из-за возвышающихся конструкций моста, например, для наблюдателей в плавучих домах в Jantzen Beach Moorage. Пять предложенных перехватывающих парковок добавят городские элементы и сооружения в центре Ванкувера, что изменит некоторые существующие виды, но будет соответствовать существующему визуальному характеру. 	<p>конструкции одноуровневого моста, несколько дальше от близлежащих наблюдателей и будет отбрасывать узкую тень. Однако при использовании варианта конструкции двухъярусного моста с фиксированным пролетом пользователи легкорельсового транспорта и дорожки общего пользования будут ощущать визуальную тяжесть верхнего настила моста, профиль будет казаться более массивным при взгляде, например, с набережной Ванкувера, и будет меньше вариантов архитектуры моста, отражающих предпочтения сообщества.</p>	<p>наблюдателей, находящихся в непосредственной близости или под конструкциями в LU реки Колумбия.</p>	<p>Greater Central Park за счет смещения элементов проекта немного дальше.</p>	<p>схожи по высоте и видимости с существующим мостом Interstate Bridge. Однако башни разводного пролета, а также сам пролет в открытом положении будут выступать выше в линию горизонта, чем при конфигурации с фиксированным пролетом. Башни разводного пролета будут более заметны из Ванкувера, Форт-Ванкувера и острова Хейден, потенциально перекрывая дополнительные виды и усиливая визуальное воздействие, особенно для чувствительных наблюдателей-рекреантов. Башни будут постоянными, а разводной пролет будет подниматься периодически.</p>	<p>посетителей зон отдыха в районе Greater Central Park LU за счет устранения видимых элементов проектной среды.</p>
<p>Качество воздуха (См. раздел 3.10)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 3 537 900 VMT в 2045 году (увеличение на 66% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). Аналогично варианту «без строительства» (выбросы немного ниже, чем в варианте «без строительства», из-за сокращения VMT) 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями). 	<ul style="list-style-type: none"> 3 455 400 VMT в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями).

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут существенно ниже существующих выбросов для всех MSAT, CO, NO_x и PM_{2.5}. Будущие региональные выбросы ЛОС будут на 25% выше, чем при существующих условиях, из-за увеличения VMT. • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 82% - Акролеин: сокращение на 89% - Бензол: сокращение на 69% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 86% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 86% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 93% 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут аналогичны варианту «без строительства» (выбросы немного ниже, чем в варианте «без строительства», из-за сокращения VMT). • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 90% - Бензол: сокращение на 70% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 88% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% 	<ul style="list-style-type: none"> • Вариант проекта двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь аналогичные изменения в выбросах загрязняющих веществ в атмосферу по сравнению с теми, что описаны в столбце 2 для варианта проекта одноуровневого моста с фиксированным пролетом, но может незначительно увеличить эксплуатационные выбросы из-за более высокого профиля, что приведет к увеличению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты. • Вариант проекта двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь аналогичные изменения в выбросах MSAT по сравнению с теми, что описаны в столбце 2 для варианта проекта одноуровневого моста с фиксированным пролетом, но может незначительно увеличить эксплуатационные выбросы из-за более высокого профиля, что приведет к увеличению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты. 	<ul style="list-style-type: none"> • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 91% - Бензол: сокращение на 71% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 30% - Формальдегид: сокращение на 89% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% • Изменения региональных выбросов загрязняющих веществ, подлежащих нормированию: <ul style="list-style-type: none"> - CO: сокращение на 63% - NO₂: сокращение на 79% - ЛОС: увеличение на 25% - Общий объем PM₁₀^e: увеличение на 22% 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут аналогичны варианту без строительства (выбросы немного ниже, чем в варианте без строительства, из-за сокращения VMT). • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-Бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 90% - Бензол: сокращение на 70% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 88% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% • Изменения выбросов основных региональных загрязняющих веществ: 	<ul style="list-style-type: none"> • Вариант конструкции разводного моста будет иметь аналогичные изменения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, как описано в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста, за исключением незначительного увеличения выбросов загрязняющих веществ из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу во время разведения моста. Разведений моста будет меньше, чем в варианте без строительства. 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие региональные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу будут аналогичны варианту без строительства (выбросы немного ниже, чем в варианте без строительства, из-за сокращения VMT). • Изменения выбросов MSAT (2045 г.) по сравнению с существующими условиями (2015 г.): <ul style="list-style-type: none"> - 1,3-Бутадиен: сокращение на 100% - Ацетальдегид: сокращение на 85% - Акролеин: сокращение на 90% - Бензол: сокращение на 70% - Дизельные твердые частицы: сокращение на 88% - Этилбензол: сокращение на 29% - Формальдегид: сокращение на 88% - Нафталин: сокращение на 83% - Полициклические органические соединения: сокращение на 94% • Изменения выбросов основных региональных загрязняющих веществ:

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> Изменения региональных выбросов загрязняющих веществ, подлежащих нормированию: <ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 61% NO₂: сокращение на 75% ЛОС: увеличение на 26% Общие PM₁₀: увеличение на 46% Общие PM_{2.5}: сокращение на 39% 	<ul style="list-style-type: none"> Изменения региональных выбросов загрязняющих веществ, подлежащих нормированию: <ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 63% NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общие PM₁₀^e: увеличение на 21% Общие PM_{2.5}^f: сокращение на 48% 	<ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта двухъярусного моста с фиксированным пролетом будет иметь аналогичные изменения в региональных выбросах загрязняющих веществ, подлежащих нормированию, по сравнению с теми, что описаны в столбце 2 для варианта проекта одноуровневого моста с фиксированным пролетом, но может незначительно увеличить эксплуатационные выбросы из-за более высокого профиля, что приведет к увеличению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты. 	<ul style="list-style-type: none"> Общий объем PM_{2.5}^f: сокращение на 49% 	<ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 63% NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общий объем PM₁₀^e: увеличение на 21% Общий объем PM_{2.5}^f: сокращение на 48% 	<ul style="list-style-type: none"> Вариант конструкции разводного моста будет иметь аналогичные изменения выбросов MSAT, как описано в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста и в столбце 4 для варианта конструкции с двумя вспомогательными полосами, за исключением незначительного увеличения выбросов загрязняющих веществ из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу во время разведения моста. Разведений моста будет меньше, чем в варианте без -строительства. 	<ul style="list-style-type: none"> CO: сокращение на 63% NO₂: сокращение на 79% ЛОС: увеличение на 25% Общий объем PM₁₀^e: увеличение на 21% Общий объем PM_{2.5}^f: сокращение на 48%

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
						<ul style="list-style-type: none"> Вариант конструкции одноуровневого разводного моста будет иметь аналогичные изменения выбросов основных региональных загрязняющих веществ, как описано в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста, за исключением незначительного увеличения выбросов загрязняющих веществ из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу во время разведения моста. Разведений моста будет меньше, чем в варианте без строительства. 	
<p>Шум и вибрация (См. раздел 3.11)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 216 рецепторов превысят пороговые значения шума от автомагистрали. Ни один рецептор не будет подвергаться умеренному или сильному шумовому воздействию от общественного транспорта. Отсутствие вибрационного воздействия без продления линии легкорельсового транспорта. 	<ul style="list-style-type: none"> Без принятия мер по снижению воздействия 195 рецепторов превысят пороговые значения шума от автомагистрали из-за приобретения плавучих домов, расположенных рядом с трассой моста легкорельсового транспорта через реку Колумбия в рамках модифицированного варианта LPA. При принятии мер по снижению воздействия восемь существующих шумозащитных экранов в Ванкувере будут 	<p>Вариант конструкции двухъярусного неразводного моста будет иметь аналогичные эффекты, как и вариант конструкции одноуровневого неразводного моста, перечисленные в столбце 2, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Пользователи дорожки для совместного использования через мосты реки Колумбия будут иметь больше защиты и меньше подвергаться воздействию шума от 	<p>Вариант конструкции с двумя вспомогательными полосами будет иметь аналогичные эффекты, как и вариант конструкции с одной вспомогательной полосой, перечисленные в столбце 2.</p>	<p>Вариант конструкции со смещением I-5 на запад будет иметь аналогичные эффекты, как и вариант конструкции с центрированием I-5, перечисленные в столбце 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта со смещением I-5 на запад приведет к тому, что на двенадцать рецепторов меньше будут превышать пороговые значения шума от автомагистрали из-за приобретения 12-квартирного жилого комплекса, 	<p>Вариант проекта конфигурации одноуровневого разводного моста будет иметь схожие последствия, указанные в столбце 2 для варианта проекта конфигурации одноуровневого неразводного моста.</p>	<p>Вариант проекта без съездов на C Street будет иметь схожие последствия с вариантом проекта со съездами на C Street, как указано в столбце 2.</p>

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<p>заменены по мере необходимости для строительства объекта, а также будут установлены два новых шумозащитных экрана в Ванкувере и один новый шумозащитный экран в Портленде, что в совокупности сократит количество случаев шумового воздействия от дорожного движения до 113.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Шумовое воздействие от общественного транспорта будет наблюдаться на 12 рецепторах в центре Ванкувера в 12-квартирном жилом комплексе, расположенном на пересечении E 7th Street и E C Street. • Вибрационное воздействие от общественного транспорта будет наблюдаться на 13 рецепторах в центре Ванкувера, включая тот же 12-квартирный жилой комплекс, расположенный на пересечении E 7th Street и E C Street, и кинотеатр, расположенный на пересечении E 8th Street и E C Street. 	<p>транспортных средств на автомагистрали.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Меры по снижению воздействия будут соответствовать варианту конструкции одноуровневого неразводного моста, как указано в столбце 2. 		<p>расположенного на пересечении E 7th Street и E C Street.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Меры по смягчению последствий будут соответствовать варианту проекта со смещением I-5 на запад, за исключением того, что вариант проекта со смещением I-5 на запад будет включать на одну новую шумозащитную стену меньше в центре Ванкувера в результате приобретений по Программе на E 7th Street и E C Street. 		

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Энергия (См. раздел 3.12)</p>	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> 271 933 млн БТЕ/день в 2045 году. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> 271 187 млн БТЕ/день в 2045 году (-0,27% по сравнению с альтернативой «без строительства»). 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта конфигурации двухуровневого неразводного моста будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта конфигурации одноуровневого неразводного моста, но приведет к небольшому увеличению эксплуатационного потребления энергии из-за увеличенного уклона профиля новых мостов через реку Колумбия. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта с двумя вспомогательными полосами будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта с одной вспомогательной полосой. Результаты моделирования оценивают статистически незначимую разницу менее чем в 0,1% из-за второй вспомогательной полосы. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта со смещением I-5 на запад будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта с центрированным I-5. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта конфигурации разводного моста будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта конфигурации одноуровневого неразводного моста, за исключением того, что он немного увеличит потребление энергии из-за электричества, необходимого для подъема и опускания моста, а также в результате работы двигателей на холостом ходу, ожидаемой у части транспортных средств, стоящих в очереди на автомагистрали во время закрытия моста. 	<p>Общее региональное потребление энергии на транспорте:</p> <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта без съездов на C Street будет иметь последствия для общего регионального потребления энергии на транспорте, схожие с описанными в столбце 2, но создаст дополнительные заторы на местных улицах из-за удаления съездов на C Street, что снизит эффективность транспортных средств, приводя к увеличению потребления энергии.
<p>Электрические и магнитные поля (См. раздел 3.13)</p>	<p>Изменений в излучении ЭМП нет.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>	<p>Излучение ЭМП немного увеличится в определенных местах вдоль расширения линии легкорельсового транспорта, но останется значительно ниже предельно допустимых уровней воздействия.</p>

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
<p>Качество воды и гидрология^g (См. раздел 3.14)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Без изменений (территория останется необработанной до тех пор, пока вопрос очистки ливневых стоков не будет решен в соответствии с государственными приоритетами и доступным финансированием). Площадь водосбора с твердым покрытием: всего 178 акров: <ul style="list-style-type: none"> 0 акров очищено. 21 акр инфильтрирован. 157 акров не очищено. Общее содержание взвешенных веществ: 120 272 фунта/год Гидрология: Без изменений (продолжение сброса ливневых стоков с ухудшенным качеством в водоприемники). 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество воды в водоприемниках (благодаря методам борьбы с загрязнением для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с твердым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 197 акров очищено. 18 акров инфильтрировано. 0 акров не очищено. Общее содержание взвешенных веществ: 16 720 фунтов/год Гидрология: Потенциал возникновения долгосрочных -гидрологических последствий из-за увеличения площади водосбора с твердым покрытием на 33 акра. 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество воды в водоприемниках (благодаря методам борьбы с загрязнением для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с твердым покрытием: всего 211 акров: <ul style="list-style-type: none"> 194 акра очищено. 17 акров инфильтрировано. 0 акров не очищено. Общее содержание взвешенных веществ: 16 694 фунта/год Гидрология: Потенциал возникновения долгосрочных гидрологических последствий из-за увеличения площади водосбора с твердым покрытием на 30 акров. 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Вариант проекта с двумя вспомогательными полосами будет иметь последствия для качества воды и управления ливневыми стоками, схожие с описанными в столбце 2 для варианта проекта с одной вспомогательной полосой, за исключением небольшого увеличения нагрузки загрязняющих веществ от второй вспомогательной полосы. Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 198 акров очищается. 17 акров инфильтруется. 0 акров не очищается. Общее содержание взвешенных веществ: 17 037 фунтов/год Гидрология: Потенциальная возможность долгосрочного гидрологического 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимающих вод (благодаря использованию наилучших методов управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 197 акров очищается. 18 акров инфильтруется. 0 акров не очищается. Общее содержание взвешенных веществ: 16 720 фунтов/год Гидрология: Потенциальная возможность -долгосрочного гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 33 акра. 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Конфигурация одноуровневого разводного моста будет оказывать воздействие на качество воды и управление ливневыми стоками, аналогичное воздействию, описанному в столбце 2 для варианта проектирования одноуровневого неразводного моста, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимающих вод (благодаря использованию наилучших методов управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ) при небольшом увеличении нагрузки загрязняющих веществ. Возможность дополнительных и случайных незначительных разливов материалов и загрязняющих веществ, 	<ul style="list-style-type: none"> Качество воды и управление ливневыми стоками: <ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимающих вод (благодаря использованию наилучших методов управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ). Может вызвать изменения пиковых расходов и объемов ливневого стока. Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 215 акров: <ul style="list-style-type: none"> 197 акров очищается. 18 акров инфильтруется. 0 акров не очищается. Общее содержание взвешенных веществ: 16 720 фунтов/год Гидрология: Потенциальная возможность -долгосрочного гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 33 акра.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноурвневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноурвневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
				<p>воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 33 акра.</p>		<p>используемых при техническом обслуживании и эксплуатации разводной конструкции.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Площадь водосбора с непроницаемым покрытием: всего 218 акров: <ul style="list-style-type: none"> – 201 акр очищается. – 17 акров инфильтруется. – 0 акров не очищается. • Общее содержание взвешенных веществ: 17 336 фунтов/год • Гидрология: Потенциальная возможность долгосрочного гидрологического воздействия из-за увеличения площади водосбора с непроницаемым покрытием на 37 акров. 	

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a b ^b	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a b ^b	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a b ^b	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками а ^a b ^b
Водно-болотные угодья и другие водные объекты (См. раздел 3.15)	Без изменений.	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,83 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,21 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (удаление сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 1,11 акра засыпки -1,04 акра (снос сооружений) Чистое изменение: 0,07 акра (потеря) 	<ul style="list-style-type: none"> Водно-болотные угодья: 0,25 акра Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра Другие водные объекты: <ul style="list-style-type: none"> 0,88 акра засыпки -1,04 акра (снос сооружений) Чистое изменение: -0,16 акра (восстановление)
Экосистемы (См. раздел 3.16)	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Продолжающееся воздействие на бентосные среды обитания от существующих мостов: 1,04 акра. Продолжающееся воздействие на бентосные среды обитания от затенения надводными конструкциями (поднятый настил) от существующих мостов: 11,65 акра. Продолжающееся воздействие неочищенных ливневых стоков примерно со 156,4 акра существующей 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосные среды обитания: -0,16 акра (чистое восстановление). Затенение надводных конструкций (поверхность воды): +1,24 акра. Затенение надводных конструкций (поднятый настил): +9,09 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей водонепроницаемой поверхности после завершения проекта, включая примерно 156,4 акра 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосные среды обитания: -0,21 акра (чистое восстановление). Затенение надводных конструкций (поверхность воды): +1,05 акра. Затенение надводных конструкций (поднятый настил): +8,22 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей водонепроницаемой поверхности после завершения проекта, включая примерно 156,4 акра 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосные среды обитания: -0,22 акра (чистое восстановление) Затенение надводных конструкций (поверхность воды): 3,9 акра затенения от поднятых надводных конструкций (+12,99 акра по сравнению с существующим состоянием). Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей водонепроницаемой поверхности после завершения проекта (CIA), включая 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосную среду обитания: -0,16 акра (чистое восстановление). Затенение над водной поверхностью (водная поверхность): +1,24 акра. Затенение над водной поверхностью (приподнятая платформа): +9,09 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей площади непроницаемых покрытий после реализации проекта, включая примерно 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосную среду обитания: +0,07 акра (чистое сокращение среды обитания) Затенение над водной поверхностью (водная поверхность): +1,58 акра. Затенение над водной поверхностью (приподнятая платформа): +13,23 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей площади непроницаемых покрытий после реализации проекта, включая примерно 	<ul style="list-style-type: none"> Водные ресурсы (общее чистое изменение по сравнению с существующим состоянием): <ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентосную среду обитания: -0,16 акра (чистое восстановление). Затенение над водной поверхностью (водная поверхность): +1,24 акра. Затенение над водной поверхностью (приподнятая платформа): +9,09 акра. Положительный эффект от очистки ливневых стоков для всей площади непроницаемых покрытий после реализации проекта, включая примерно

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<p>водонепроницаемой поверхности.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальное воздействие на среду обитания в связи с техническим обслуживанием и эксплуатацией. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне: <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальное воздействие на качество воды и растительность в связи с техническим обслуживанием и эксплуатацией. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне: <ul style="list-style-type: none"> – Потенциальное воздействие на качество воды и растительность в связи с техническим обслуживанием и эксплуатацией. 	<p>существующей водонепроницаемой поверхности, которая в настоящее время не очищается.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>существующей водонепроницаемой поверхности, которая в настоящее время не очищается.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>примерно 156,4 акра существующей водонепроницаемой поверхности, которая в настоящее время не очищается.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>156,4 акра существующих непроницаемых покрытий, которые в настоящее время не очищаются.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>156,4 акра существующих непроницаемых покрытий, которые в настоящее время не очищаются.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0. 	<p>156,4 акра существующих непроницаемых покрытий, которые в настоящее время не очищаются.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Орегоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Среды обитания с «высокой» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 3,25 акра. – Среды обитания со «средней» ценностью для дикой природы/прибрежных зон: 7,67 акра. – Водно-болотные угодья: 0,25 акра. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 5,69 акра. • Постоянное воздействие на наземные ресурсы в Вашингтоне (акры): <ul style="list-style-type: none"> – Прибрежные буферные зоны: 0,28 акра. – Зоны биоразнообразия: 0,06 акра. – Дубовые редколесья: <0,01 акра – Водно-болотные угодья: 0. – Буферные зоны водно-болотных угодий: 0.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
Геология и грунтовые воды (См. раздел 3.17)	Изменений в существующих сейсмических недостатках, геологических ресурсах или качестве грунтовых вод нет.	<ul style="list-style-type: none"> Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<ul style="list-style-type: none"> Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<ul style="list-style-type: none"> Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<ul style="list-style-type: none"> Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки. 	<p>Вариант конструкции разводного моста будет иметь последствия, аналогичные описанным в столбце 2 для варианта конструкции одноуровневого неразводного моста, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Для поддержки разводных пролетов потребуются более массивные речные опоры и фундаменты опор, чем для варианта конструкции одноуровневого моста. 	<ul style="list-style-type: none"> Повышение общественной безопасности, минимизация ущерба инфраструктуре и ограничение потенциальных экономических потрясений благодаря сейсмическому усилению. Незначительный потенциал для увеличения использования материалов, что может стимулировать расширение и/или открытие карьеров. Положительное влияние на качество грунтовых вод в результате модернизации управления ливневыми стоками и их очистки.
Опасные материалы (См. раздел 3.18)	<ul style="list-style-type: none"> Нет потенциала для неблагоприятных последствий от приобретения загрязненных участков. Нет положительных эффектов от очистки загрязненных участков. Ливневые стоки, не очищенные от загрязняющих веществ, будут продолжать попадать в поверхностные водоемы и грунтовые воды. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренный потенциал для увеличения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренная вероятность повышения ответственности для владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренная вероятность повышения ответственности для владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие улучшения существующих рисков разливов из-за дорожных заторов и столкновений. Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание I-5. 	<ul style="list-style-type: none"> Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. Положительные эффекты от улучшения отвода и очистки ливневых стоков, что позволит уменьшить количество загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. Снижение риска разливов за счет уменьшения дорожных заторов и столкновений. 	<ul style="list-style-type: none"> Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. Положительные эффекты от улучшения отвода и очистки ливневых стоков, что позволит уменьшить количество загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. Снижение риска разливов за счет уменьшения дорожных заторов и столкновений. 	<ul style="list-style-type: none"> Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. Положительные эффекты от улучшения отвода и очистки ливневых стоков, что позволит уменьшить количество загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. Снижение риска разливов за счет уменьшения дорожных заторов и столкновений. 	<ul style="list-style-type: none"> Положительное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и восстановления загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничения возможной миграции загрязнения за пределы участка. Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренный потенциал неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта во время строительства или при возможной миграции загрязнения за пределы участка. Благотворное влияние улучшений в системе отвода и очистки ливневых вод, что позволит снизить содержание загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. Снижение риска разливов благодаря уменьшению 	<ul style="list-style-type: none"> Благотворное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и рекультивации загрязненных участков на приобретенных территориях и ограничения возможного распространения загрязнения за пределы площадок. Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренная вероятность неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта с ним во время строительства или при возможном распространении загрязнения за пределы площадки. Благотворное влияние улучшений в системе отвода и очистки ливневых вод, что позволит снизить содержание загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод. 	<ul style="list-style-type: none"> Благотворное влияние на здоровье и безопасность людей, а также на качество поверхностных и грунтовых вод в результате очистки и рекультивации загрязненных участков на приобретенных территориях и ограничения возможного распространения загрязнения за пределы площадок. Если после очистки на приобретенных участках с опасными материалами остается остаточное загрязнение, существует умеренная вероятность неблагоприятного воздействия на здоровье и безопасность людей в случае контакта с ним во время строительства или при возможном распространении загрязнения за пределы площадки. Благотворное влияние улучшений в системе отвода и очистки ливневых вод, что позволит снизить содержание загрязняющих веществ в ливневом стоке и улучшить качество поверхностных и грунтовых вод.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<ul style="list-style-type: none"> • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание модифицированного LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание модифицированного LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Будущие мероприятия по восстановлению на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание модифицированного LPA. 	<p>транспортных заторов и количества столкновений.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будущие работы по рекультивации на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание Modified LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение риска разливов благодаря уменьшению транспортных заторов и количества столкновений. • Будущие работы по рекультивации на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание Modified LPA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение риска разливов благодаря уменьшению транспортных заторов и количества столкновений. • Будущие работы по рекультивации на нескольких участках могут повлиять на эксплуатацию и техническое обслуживание Modified LPA.

0 Последствия для общества и окружающей среды	1 Альтернатива «без строительства» (No-Build)	2 <u>Рекомендуемые варианты проектирования программы IBR</u> - Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	3 Модифицированный LPA с <u>двухъяр-усной конфигурацией с фиксированным пролетом</u> , одной вспомогательной полосой, с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	4 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, <u>двумя вспомогательными полосами</u> , с пандусами C Street, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	5 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, <u>смещением I-5 на запад</u> и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}	6 Модифицированный LPA с <u>одноуровневой конфигурацией</u> разводного пролета, одной вспомогательной полосой, съездами на C-стрит, центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^a	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией фиксированного пролета, одной вспомогательной полосой, <u>без съездов на C-стрит</u> , центрированной I-5 и всеми пятью перехватывающими парковками ^{a, b}
		<p>памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра). Неблагоприятное воздействие на 14 значимых ресурсов в историческом районе VNHR; приобретения в основном касаются незначимых ресурсов. Серьезный остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, которые будут снесены. 	<p>памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра плюс еще 100 квадратных футов). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным. Двухуровневая конфигурация с фиксированным пролетом будет более заметна из исторического района VNHR, чем одноуровневый вариант проектирования. 	<p>памятника Форт-Ванкувер.</p> <ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным. 	<ul style="list-style-type: none"> Общее использование 8,1 акра, что является наибольшим показателем среди всех альтернатив. Меньший ущерб историческому району VNHR по сравнению со столбцом 2 благодаря предотвращению сноса системы дорог Армии и снижению риска вибрации для семейных кварталов NCO. Меньшее использование исторического района VNHR по сравнению со столбцом 2 (разница 0,20 акра). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в модифицированном LPA, который будет серьезным. Серьезный остаточный ущерб жилому комплексу «Нормандия», который будет снесен. 	<ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Общая площадь постоянного включения исторического района VNHR будет находиться примерно в середине диапазона при сравнении всех вариантов проектирования (0,7 акра). Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным. 	<ul style="list-style-type: none"> Общее использование 7,7 акра. Более значительное постоянное включение исторического района VNHR, чем в модифицированном LPA с вариантом проектирования съездов на улицу С (разница 0,02 акра); Национальный исторический памятник Форт-Ванкувер будет дополнительно включен на 0,03 акра. Никаких изменений в использовании или ущербе значимым ресурсам в пределах исторического района VNHR по сравнению со столбцом 2. Такой же остаточный ущерб северному межштатному мосту и ресурсам на стороне Орегона, как в столбце 2, который будет серьезным.

Примечания: Комбинации вариантов проектирования, показанные в столбцах со 2 по 7, — это те, которые будут иметь различные последствия для общественных и экологических ресурсов; другие комбинации вариантов проектирования будут иметь те же последствия, что и описанные в столбцах со 2 по 7. Подчеркнутые варианты проектирования в столбцах с 3 по 7 указывают на то, чем данная конкретная комбинация вариантов проектирования отличается от рекомендуемых вариантов проектирования в столбце 2, а описание последствий в столбцах с 3 по 7 приводится в сравнении с модифицированным LPA с рекомендуемыми вариантами проектирования в столбце 2, если не указано иное. Все прогнозы и оценки относятся к проектному 2045 году, если не указано иное.

a Итоговые показатели, приведенные в этой таблице, включают все пять перехватывающих парковок. Эти итоговые показатели могут уменьшиться, если на каждой из станций LRT будет создана только одна перехватывающая парковка.

b Последствия, связанные с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, будут одинаковыми для всех вариантов типа моста.

c Воздействие на земельные участки, перемещения или общая площадь учитываются только один раз, если более одного вида транспорта (автомобильный, транзитный или велосипедно-пешеходный) приводит к одинаковым или перекрывающимся приобретениям.

d Не включает собственность или полосу отвода WSDOT или ODOT, полосу отвода, принадлежащую городу, или аренду акватории.

e Общие выбросы PM₁₀ представляют собой сумму выбросов PM₁₀ от выхлопных газов, износа тормозов и износа шин.

f Общие выбросы PM_{2.5} представляют собой сумму выбросов PM_{2.5} от выхлопных газов, износа тормозов и износа шин.

Программа замены межштатного моста

- g CIA была рассчитана для проекта SEIS и предполагала двухуровневую конфигурацию моста с фиксированным пролетом, две вспомогательные полосы, смещение I-5 на запад и без вариантов проектирования съезда на улицу С. Из-за общих допущений, использованных для оценки CIA, показатель CIA был пересчитан для рекомендуемых вариантов проектирования (столбец 2). Последствия для столбцов 4, 5 и 7 предполагают двухъярусную конструкцию с фиксированным пролетом. Все расчеты основаны на концептуальном проекте. Модифицированный LPA и все варианты проектирования предусматривают очистку всех ливневых стоков.
- д К историческим объектам, на которые оказывается воздействие, превышающее минимально допустимое (de minimis), относятся: Harbor Shops (OR 107), Jantzen Beach Water Tank (OR 109), Jantzen Beach Moorage (OR 111), Northbound Interstate Bridge (OR 50), Normandy Apartments (WA 149), Bridge Substation (WA 1192) и исторические объекты Ванкуверского национального исторического заповедника (WA 1357, 369, 369, 918, 1358, 1359).

Ключ: AVE = Зона визуального воздействия; BMP = передовая практика управления; CIA = Площадь водонепроницаемых покрытий; CO = оксид углерода; EMF = электрические и магнитные поля; FLP = Федеральные земли для парков; I = Межштатная автомагистраль; lbs = фунты; LPA = Локально предпочтительный вариант; LU = Ландшафтная единица; mmBtu = один миллион британских тепловых единиц; MSAT = мобильные источники токсичных веществ в воздухе; N/A = неприменимо; NCO = унтер-офицер; NO₂ = диоксид азота; NO_x = оксиды азота; NHS = Национальный исторический объект; NRHP = Национальный реестр исторических мест; ODOT = Департамент транспорта штата Орегон; PM_{2.5} = твердые частицы диаметром 2,5 микрона или менее; PM₁₀ = твердые частицы диаметром 10 микрон или менее; VMT = количество миль, пройденных транспортными средствами; VNHR = Ванкуверский национальный исторический заповедник; VOC = летучие органические соединения; WSDOT = Департамент транспорта штата Вашингтон;

Какие меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий предлагаются для устранения неблагоприятных воздействий?

В этом разделе обобщены предлагаемые меры по предотвращению, минимизации и смягчению неблагоприятных последствий для общества и окружающей среды, которые могут возникнуть в результате реализации модифицированного LPA. Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий будут корректироваться по мере необходимости с учетом различий в воздействиях, связанных с вариантами проектирования. Программа IBR будет соблюдать все экологические законы и получать необходимые разрешения, определяющие меры по защите качества местного воздуха, качества воды, рыбных ресурсов и дикой природы, а также условий жизни населения (например, уровни шума, свет и блики, пыль и т. д.) во время строительства Таблица 5. В таблице Таблица 4 освещаются меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий, предложенные для воздействий, описанных в соответствующих разделах Таблица 3. В главе 3 «Существующие условия и экологические последствия» и приложении М «Матрица смягчения последствий и обязательств» приводится более подробная информация о предлагаемых мерах.

Таблица 5. Сводная таблица мер по предотвращению, минимизации и смягчению последствий

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
1	Приобретение имущества	Временное	Временное использование собственности во время строительства	В соответствии с 23 Сводом федеральных нормативных актов (CFR), часть 710; Законом о единой помощи при переселении и политике приобретения недвижимого имущества 1970 года (URA) с поправками; Стандартными спецификациями Департамента транспорта штата Вашингтон (WSDOT) для дорожного, мостового и муниципального строительства (M41-10) и Пересмотренным кодексом штата Вашингтон (RCW) 47; а также Стандартными спецификациями Департамента транспорта штата Орегон (ODOT) 2024 года для строительства и Пересмотренными статутами штата Орегон (ORS) 35, ODOT и WSDOT разработают подходы к управлению временными строительными сервитутами в рамках общего плана отвода земель для Программы IBR. В плане будут определены меры, которые потребуются от подрядчиков для предотвращения, минимизации и/или смягчения последствий для собственности, временно используемой для строительства.
2	Приобретение имущества Экономика /Районы	Временное	Нарушение доступа к собственности во время строительства.	В соответствии с URA, ODOT и WSDOT будут поддерживать постоянный доступ к объектам собственности во время строительства, насколько это возможно. Если постоянный доступ не может быть обеспечен, владелец собственности имеет право в соответствии с URA на справедливую компенсацию за период закрытия. В зависимости от продолжительности закрытия, потеря доступа может также привести к временному переселению любых жильцов. Конкретные положения будут подробно описаны в плане отвода земель Программы IBR и/или спецификациях.

¹⁶ Если мера применяется к нескольким тематическим ресурсам, основной ресурс выделен жирным шрифтом.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
3	Приобретение имущества /Районы	Временное	Использование собственности во время строительства	В соответствии с URA; Стандартными спецификациями WSDOT для дорожного, мостового и муниципального строительства (M41-10) и RCW 47; а также Стандартными спецификациями ODOT 2024 года для строительства и ORS 35, ODOT и WSDOT будут компенсировать строительные сервитуты путем выплат владельцам собственности в обмен на использование их собственности во время строительства. Последствия для участков от временного использования в строительных целях будут устранены, а владельцам собственности будет выплачена компенсация в соответствии со справедливой рыночной стоимостью.
4	Приобретение имущества Землепользование Экономика Районы	Долгосрочное	Переселение предприятий и жителей перед началом строительства	В соответствии с URA, когда приобретение собственности и переселение жителей или предприятий неизбежны, ODOT и WSDOT предоставят пострадавшим владельцам собственности справедливую компенсацию, а пострадавшие жильцы получат помощь при переселении. Собственность будет выкуплена ODOT и WSDOT по справедливой рыночной стоимости. Жильцам, имеющим право на помощь и подлежащим переселению в результате реализации модифицированного локально предпочтительного варианта (LPA), будет предоставлено достойное, безопасное и санитарно пригодное жилье взамен утраченного.
5	Приобретение имущества	Долгосрочное	Приобретение собственности перед началом строительства	ODOT и WSDOT уведомят пострадавших владельцев собственности о том, что Программа IBR планирует приобрести их собственность в соответствии с графиком приобретений Программы.
6				В соответствии с 23 Сводом законов США (U.S.C.) §§ 107 и 317, ODOT и WSDOT будут привлекать Управление служб общего назначения США (GSA) к любому приобретению собственности, связанному с приобретением федеральной собственности. Другие федеральные агентства-землевладельцы затронуты не будут.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
7				<p>В соответствии с Законом о единой помощи при переселении (URA) с поправками, ODOT и WSDOT компенсируют владельцам недвижимости потерю задокументированных прав доступа. Сумма компенсации будет определена в процессе оценки путем анализа стоимости недвижимости с учетом наличия и отсутствия сопоставимых точек доступа в соответствии с Едиными стандартами профессиональной практики оценки (USPAP). Точки доступа, не являющиеся задокументированными местами резервирования, могут быть закрыты или перенесены в порядке осуществления полицейской власти, если имеется разумный альтернативный доступ.</p>
8	Приобретение недвижимости	Долгосрочный период	Переселение жильцов до начала строительства	<p>Согласно URA, несмотря на то, что некоторые переселяемые жильцы могут принять решение покинуть район, поиск достаточного и доступного жилья для лиц, затронутых программой IBR, может оставаться сложной задачей. Если сопоставимое жилье для переселения в достаточном количестве отсутствует, ODOT и WSDOT обязуются предоставить жилье «последней надежды» в соответствии с требованиями URA к достойному, безопасному и санитарно пригодному жилью.</p>
9	Приобретение недвижимости	Долгосрочный период	Перемещение плавучих домов до начала строительства	<p>В соответствии с URA с поправками, владельцам плавучих домов будет предоставлена помощь в перемещении на стоянку в пределах района, если таковая имеется, что может включать дополнительную выплату за стоянку. Если дома не будут перемещены, ODOT или Транспортный округ трех округов штата Орегон (TriMet) выкупят плавучие дома по справедливой рыночной стоимости и предоставят помощь в перемещении, которая при необходимости может включать выплаты для подтверждения соответствия требованиям URA к достойному, безопасному и санитарно пригодному жилью.</p>
10	Качество воздуха, авиация, жилые районы	Временный период	Повышенное содержание твердых частиц и выхлопных газов во время строительства	<p>Для строительства в штате Вашингтон WSDOT будет координировать действия с подрядчиком для соблюдения следующих стандартных и нормативных мер по обеспечению качества воздуха во время строительства:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Стандартные спецификации WSDOT для строительства дорог, мостов и муниципальных объектов, раздел 1.07.5(4). • Передовые методы управления (BMP) по контролю за неорганизованными выбросами пыли, изложенные в брошюре Образовательного фонда Ассоциации генеральных подрядчиков Вашингтона и Целевой группы по неорганизованной пыли «Руководство по обращению с неорганизованной пылью на строительных проектах».

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
11				<p>Для строительства в штате Орегон ODOT будет координировать действия с подрядчиком для соблюдения следующих стандартных и нормативных мер по обеспечению качества воздуха во время строительства:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Раздел 208 Административных правил штата Орегон (OAR) 340. • Раздел 290 Стандартных спецификаций ODOT. • Стандарт экологически чистого дизельного строительства (OAR-731-005-0800). • Законопроект Палаты представителей штата Орегон 2007, известный как «Закон о чистом дизельном топливе». • Программа чистого воздуха при строительстве города Портленд, направленная на сокращение выбросов дизельных двигателей путем внедрения стандартного набора требований по сокращению холостого хода и использованию дизельного оборудования на рабочих площадках.
12	Качество воздуха, жилые районы	Временный период	Выбросы от строительной техники в населенных пунктах и жилых районах	ODOT и WSDOT разработают контрактные спецификации, которые минимизируют воздействие на окружающие сообщества, например, за счет использования более новой строительной техники с низким уровнем выбросов и электрического оборудования, а также избегая маршрутов перевозки грузов через жилые районы, когда это возможно.
13	Авиация	Временный период	Препятствия для авиации во время строительства	В зоне сноса межштатного моста и строительных работ по возведению мостов через реку Колумбия и развязки на автомагистрали штата (SR) 14, ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для подготовки циркуляра Федерального управления гражданской авиации (FAA) AC 70/7460-1M для утверждения FAA. Средства и методы, предложенные подрядчиком, будут изменены для смягчения последствий и учета замечаний FAA, например, в отношении расположения высоких кранов рядом с аэродромом Пирсон-Филд.
14	Авиация	Временный период	Помехи электронных устройств для авиации во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по внедрению строительных спецификаций, чтобы подтвердить, что подрядчики, работающие рядом с аэродромом Пирсон-Филд, не будут использовать электронные устройства, создающие помехи для оборудования, необходимого для аэронавигации и связи, как указано в приказе FAA 6050.32B «Руководство по правилам и процедурам управления спектром».

Программа замены межштатного моста

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
15	Авиация	Временный период	Превращение объектов ливневой канализации в источник привлечения опасных видов диких животных во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для выявления объектов ливневой канализации Modified LPA в радиусе 5000 футов от взлетно-посадочной полосы 8 аэродрома Пирсон-Филд, которые, вероятно, потребуют модификации/обработки, чтобы не стать источником привлечения опасных видов диких животных. В этой зоне будут соблюдаться «Руководство по проектированию ливневой канализации для авиации» WSDOT (2008 г.) и циркуляр FAA AC 150/5200-33C «Источники привлечения опасных видов диких животных на аэродромах или вблизи них» для устранения опасностей для аэропортов.
16	Авиация	Временный период	Опасность препятствий для авиации	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для проведения информационно-разъяснительной работы до и во время строительства, чтобы предоставлять пилотам информацию о выводах или рекомендациях после рассмотрения FAA циркуляра FAA AC 70/7460-1M, включая любые временные препятствия, предложенные подрядчиками.
17	Авиация	Долгосрочный период	Опасность препятствий для авиации	В ходе окончательного проектирования ODOT и WSDOT будут соблюдать выводы FAA в ответ на форму 7460-1 программы IBR. FAA выпустит заключение об «опасности для авиации» или «отсутствии опасности для авиации» по завершении аэронавигационной экспертизы.
18	ODOT и WSDOT предоставят проектные планы в FAA для разработки пересмотренных процедур полетов с целью учета изменений в требованиях к градиенту вылета.			
19	ODOT и WSDOT будут следовать требованиям FAA по маркировке препятствий; это, вероятно, будет включать проектирование, маркировку и техническое обслуживание в соответствии с циркуляром FAA AC 70/7460-1M «Маркировка и освещение препятствий» с использованием оборудования, указанного в циркуляре FAA AC 150/5345-43J «Спецификация оборудования для освещения препятствий».			
20	Авиация	Долгосрочный период	Блики, влияющие на авиационную деятельность	ODOT и WSDOT спроектируют дорожное или акцентное освещение на мостах и прилегающих развязках так, чтобы по возможности ограничить свет или блики, которые могут повлиять на авиацию на аэродроме Пирсон-Филд или в международном аэропорту Портленда.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
21	Авиация	Долгосрочный	Превращение объектов ливневой канализации и площадок для компенсационных мероприятий вне участка в источники привлечения опасных видов диких животных	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для выявления объектов ливневой канализации Modified LPA в радиусе 5000 футов от взлетно-посадочной полосы 8 аэропорта Пирсон-Филд, которые, вероятно, потребуют модификации/обработки, чтобы не стать источниками привлечения опасных видов диких животных. В этой зоне будут соблюдаться требования Руководства WSDOT по проектированию ливневой канализации для авиации (2008 г.) и циркуляра FAA AC 150/5200-33C «Источники привлечения опасных видов диких животных на аэродромах или вблизи них» для устранения опасностей для аэропортов. Площадки для компенсационных мероприятий по восстановлению водно-болотных угодий вне участка также будут соответствовать руководству FAA AC 150/5200-33C.
22	Авиация	Долгосрочный	Гнездование птиц на проектируемых сооружениях во время строительства	ODOT и WSDOT будут использовать современные строительные материалы и конструкции для проектируемых сооружений и элементов, которые по мере возможности минимизируют места для ночлега или гнездования птиц.
23	Авиация	Временный	Препятствия для авиации в виде пыли, бликов и дыма во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком применение мер по борьбе с пылью, таких как полив открытого грунта и использование гравийного покрытия на временных строительных дорогах. В Техническом отчете о качестве воздуха перечислены требования по борьбе с пылью как в Орегоне, так и в Вашингтоне. Строительные материалы и работы будут организованы таким образом, чтобы минимизировать блики и дым.
24	Культурное наследие	Временный и долгосрочный	Негативное воздействие на исторические объекты	См. Программное соглашение по разделу 106 в Приложении N относительно мер по устранению негативного воздействия на исторические объекты.
25	Культурное наследие	Временный	Воздействие на Национальное кладбище Ванкувер-Барракс во время строительства	WSDOT предотвратит воздействие на Национальное кладбище Ванкувер-Барракс на Ист-Ферт-Плейн-бульвар путем сохранения характерных особенностей вдоль Ист-Ферт-Плейн-бульвар в пределах временного сервитута для строительства. Это включает в себя сохранение ограждения по периметру, булыжной стены с воротами, периметральной дороги и зеленых насаждений внутри ограждения в соответствии со Стандартами Министра внутренних дел по обращению с историческими объектами.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
26	Культурное наследие	Временный	Воздействие на дом Миклера (Mickler House)	После завершения проекта WSDOT при необходимости восстановит ограждение у дома Миклера по адресу 901 Ист 29-я улица. WSDOT максимально минимизирует воздействие на существующую пешеходную дорожку и бордюры при реализации проектных решений в соответствии с Законом об американцах с ограниченными возможностями (ADA).
27	Культурное наследие	Временный	Негативное воздействие на Национальный исторический памятник Форт-Ванкувер	WSDOT обеспечит защиту двух исторических деревьев в аллее, которые являются значимыми компонентами Национального исторического памятника Форт-Ванкувер, в соответствии со Стандартами Министра внутренних дел по обращению с историческими объектами.
28	Культурное наследие	Временный	Воздействие на Дом Провидения (House of Providence) во время строительства	WSDOT минимизирует воздействие на Дом Провидения (400 Ист-Эвергрин-бульвар) путем восстановления до предстроительного состояния характерных особенностей Дома Провидения, расположенных в пределах временного сервитута для строительства вдоль южной границы участка на Ист-Эвергрин-бульвар, в соответствии со Стандартами Министра внутренних дел по обращению с историческими объектами.
29	Культурное наследие	Временный	Воздействие на двухквартирный жилой дом по адресу 2901 К-стрит во время строительства	WSDOT минимизирует воздействие на двухквартирный жилой дом по адресу 2901 К-стрит путем восстановления травяного газона в пределах временного сервитута для строительства, который простирается до юго-западного угла участка, до его предстроительного состояния. Это включает в себя замену газона аналогичным покрытием и сохранение одного взрослого декоративного кустарника, который не будет удален во время строительства, в соответствии со Стандартами Министра внутренних дел по обращению с историческими объектами.
30	Экономика	Временный	Нарушение работы железнодорожных линий во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком разработку графиков строительства, чтобы по мере возможности минимизировать временное воздействие на железнодорожные линии BNSF и частоту обслуживания.
31	Экономика	Временный	Задержки грузоперевозок во время строительства	ODOT и WSDOT будут работать с подрядчиком для координации с портами Портленда и Ванкувера с целью определения способов минимизации задержек для коммерческого грузового транспорта во время строительства, по мере возможности.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
32	Экономика	Временный	Нарушение грузоперевозок и бизнес-операций во время строительства	ODOT и WSDOT будут работать с подрядчиком для проведения разъяснительной работы с предприятиями в районах с интенсивным грузовым движением по мере разработки планов строительства и объездов, чтобы минимизировать влияние на их бизнес-операции, информировать их об объездах и способствовать поддержанию грузоперевозок во время строительства.
33	Экономика	Долгосрочный	Нарушения морских грузоперевозок во время строительства	ODOT и WSDOT продолжают сотрудничество с Береговой охраной США (USCG) и Инженерным корпусом армии США (USACE), чтобы подтвердить, что потенциальное воздействие на пользователей реки учитывается в процессах выдачи разрешений этими ведомствами.
34	Экономика Землепользование	Временное	Нарушение работы местных предприятий во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для снижения потенциального воздействия на местные предприятия путем внедрения графика строительных работ, который по возможности позволяет избежать или минимизировать полное перекрытие дорог и подъездных путей к местным предприятиям.
35	Экономика	Временное	Нарушение доступа к предприятиям во время строительства	ODOT и WSDOT будут проводить информационно-разъяснительную работу с предприятиями, затронутыми строительством, в координации с местными органами власти, по мере определения перекрытий дорог и объездных путей, чтобы минимизировать воздействие на их деятельность.
36	Экосистемы	Временное	Нарушение водных, наземных и ботанических ресурсов во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для выполнения всех строительных работ в соответствии с требованиями и условиями разрешений, выданных для модифицированного варианта LPA (Locally Preferred Alternative).
37				В соответствии с политикой ODOT и WSDOT и практикой управления строительством в штатах Орегон и Вашингтон, во время строительства на объекте будут присутствовать один или несколько инспекторов Департамента транспорта штата. Роль инспектора(ов) будет заключаться в контроле за соблюдением требований контракта и разрешений.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
38	Экосистемы	Временное	Выброс строительных материалов или отходов, либо нарушение донных отложений, влияющее на водные экосистемы во время строительства	ODOT и WSDOT подготовят План мониторинга и защиты качества воды (WQMPP) для выполнения требований по мониторингу и отчетности, предусмотренных сертификатами качества воды 401, которые в конечном итоге будут выданы для проекта. План WQMPP будет предоставлен соответствующим ведомствам для рассмотрения и утверждения перед его реализацией. В WQMPP будут определены сроки и методология отбора проб качества воды во время строительства модифицированного варианта LPA, а также методы реализации и отчетности.
39	Экосистемы	Временное	Нарушение водных экосистем вдоль дна реки Колумбия	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы запретить посадку рабочих барж на мель.
40	Экосистемы	Временное	Загрязнение водных экосистем во время строительства	Утилизируйте излишки или отходы надлежащим образом в соответствии с применимыми местными, государственными и федеральными нормами; не выбрасывайте и не оставляйте их в сторону от обычной отметки высокого уровня воды (OHWM) и не допускайте их попадания в водные объекты штата.
41	Экосистемы	Временное	Воздействие насосов на рыбу в реке Колумбия во время строительства	<p>ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы подтвердить, что все насосы оснащены рыбозащитными экранами, соответствующими следующим спецификациям:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Автоматическое очистное устройство с минимальной эффективной площадью поверхности 2,5 квадратных фута на кубический фут в секунду и номинальной максимальной скоростью потока 0,4 фута в секунду, или, при отсутствии автоматического очистного устройства, минимальная эффективная площадь поверхности 1 квадратный фут на кубический фут в секунду и номинальная максимальная скорость потока 0,2 фута в секунду; и • Круглая или квадратная сетка экрана с размером ячейки не более 0,094 дюйма (2,38 миллиметра [мм]) в узком измерении, или любая другая форма с размером не более 0,069 дюйма (1,75 мм) в узком измерении; и • Каждый рыбозащитный экран должен быть установлен, эксплуатироваться и обслуживаться в соответствии с критериями рыбозащитных экранов Национального управления океанических и атмосферных исследований (NOAA) Fisheries.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
42	Экосистемы	Временное	Эрозия и нарушение донных отложений в водных и наземных экосистемах во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для назначения как минимум одного сотрудника в качестве ответственного за контроль эрозии и наносов (ESC). Ответственный за ESC будет отвечать за реализацию плана предотвращения, контроля и противодействия разливам (SPCC) и плана контроля загрязнения (PCP).
43	Экосистемы	Временное	Загрязнение водных и наземных экосистем в результате разлива опасных материалов во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для поддержания на рабочей площадке соответствующего оборудования и материалов для ликвидации разливов, указанных в плане SPCC и PCP.
44	Экосистемы	Временное	Загрязнение водных экосистем в результате разлива опасных материалов во время строительства	За исключением барж и стационарного крупногабаритного оборудования (например, кранов, осцилляторов), работающих с барж или рабочих платформ, ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по заправке и обслуживанию оборудования на расстоянии не менее 150 футов от OHWM любого водоема с использованием вторичной защитной оболочки, чтобы минимизировать вероятность попадания разливов или утечек в водный путь.
45	Экосистемы	Временное	Загрязнение водных или наземных экосистем опасными материалами, вытекающими из строительного оборудования во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для выполнения процедур проверки и очистки, указанных в плане SPCC и PCP. Все оборудование, используемое для строительных работ, должно быть очищено и проверено перед прибытием на площадку проекта, чтобы подтвердить отсутствие потенциально опасных материалов, отсутствие утечек, отсутствие вредных сорняков (или других инвазивных растений или животных) и надлежащее функционирование всего оборудования. В случае обнаружения утечки в тяжелом оборудовании, используемом для проекта, ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для немедленного удаления оборудования с площадки и не будут использовать его до тех пор, пока оно не будет должным образом отремонтировано.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
46				В случаях, когда ремонт тяжелого оборудования за пределами площадки невозможен, ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для подготовки плана SPCC и PCP, чтобы задокументировать меры, которые должны быть приняты для предотвращения и/или локализации случайных разливов в зоне работ/ремонта, чтобы подтвердить, что никакие загрязняющие вещества не выходят за пределы зоны локализации в поверхностные воды и не вызывают нарушение применимых стандартов качества воды.
47	Экосистемы	Временное	Загрязнение водных экосистем строительным оборудованием во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы подтвердить, что в воде будут эксплуатироваться только баржи и вспомогательные суда. Другое строительное оборудование будет эксплуатироваться с поверхности плавучих барж, настилов временных рабочих мостов и платформ, настилов существующих или заменяемых мостов, или в зонах выше OHWM.
48				ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для обеспечения надлежащих мер локализации для всего оборудования (включая баржи, рабочие настилы, стационарное энергетическое оборудование и складские помещения) в соответствии с планом SPCC и PCP, чтобы предотвратить и/или локализовать случайные разливы и подтвердить, что никакие загрязняющие вещества не выходят за пределы зоны локализации в поверхностные воды и не вызывают нарушение применимых стандартов качества воды.
49	Экосистемы	Временные	Нарушение водных экосистем строительными конструкциями в воде во время паводков	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком при проектировании и установке временных рабочих мостов и платформ, перемычек и изолирующих обсадных труб буронабивных свай в соответствии с Руководством по гидравлике ODOT, которое устанавливает критерии, позволяющие избежать затопления этих конструкций во время паводков.
50	Экосистемы	Временные	Загрязнение водных и наземных экосистем строительным стоком	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы потребовать, чтобы технологическая вода, образующаяся на площадке в результате строительных, демонтажных или моечных работ, удерживалась и очищалась в соответствии с применимыми стандартами качества воды перед сбросом в поверхностные воды или повторным использованием.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
51	Экосистемы	Временные	Загрязнение водных и наземных экосистем в результате укладки дорожного покрытия, поверхностной обработки или покрасочных работ во время дождя или влажной погоды	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы подтвердить, что работы по укладке дорожного покрытия, поверхностной обработке или нанесению дорожной разметки не будут проводиться в периоды дождя или влажной погоды.
52	Экосистемы	Временные	Загрязнение водных или наземных экосистем в результате очистки оборудования для работы с бетоном	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для создания зоны очистки желобов бетоносмесителей в соответствии с планом SPCC и PCP для надлежащего удержания влажного бетона в рамках Стандартной спецификации ODOT 00290.30(a).
53	Экосистемы	Временные	Расчистка растительности и эрозия нарушают функционирование экосистемы и среду обитания водно-болотных угодий и ручьев во время строительства	В соответствии с планом контроля эрозии и наносов (ESCP), ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для обозначения границ расчистки путем установки оранжевого барьерного ограждения перед расчисткой растительности внутри или рядом с ручьем/водно-болотным угодьем или его буферной зоной, а также при необходимости устанавливать периметральную защиту/иловый заградительный барьер для защиты поверхностных вод и других критических зон. Для получения дополнительной информации об иловых заградительных барьерах см. Стандартную спецификацию ODOT 00280.16(c).
54	Экосистемы	Временные	Нарушение водных, наземных и ботанических ресурсов из-за повреждения защитных мер во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для проверки, обслуживания и ремонта мер ESCP, как описано в применимых требованиях разрешений и Стандартных спецификациях ODOT 00280.60–00280.70.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
55	Экосистемы	Временные	Выбросы химикатов и/или мусора влияют на функционирование экосистемы и среду обитания поверхностных вод во время строительства	Для строительства и демонтажа на суше ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы разместить площадки для складирования материалов и организации работ на расстоянии не менее 150 футов от поверхностных вод, на уже освоенных территориях, таких как парковки или управляемые поля, если только посещение объекта биологом ODOT/WSDOT не определит (и представитель ODOT/NOAA Fisheries не подтвердит), что топографические особенности или другие характеристики участка позволяют использовать его ближе к краю поверхностных вод.
56	Экосистемы	Временные	Эрозия и нарушение донных отложений в водных экосистемах во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для завершения земляных работ в сухих или осушенных условиях, где это практически осуществимо. Там, где для осушения требуется использование перемычек и/или берм, эти конструкции будут сооружаться из мешков с песком, чистого камня, стальных листов или другого неэрозионного материала.
57	Экосистемы	Временные	Повреждение берега реки и функционирования водной экосистемы и среды обитания во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы ограничить формирование берегов в пределах, показанных на утвержденных планах планировки. Незначительные корректировки, внесенные на месте, будут производиться только после рассмотрения и одобрения инженером.
58	Экосистемы	Временные	Потенциальная возможность попадания неразлагаемого мусора из материалов для контроля эрозии и наносов в водные экосистемы во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для установки биоразлагаемых противозерозионных матов на участках нарушенного грунта с уклонами 1V:3H или круче и в пределах 150 футов от поверхностных вод. Для получения дополнительной информации о противозерозионных матах см. Стандартную спецификацию ODOT 00280.14I.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
59	Экосистемы	Временные	Эрозия и нарушение донных отложений, влияющие на функционирование экосистемы поверхностных вод и среду обитания во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы накрыть эродируемые материалы (материалы, способные перемещаться и транспортироваться дождем, ветром или поверхностным стоком), как предписано в ESCP, чтобы предотвратить смыв отложений из зоны хранения в поверхностные воды. Для получения дополнительной информации см. Стандартную спецификацию ODOT 00280.42.
60	Экосистемы	Временные	Высокие уровни шума и вибрации, связанные с работой вибропогружателей, влияют на водные и наземные виды во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы максимально использовать вибропогружатель для забивки стальных свай, чтобы минимизировать уровни шума.
61	Экосистемы	Временные	Высокие уровни шума и вибрации, связанные с ударной забивкой свай ниже отметки OHWM, влияют на водные виды во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы проводить ударную забивку свай ниже отметки OHWM только в период с 15 сентября по 15 апреля. Вибрационная установка и извлечение свай (а также некоторые другие виды строительных работ в воде) могут проводиться круглогодично при условии, что они выполняются в соответствии со всеми нормативными разрешениями.
62	Экосистемы	Временный	Высокие уровни шума и вибрации, связанные с ударным погружением свай, воздействуют на водные виды во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы обеспечить работу не более двух ударных сваебойных установок одновременно в пределах одного русла водоема.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
63				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по использованию пузырьковой завесы или другого аналогичного эффективного устройства для снижения уровня шума при всех работах по ударному погружению свай на глубине воды более 0,67 метра (2 футов).
64	Экосистемы	Временный	Высокие уровни шума, связанные с ударным погружением свай, воздействуют на водные виды во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по разработке и внедрению плана гидроакустического мониторинга, чтобы обеспечить полевую проверку прогнозируемых уровней снижения шума и эффективности устройств для шумоподавления. ODOT и WSDOT разработают план на основе шаблона, созданного Рабочей группой по гидроакустике рыбохозяйственных водоемов (Fisheries Hydroacoustic Working Group), в координации с Федеральным управлением автомобильных дорог (FHWA) и Федеральным управлением по транзитным перевозкам (FTA). ODOT и WSDOT предоставят план в NOAA Fisheries для рассмотрения и утверждения до начала любых работ по ударному погружению свай.
65	Экосистемы	Временный	Нарушение жизнедеятельности морских млекопитающих во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по выполнению плана мониторинга морских млекопитающих в соответствии с требованиями Письма о разрешении (Letter of Authorization), выданного Управлением по охране ресурсов NOAA.
66	Экосистемы	Временный	Хищничество со стороны рыбоядных птиц, сажащихся на временные строительные конструкции	ODOT и WSDOT будут координировать действия с государственными природоохранными органами и подрядчиком для определения и установки соответствующих средств отпугивания или других устройств, препятствующих посадке птиц, на временных строительных конструкциях и открытых трубчатых сваях, чтобы предотвратить посадку рыбоядных птиц. ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика контролировать и обслуживать временные строительные конструкции, чтобы не допускать массовой посадки рыбоядных птиц, в том числе в периоды их неиспользования.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
67	Экосистемы	Временный	Загрязнение водных или наземных экосистем в результате выброса строительного мусора во время демонтажных работ	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по извлечению временных свай с помощью вибрационного молота или путем прямого вытягивания, а также запретят преднамеренное разрушение свай путем скручивания или изгиба.
68				В случае, если временную сваю невозможно извлечь, ODOT и WSDOT дадут указание подрядчику срезать или вдавить сваю на 3 фута ниже уровня дна. В местах, где присутствуют опасные материалы или которые находятся рядом с инженерными коммуникациями, ODOT и WSDOT могут разрешить подрядчику срезать временные сваи на уровне дна с помощью подводной резки, если ODOT и WSDOT определяют, что такая деятельность не будет препятствовать судоходству.
69	Экосистемы	Временный	Потенциальная гибель рыбы во время спасательных работ	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по разработке и внедрению Плана временного управления водными ресурсами в соответствии с требованиями Специального положения ODOT, раздел 00245.03. ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по предоставлению Плана временного управления водными ресурсами в NOAA Fisheries для рассмотрения и утверждения до начала любых работ по изоляции участка или спасению рыбы.
70				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по установке перемычек и изоляционных обсадных труб таким образом, чтобы минимизировать попадание рыбы в ловушку, а также по установке шпунтовых свай от верховья к низовью, медленно опуская их до контакта с субстратом.
71				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по установке сеток (3/32 дюйма [2,38 мм] по диагонали) в нижней части изоляционных обсадных труб буронабивных свай перед их установкой, чтобы минимизировать вероятность попадания рыбы в ловушку во время установки.
72				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по проведению спасения рыбы в соответствии с передовыми методами, установленными в Биологическом заключении для программной консультации по Программе федеральной помощи автомобильным дорогам ODOT.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
73				ODOT и WSDOT в координации с подрядчиком привлекут квалифицированного биолога-рыбовода для проведения и контроля работ по отлову и выпуску рыбы, чтобы минимизировать риск травмирования рыбы.
74				ODOT и WSDOT подготовят отчет о спасении рыбы и представят его в NOAA Fisheries, Службу охраны рыбных ресурсов и диких животных США (USFWS), Департамент рыболовства и дикой природы штата Орегон (ODFW) и Департамент рыболовства и дикой природы штата Вашингтон (WDFW) после завершения проекта.
75				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы предпринять разумные усилия по отлову рыб, включенных в Закон об исчезающих видах, которые, как известно или вероятно, присутствуют в изолированной рабочей зоне в воде, используя методы, минимизирующие риск травмирования.
76				Если необходимо использовать электролов, ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для проведения работ в соответствии с «Руководством по электролову в водоемах, содержащих лососевых, включенных в Закон об исчезающих видах» (NOAA Fisheries 2000) или его последней версией.
77	Экосистемы	Временный	Нарушение водных и наземных экосистем во время строительства	ODOT и WSDOT будут избегать и минимизировать краткосрочное воздействие на экосистемные ресурсы при окончательном проектировании, насколько это практически возможно.
78	Экосистемы	Временный	Нарушение наземных сред обитания во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по восстановлению временно нарушенных наземных сред обитания в соответствии с применимыми нормативными требованиями.
79	Экосистемы	Временный	Нарушение водных, наземных и ботанических экосистем во время строительства	ODOT и WSDOT обеспечат компенсационные меры за неизбежное воздействие на экосистемные ресурсы в соответствии с применимыми федеральными, государственными и местными нормативными требованиями.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
80	Экосистемы	Временный	Нарушение гнездования перелетных птиц во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по проведению работ, которые могут повлиять на гнездящихся перелетных птиц, таких как удаление гнезд, в соответствии с положениями Закона о договорах о перелетных птицах, который требует, чтобы гнезда перелетных птиц удалялись только в периоды, когда они не используются.
81	Экосистемы	Долгосрочный	Загрязнение водных или наземных экосистем из-за потенциального увеличения количества загрязняющих веществ, попадающих в ливневые стоки	ODOT и WSDOT обеспечат очистку ливневых стоков по качеству и объему, соответствующую или превосходящую применимые нормативные требования для всей площади водонепроницаемых покрытий, создаваемой после завершения проекта.
82	Экосистемы	Долгосрочный	Нарушение состояния водных, наземных и ботанических ресурсов	ODOT и WSDOT обеспечат компенсационные меры в связи с неизбежным воздействием на экосистемные ресурсы в соответствии с применимыми федеральными, государственными и местными нормативными требованиями.
83	Экосистемы	Долгосрочный	Нарушение состояния водных и наземных ресурсов	ODOT и WSDOT будут избегать и минимизировать долгосрочное воздействие на экосистемные ресурсы при окончательном проектировании, насколько это практически осуществимо.
84	Экосистемы	Долгосрочный	Утрата функций водных или наземных экосистемных ресурсов	ODOT и WSDOT подготовят план компенсационных мер, который удовлетворяет применимым федеральным, государственным и местным нормативным требованиям и демонстрирует отсутствие чистой потери функций экосистемных ресурсов.
85	Экосистемы	Долгосрочный	Удаление существующего гнезда сапсана	ODOT и WSDOT разработают проект и будут координировать действия с подрядчиком по установке альтернативной гнездовой конструкции в непосредственной близости, чтобы компенсировать удаление существующего гнезда сапсана в результате сноса существующего межштатного моста, где и когда это возможно.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
86	Экосистемы	Долгосрочный	Хищничество из-за использования птицами оголовков опор и конструкции нового моста для присады и гнездования	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с WDFW и ODFW во время окончательного проектирования моста для получения рекомендаций по снижению вероятности и/или масштабов использования ластоногими и птицами оголовков опор для присады, а также гнездования и присады птиц на конструкции нового моста. ODOT и WSDOT оценят рекомендации на предмет их осуществимости и включают их в окончательный проект, насколько это практически возможно.
87	Экосистемы, парки и зоны отдыха, визуальное качество	Временный	Повышенный уровень шума, света и бликов, воздействующих на водные и наземные экосистемы и окружающих жителей во время ночных строительных работ.	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для проведения строительных работ в соответствии с ограничениями местных, государственных и федеральных разрешений на допустимые часы работы. Если требуется временное освещение, подрядчики будут использовать направленное освещение с экранированными светильниками для контроля бликов и направления света на рабочую зону, а не на поверхностные воды или чувствительных соседних наблюдателей.
88	Энергия	Временный	Потребление энергии транспортными средствами и оборудованием во время строительства	В Орегоне ODOT будет соблюдать раздел 290 Стандартных спецификаций ODOT. В Вашингтоне WSDOT будет соблюдать раздел 1.07.5(4) Стандартных спецификаций WSDOT для дорожного, мостового и муниципального строительства.
89	Энергия	Временный	Потребление энергии во время строительства	По мере возможности ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы продолжать рассматривать достижения в области энергосберегающих материалов и методов, включая: <ul style="list-style-type: none"> • Закупку строительных и дорожных материалов у местных поставщиков, что требует меньших расстояний для транспортировки на площадку проекта. • Переработку асфальтовых покрытий на месте. • Технологии теплого асфальта. • Другие инновационные методы, поощряющие использование переработанных материалов.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
90	Энергия	Долгосрочный	Потребление энергии в результате эксплуатации шоссе и транзита, включая освещение и другие компоненты	ODOT и WSDOT будут координировать действия с TriMet и Управлением зоны льгот общественного транспорта округа Кларк (C-TRAN) для использования энергоэффективных электрических систем для освещения, транзитных станций и других электрических нужд с целью снижения энергопотребления, где это возможно.
91	Энергия	Временный	Энергия: Увеличение энергопотребления и выбросов из-за работы двигателей транспортных средств на холостом ходу, заторов и задержек движения	<p>ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы гарантировать, что все работы в Вашингтоне и Орегоне будут соответствовать применимым государственным политикам и процедурам, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Минимизацию задержек движения в часы пик. • Минимизацию ненужной работы дизельного строительного оборудования на холостом ходу на площадке. • Обучение водителей транспортных средств выключению оборудования, когда оно не используется активно, для сокращения выбросов от работы на холостом ходу. • Подготовку плана управления движением с объездами и стратегическим планированием строительства (например, ночные работы) для перемещения транспорта через зону и сокращения заторов и задержек для путешествующей общественности, насколько это практически осуществимо.
92	Геология и грунтовые воды	Временный	Эрозия и загрязнение ливневых стоков во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по подготовке и реализации планов контроля эрозии, предотвращения загрязнения ливневых стоков и планов планировки территории во время строительства. Планы будут соответствовать руководящим принципам ODOT и WSDOT.
93	Геология и грунтовые воды	Временный	Сброс в ливневые и грунтовые воды во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для подготовки и получения разрешений на сброс ливневых вод до и во время строительства.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
94	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Строительство и обслуживание сооружений для смягчения воздействия ливневых вод	ODOT, WSDOT и подрядчик будут координировать свои действия с соответствующими агентствами, например, с Отделом водоснабжения, канализации и ливневых стоков Департамента общественных работ города Ванкувер, Службой охраны окружающей среды города Портленд и другими соответствующими муниципальными органами в Грешаме. Координация будет направлена на инспекцию и мониторинг установки и эксплуатации сооружений для смягчения воздействия ливневых вод в рамках Modified LPA, чтобы подтвердить принятие надлежащих мер по строительству и техническому обслуживанию.
95	Геология и грунтовые воды	Временный	Отходы грунта во время строительства	ODOT и WSDOT будут оценивать возможность повторного использования имеющегося грунта во время строительства. Перерабатывать или повторно использовать заполнители, карьерный камень, асфальт и бетонные материалы в максимально возможной степени.
96	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Риски, связанные с землетрясениями и другими сейсмическими опасностями	ODOT и WSDOT будут проектировать сооружения в соответствии с федеральными, государственными и городскими строительными сейсмическими нормами и стандартами; применять достижения в области сейсмологии и строительных материалов; а также обновлять концептуальную модель.
97	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Загрязнение ресурсов грунтовых вод	ODOT и WSDOT будут проектировать системы для минимизации загрязнения ресурсов грунтовых вод в соответствии с главой 14.26 Муниципального кодекса Ванкувера (VMC) «Вода и канализация – Защита водных ресурсов» и главой 21.35 Городского кодекса Портленда (PCC) «Защита устьев скважин», а также любыми применимыми правилами штатов Вашингтон и Орегон, в зависимости от юрисдикции.
98	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Риск разрушения конструкции во время сейсмического события типа Каскадия	ODOT и WSDOT будут проектировать сооружения с учетом воздействия сейсмически вызванных колебаний грунта на мелкозаглубленные фундаменты, подпорные стены и другие конструкции, которые могут увеличить вероятность разрушения конструкции в результате будущего сейсмического события.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
99	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Геологические проблемы, такие как усиление эрозии и размыва	ODOT и WSDOT будут проектировать Modified LPA с учетом ряда будущих условий, возникающих в результате потенциальных геологических событий или изменений общего количества осадков, чтобы обеспечить устойчивость к геологическим проблемам, таким как усиление эрозии и размыва, насколько это возможно.
100	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Геологические опасности	ODOT и WSDOT будут проводить оценку существующих геологических опасностей на конкретных участках, таких как, помимо прочего, разломы, древние оползни, крутые откосы выемок, несейсмические осадки и разжижение грунта во время проектирования Modified LPA, насколько это возможно. Оценка конкретных участков должна включать использование геотехнического бурения, шурфления, испытания материалов, геофизических методов, мониторинга смещения грунта (инклинометры) и установку контрольных скважин, насколько это возможно. Оценка будет включать рекомендуемые варианты предотвращения или смягчения геологических опасностей. Соблюдение Плана обнаружения после проверки (Post Review Discovery Plan) будет обязательным. Этот план является Приложением F к Программному соглашению по Разделу 106, которое включено в качестве приложения к Окончательному дополнительному заявлению о воздействии на окружающую среду (SEIS).
101	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Осадка грунта вблизи противопаводковых дамб и сооружений	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с соответствующими агентствами для рассмотрения возможности использования легких насыпных материалов или геоформ в зонах, прилегающих к существующим противопаводковым дамбам и сооружениям, чтобы минимизировать вероятность осадки, насколько это возможно.
102	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Разжижение грунта и несейсмические осадки	ODOT и WSDOT будут оценивать методы стабилизации грунта для минимизации вероятности разжижения грунта и несейсмических осадков во время проектирования Modified LPA. Методы стабилизации могут включать, помимо прочего, использование смешивания грунта, уплотняющего нагнетания, струйной цементации и каменных колонн.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
103	Геология и грунтовые воды	Долгосрочный	Инфильтрация загрязненных грунтовых вод в зоны защиты устьев скважин города Ванкувер и зону защиты грунтовых вод Cascade Expansion	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с соответствующими агентствами для размещения сооружений по очистке ливневых вод, насколько это возможно, вдали от зон защиты устьев скважин города Ванкувер для WS-1 и WS-3, скважины №3 порта Ванкувер и зоны защиты грунтовых вод Cascade Expansion в Грешаме для объекта Ruby Junction. Там, где перенос невозможен, необходимо координировать действия с соответствующими местными органами для проектирования элементов на конкретных участках с целью минимизации инфильтрации потенциальных загрязнителей, очистки стока и/или дальнейшего отвода потоков от этих чувствительных зон.
104	Опасные материалы	Временный	Выброс опасных материалов в результате строительных работ и использования оборудования	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для проведения заправки, технического обслуживания и очистки в зонах, оборудованных бермами или другими средствами локализации, как указано в утвержденных планах дозаправки.
105				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для минимизации производства или образования опасных материалов, как на суше, так и во время сноса и замены надводных пролетов.
106				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для утилизации таких материалов, как отработанное моторное масло и краска на водной основе, в центрах переработки, по мере необходимости.
107				В соответствии со Стандартами безопасности при строительных работах: Свинец (Административный кодекс штата Вашингтон [WAC] 296-155) и Общими стандартами охраны труда: Асбест (WAC 296-62 Часть I-1, OAR 340-248), ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для проведения обследований опасных строительных материалов (HBMS) на объектах, предназначенных для сноса, до начала сноса, чтобы выявить асбестосодержащие материалы, краску на основе свинца и другие опасные материалы.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
108	Опасные материалы	Временный	Выброс опасных материалов с загрязненных участков, в результате строительных работ и использования оборудования	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по маркировке и хранению загрязненных сред в соответствии с федеральными правилами.
109				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по размещению мест хранения загрязненных материалов (включая грунт, извлеченный при дноуглубительных работах) вдали от ливневой канализации или поверхностных вод.
110				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по обращению с потенциальными разливами опасных материалов в соответствии с применимыми нормативными требованиями и соблюдению плана SPCC Программы.
111	Опасные материалы	Временный	Воздействие опасных материалов на строителей и других подрядчиков проекта, которое может повлиять на здоровье человека	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по подготовке общепрограммного плана охраны труда и техники безопасности при строительстве, как того требуют федеральные нормы Закона об охране труда и технике безопасности (Occupational Safety and Health Act) и государственные нормы, чтобы минимизировать потенциальное воздействие опасных материалов на строителей и риски для здоровья человека и окружающей среды.
112	Опасные материалы	Долгосрочный	Наличие признанных экологических условий (REC) на загрязненных участках	Для объектов, права доступа к которым еще не получены, ODOT и WSDOT подготовят экологические оценки участков (ESA) Фазы II в случаях, когда выявленные REC указывают на необходимость исследования недр для подтверждения характера и степени загрязнения, а также для определения конкретных мер и необходимых согласований с регулирующими органами для устранения загрязнения. Выводы этих исследований предоставят лицам, принимающим решения, более детальное понимание обязательств по очистке и связанных с этим затрат для использования в процессе приобретения. В этот период также могут быть завершены исследования строительных материалов, содержащих опасные вещества (HBMS), для информирования процесса приобретения объектов с такой рекомендацией.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
113	Опасные материалы	Долгосрочный	Ответственность за приобретенные загрязненные объекты	ODOT и WSDOT будут использовать выводы и данные экологических оценок (ESA) Фазы I и Фазы II IBR, а также существующую нормативную документацию для составления ориентировочных затрат на очистку или рекультивацию объектов с документально подтвержденным загрязнением.
114				ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по разработке детальных планов управления опасными материалами во время окончательного проектирования и как часть процесса приобретения недвижимости. ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для получения необходимых разрешений регулирующих органов для работы с зонами, где требуется очистка и рекультивация.
115	Опасные материалы	Долгосрочный	Обнаружение загрязненных материалов	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком по подготовке плана управления загрязненными материалами для конкретного участка, чтобы подтвердить надлежащую характеристику, управление, хранение, утилизацию и отчетность по загрязненным материалам, обнаруженным во время строительных работ.
116	Землепользование и государственные услуги Транспорт	Временный	Конфликт строительных планов с другими проектами	Перед окончательным утверждением строительных планов ODOT и WSDOT будут работать с партнерскими агентствами для получения информации о графиках строительства других запланированных проектов, включая те, что указаны в техническом отчете по землепользованию, и будут координировать действия с этими проектами для разработки планов движения и других мер по минимизации сбоев.
117	Судоходство	Временный	Строительство новых мостов на судоходном водном пути	ODOT и WSDOT будут координировать действия со всеми подрядчиками Программы IBR для соблюдения требований разрешений на строительство, как подробно описано в отдельных местных, государственных и федеральных разрешениях и полномочиях, которые должны быть получены в рамках заявки на получение разрешения USCG.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
118	Судоходство	Временный	Закрытие и ограничение горизонтальных и вертикальных габаритов для судоходных каналов и разворотного бассейна во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с капитаном порта USCG и USACE для подготовки Плана последовательности строительства, определяющего изменения для трех судоходных каналов и разворотного бассейна. План будет включать все ограничения или изменения судоходных каналов на протяжении всего строительства нового моста и демонтажа существующего моста.
119	Судоходство	Временный	Закрытие и ограничение горизонтальных и вертикальных габаритов для судоходных каналов и разворотного бассейна во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для предоставления информации о графике и продолжительности строительства, воздействии на вертикальный и горизонтальный судоходный габарит или других вопросах, которые могут повлиять на пользователей реки, а также способов минимизации воздействия на судоходство (например, поддержание открытого канала, помощь буксиров и т.д.) в USCG для Местного уведомления мореплавателям, которое USCG опубликует для предоставления информации пользователям реки до и во время строительства.
120	Судоходство	Временный	Закрытие и ограничение горизонтальных и вертикальных габаритов для судоходных каналов и разворотного бассейна во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для предоставления вспомогательного буксира(ов) для обеспечения безопасного судоходства, когда вертикальные или горизонтальные габариты уменьшены и требуется помощь для безопасного прохождения по ограниченному каналу, по мере необходимости.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
121	Судоходство	Временный	Закрытие и ограничение горизонтальных и вертикальных габаритов для судоходных каналов и разворотного бассейна во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с USACE для обеспечения прохода земснаряда(ов) через Межштатный мост во время строительства для поддержки дноуглубительных работ выше по течению.
122	Судоходство	Временный	Судоходное сообщество должно быть осведомлено об ограничениях на водном пути и строительных работах	ODOT и WSDOT будут проводить информационно-разъяснительную работу, чтобы информировать судоходное сообщество, владельцев прогулочных судов и других пользователей реки об ограничениях на водном пути и других строительных работах, которые могут ограничить или иным образом изменить местные условия судоходства, через различные платформы, включая местные морские издания.
123	Судоходство	Временный	Наличие строительных барж и оборудования в судоходных каналах и рядом с ними	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком, чтобы потребовать от всех строительных барж наличия активных сигналов Автоматической идентификационной системы в соответствии с 33 CFR § 164.46, а также координировать действия с NOAA и USACE для обновления опубликованных навигационных карт для линий строительных каналов. (NOAA обязана предоставлять морские карты согласно Закону о береговой и геодезической службе 1947 года.)
124	Судоходство	Временное	Закрытие и ограничение горизонтальных и вертикальных габаритов судоходных каналов и разворотного бассейна во время строительства	ODOT и WSDOT будут работать с USACE и USCG для координации ограничений и закрытий судоходных каналов во время строительства с закрытием шлюзов плотины. По возможности учитывать сезонные факторы, такие как весенний паводок (высокий уровень воды, высокая скорость течения) и ежегодный сбор урожая (перевозка больших объемов грузов).

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
125	Судоходство	Долгосрочное	Новые мосты на судоходном водном пути	ODOT и WSDOT будут следовать требованиям USCG к визуальным средствам при строительстве мостов и обеспечат маркировку препятствий и освещение, чтобы сделать конструкции мостов через реку видимыми для речного транспорта. Спроектировать дорожное или декоративное освещение на мостах и прилегающих развязках так, чтобы ограничить свет или блики, которые могут повлиять на речную навигацию.
126	Судоходство	Долгосрочное	Вертикальные и горизонтальные навигационные габариты для каждого судоходного канала изменятся с появлением новых мостов через реку Колумбия	ODOT и WSDOT будут координировать действия с USCG и USACE для обновления навигационных карт и других навигационных публикаций, чтобы отразить изменения вертикальных и горизонтальных навигационных габаритов для будущих пользователей реки.
127	Районы и сообщества	Временное	Нарушение автомобильного движения во время строительства	ODOT и WSDOT будут использовать временные дорожные знаки, включая знаки с изменяемой информацией, чтобы информировать водителей о влиянии строительства или о въезде/выезде тяжелой техники на дорогу.
128	Районы и сообщества Экономика	Временное	Нарушение деятельности предприятий во время строительства	ODOT и WSDOT установят знаки для местных предприятий, затронутых строительством, чтобы предупредить клиентов об их продолжении работы.
129	Районы и сообщества	Временное	Изменения в маршрутах активного транспорта и доступе во время строительства	ODOT и WSDOT разместят информацию и знаки для временных маршрутов пешеходов и велосипедистов. Будут предприняты усилия, чтобы навигационные знаки были доступными, последовательными, исчерпывающими и поддерживались в надлежащем состоянии.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
130	Районы и сообщества	Временное	Работы на воде рядом с поселениями плавучих домов во время строительства	Для поселений плавучих домов ODOT введет зоны запрета волны, включая соответствующие знаки для водных строительных судов.
131	Районы и сообщества	Временное	Перемещение людей, проживающих в палатках или занимающих общественные территории во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с местными органами власти и другими организациями, чтобы определить, будут ли бездомные, проживающие в зоне исследования, затронуты строительными работами, и обеспечить предложение соответствующих услуг людям, испытывающим бездомность в районах, непосредственно затронутых строительными работами.
132	Районы и сообщества	Временное	Удаление ландшафтного дизайна во время строительства	ODOT и WSDOT восстановят удаленный ландшафтный дизайн на объектах после строительства или в соответствии с другими договоренностями в рамках процесса прав собственности, в соответствии с местными требованиями.
133	Районы и сообщества Экономика	Долгосрочное	Введено новое взимание платы за проезд	Тарифы и правила взимания платы за проезд, применяемые на существующем межштатном мосту (плата до завершения строительства) и на новых мостах через реку Колумбия в рамках модифицированного LPA (долгосрочная плата), будут совместно устанавливаться Транспортной комиссией штата Орегон и Транспортной комиссией штата Вашингтон. По указанию комиссий все сценарии взимания платы, рассматриваемые для программы IBR, предполагают скидку для лиц с низким доходом. Для внедрения тарифов и правил, включая скидки и льготы, потребуются официальные действия комиссий. Это произойдет после завершения исследований по взиманию платы за проезд после принятия Записи о решении (Record of Decision) в соответствии с Национальным законом об экологической политике (NEPA).

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
134	Районы и сообщества, Землепользование	Временное	Закрытие съездов с шоссе и местных улиц, объезды, изменения в доступе к предприятиям и районам во время строительства	ODOT и WSDOT проведут общественные собрания и предоставят информацию предприятиям, агентствам и общественным организациям в районе Портленда и Ванкувера до начала строительства, чтобы проинформировать жителей о графике строительства, соответствующих планах поэтапного выполнения работ, закрытии съездов и дорог, а также планах объезда. ODOT и WSDOT будут предоставлять общественности рекомендации по дорожному движению и обновления, чтобы помочь в выборе маршрутов, а также будет предоставлена горячая линия для получения информации о строительстве.
135	Шум и вибрация, Культурные ресурсы	Временное	Потенциальный структурный или архитектурный ущерб историческим объектам от вибрации во время строительства	WSDOT и ODOT будут координировать действия с подрядчиком для проведения непрерывного мониторинга вибрации для исторических объектов, построенных с использованием неармированных каменных конструктивных элементов вблизи зоны строительства, на протяжении всего периода предстроительных и строительных работ по Программе, и потребуют, чтобы План мониторинга шума и вибрации документировал пороговые пределы, а также требования и протоколы для достижения этих пределов специально для исторических объектов (FTA 2018). Если в результате строительства по Программе историческим объектам будет нанесен структурный или архитектурный ущерб (например, трещины в штукатурке, лепнине или плитке), WSDOT и ODOT в координации с FHWA и FTA уведомят Департамент археологии и сохранения исторических памятников штата Вашингтон и/или Офис по сохранению исторических памятников штата Орегон, в зависимости от ситуации, другие консультирующиеся стороны и владельца объекта, в зависимости от ситуации, о неблагоприятном воздействии на исторические объекты антропогенной среды, а затем подготовят План обработки для выявления и определения любых необходимых ремонтных работ в соответствии со Стандартами Министра внутренних дел по обращению с историческими объектами.
136	Шум и вибрация	Временный	Жалобы на шум во время строительства	ODOT и WSDOT будут оценивать жалобы на шум и реагировать на них в соответствии с Планом мониторинга шума и вибрации.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
137	Шум и вибрация	Долгосрочный	Эксплуатационный шум легкорельсового транспорта	Легкорельсовый транспорт: ODOT и WSDOT, по согласованию с TriMet и C-TRAN, оснастят все кривые путей легкорельсового транспорта радиусом менее 300 футов путевыми лубрикаторами. После завершения строительства трассы, во время первоначального тестирования, если на других кривых будет выявлен визг колес, ODOT и WSDOT, по согласованию с TriMet и C-TRAN, при необходимости установят путевые лубрикаторы.
138	Шум и вибрация	Долгосрочный	Эксплуатационный шум легкорельсового транспорта на участке LRT-1	Развязка межштатной автомагистрали (I-) 5 / SR 14 – Легкорельсовый транспорт: WSDOT, по согласованию с TriMet и C-TRAN, установит высокие барьеры безопасности дорожного движения или шумозащитные экраны вдоль эстакады для снижения шумового воздействия на участке LRT-1, где расположены апартаменты Normandy. Акустическая поглощающая стена высотой 4 фута или отражающая стена высотой 6 футов, выступающая над уровнем рельсов, будет эффективно снижать уровень шума в этом месте на 7–10 дБА (децибел, взвешенных по шкале A).
139	Шум и вибрация	Долгосрочный	Вибрация при эксплуатации легкорельсового транспорта вдоль путей с прямым креплением	Развязка I-5/SR 14 – Легкорельсовый транспорт: WSDOT, по согласованию с TriMet и C-TRAN, будет использовать упругие рельсовые крепления для снижения вибрационного воздействия вдоль путей с прямым креплением. Приемники LRV-1 и LRV-2 с прогнозируемыми уровнями вибрации 72 дБ (VdB) и 76 VdB соответственно будут единственными местами, где сохраняется потенциальная возможность вибрационного воздействия. WSDOT будет координировать свои действия с Tri-Met и C-TRAN для проведения дополнительного тестирования, чтобы подтвердить, что уровни вибрации в точках LRV-1 и LRV-2 будут ниже критериев вибрации FTA, составляющих 72 VdB и 75 VdB.
140	Шум и вибрация	Долгосрочный	Транспортный шум у апартаментов Newport	Портленд (материковая часть) – Шоссе: ODOT будет координировать свои действия с подрядчиком для проектирования и строительства Шумозащитной стены 18, если это будет подтверждено в ходе опроса бенефициаров.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
141	Шум и вибрация	Долгосрочный	Транспортный шум у жилых домов (Шумозащитные стены 4, 5, 6, 7 и 8) и офисов в Форт-Ванкувере (Шумозащитная стена 11A)	Ванкувер: WSDOT будет координировать свои действия с подрядчиком и местными органами власти для проведения работы с населением и опроса бенефициаров, а также для проектирования и реконструкции существующих шумозащитных стен: Шумозащитная стена 1, Шумозащитная стена 2, Шумозащитная стена 3, Шумозащитная стена 4, Шумозащитная стена 5, Шумозащитная стена 6, Шумозащитная стена 7, Шумозащитная стена 8 и Шумозащитная стена 11A. Спроектировать и построить Шумозащитную стену 12, если это будет подтверждено в ходе опроса бенефициаров.
142	Шум и вибрация	Временный	Превышение допустимых уровней шума во время строительства	В случае, если строительные работы приводят к превышению уровней шума в штате Вашингтон, установленных в Таблице 2-10 Технического отчета по шуму и вибрации, а также временных ограничений, установленных местными органами власти, WSDOT будет координировать свои действия с подрядчиком для запроса разрешения на отклонение от норм шума у местного органа власти.
143	Шум и вибрация	Временный	Шум, связанный со строительным оборудованием и операциями, а также с оборудованием зданий	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для соблюдения соответствующих стандартов шума оборудования Агентства по охране окружающей среды США (EPA) (EPA 1971).
144	Шум и вибрация	Временный	Потенциальный строительный шум и структурный или архитектурный ущерб историческим объектам от вибрации во время строительства	ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика подготовить План мониторинга шума и вибрации для документирования деталей этих требований и соответствующих протоколов, включая пороговые значения, специально предназначенные для исторических объектов.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
145	Шум и вибрация	Временный	Шум от строительных работ в Портленде (материковая часть) и Портленде/острове Хейден	Портленд (материковая часть), Портленд/остров Хейден: ODOT будет координировать свои действия с подрядчиком для соблюдения применимых постановлений о шуме штата и местных агентств, а также Стандартной спецификации ODOT для строительства, § 00290.32 «Контроль шума» (2024) в Портленде.
146	Шум и вибрация	Временный	Потенциальный структурный или архитектурный ущерб от вибрации во время строительства	ODOT и WSDOT потребуют от подрядчиков проводить мониторинг вибрации конструкций, расположенных вблизи всех строительных площадок, в соответствии с Планом мониторинга шума и вибрации.
147	Шум и вибрация	Временный	Шум от строительных работ в Ванкувере	Ванкувер: WSDOT будет координировать свои действия с подрядчиком для соблюдения применимых постановлений о шуме штата и местных агентств, включая Стандартную спецификацию ODOT для строительства, § 00290.32 «Контроль шума» (2024) в Ванкувере, или специальных положений проекта для работ, выполняемых в штате Вашингтон.
148	Парки и зоны отдыха	Временный	Потенциальное нарушение или удаление деревьев в парках и зонах отдыха во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для соблюдения требований города Ванкувер по сохранению деревьев (VMC 20.770.090, «Защита деревьев, растительности и почвы во время строительства»), стандартов города Портленд по сохранению деревьев в ситуациях развития территорий (PCC 11.50.040, «Стандарты сохранения деревьев») и требований города Портленд к Плану озеленения (PCC 11.50.020). Защищать деревья, насколько это практически возможно, на территории парков, которые будут находиться вблизи строительных работ (как определено в PCC 11.60.030 и VMC 20.770.090), от неблагоприятного воздействия в соответствии с указаниями агентства, управляющего парковой зоной (города Ванкувер, Портленд и Грешем; Служба национальных парков [NPS]; Колледж Кларка; и Школьный округ Ванкувера).

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
149	Парки и зоны отдыха, ресурсы раздела 4(f)	Временный	Нарушение целостности парковых объектов, включая ландшафтный дизайн, во время строительства	ODOT, WSDOT и подрядчик будут координировать свои действия с уполномоченными органами для восстановления парковых объектов, включая ландшафтный дизайн, до их первоначального состояния или лучше. Новое озеленение будет включать растения, которые являются устойчивыми или адаптируемыми, либо соответствуют утвержденному плану восстановления.
150	Парки и зоны отдыха	Временный	Нарушение проведения мероприятий в общественных парках и зонах отдыха во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для планирования закрытий, связанных со строительством, в общественных парках и зонах отдыха, чтобы по возможности минимизировать влияние на запланированные мероприятия.
151	Парки и зоны отдыха	Временный	Ограничения на использование рекреационных троп на реке Колумбия во время строительства	ODOT и WSDOT будут уведомлять пользователей рекреационных водных маршрутов на реке Колумбия о временных строительных ограничениях.
152	Парки и зоны отдыха	Временный	Ограничения доступа к местам любительского рыболовства и их временное закрытие во время строительства	ODOT и WSDOT будут уведомлять рыболовов-любителей о временных ограничениях доступа к местам рыбной ловли. ODOT и WSDOT также рассмотрят другие меры координации, включая сотрудничество с WDFW и ODFW для обмена информацией о закрытиях и распространения информации в соответствующих местах.
153	Парки и зоны отдыха	Временный	Удаление деревьев в парках и зонах отдыха	В случаях, когда деревья будут удаляться из парка или зоны отдыха, ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с соответствующим органом власти для соблюдения процесса получения разрешения на удаление деревьев и требований по их пересадке согласно PCC 11.40.060 («Требования к замене деревьев») и VMC 20.770.050 («Требуется план по деревьям, растительности и почве»), включая местоположение и вид.

Программа замены межштатного моста

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
154	Парки и зоны отдыха	Долгосрочный	Потенциальное удаление объектов рекреационной инфраструктуры в парках	По согласованию с владельцами парков ODOT и WSDOT заменят объекты рекреационной инфраструктуры, такие как спортивные сооружения, на приобретенной парковой территории или профинансируют замену аналогичных объектов в том же или близлежащем парке.
155	Парки и зоны отдыха	Долгосрочный	Изменения визуального качества парка или зоны отдыха из-за проектных сооружений	ODOT и WSDOT изучат возможность отделки фасадов подпорных стен, прилегающих к паркам и зонам отдыха, для улучшения визуального качества, где это возможно.
156	Парки и зоны отдыха, визуальное качество	Долгосрочный	Изменения визуального качества парка или зоны отдыха из-за проектных сооружений	ODOT и WSDOT будут по возможности закрывать экранами части модифицированного проекта LPA от обзора из парков и зон отдыха в пределах полосы отвода Департамента транспорта.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
157	Общественные услуги Землепользование	Временный	Объезды, увеличение задержек и интенсивности движения во время строительства, влияющие на время реагирования мобильных общественных служб, включая полицию, пожарную охрану, скорую медицинскую помощь, школьный транспорт и службы вывоза твердых отходов	ODOT и WSDOT разработают и внедрят план коммуникации перед началом строительства в координации с затронутыми группами экстренного реагирования и другими агентствами общественных услуг, подробно описывающий, как информация об объездах и перекрытиях дорог будет доводиться до поставщиков общественных услуг. ODOT и WSDOT включают в условия контракта меры по предотвращению и минимизации перерывов в транспортном потоке и доступе во время строительства.
158	Общественные услуги	Временный	Изменения в доступе к зонам строительства	ODOT и WSDOT будут при необходимости взаимодействовать с экстренными службами по вопросам точек доступа к зонам строительства.

Программа замены межштатного моста

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
159	Общественные услуги	Временный	Объезды, увеличение задержек и интенсивности движения во время строительства, влияющие на время реагирования мобильных общественных служб, включая полицию, пожарную охрану, скорую медицинскую помощь, школьный транспорт и службы вывоза твердых отходов	ODOT и WSDOT будут проводить информационно-разъяснительную работу до и во время строительства, чтобы сообщать поставщикам общественных услуг и обслуживаемым ими сообществам о строительных объездах и планах маршрутизации движения. Это будет включать уведомление поставщиков экстренных услуг о любых запланированных перекрытиях полос или объездах для пожарных машин и медицинского транспорта через реку Колумбия, четкое обозначение любых альтернативных маршрутов и предоставление места для использования экстренными службами, где это возможно.
160	Ресурсы раздела 4(f)	Временный	Доступ к паркам во время строительства	ODOT и WSDOT будут поддерживать все парки открытыми и доступными во время строительства, насколько это возможно.
161	Ресурсы раздела 4(f)	Временный	Закрытие троп во время строительства	ODOT и WSDOT обеспечат объезды для любых троп, закрытых из-за строительства, насколько это возможно.
162	Ресурсы раздела 4(f) Ресурсы раздела 6(f) и федеральные земли для парков (FLP)	Временный/ Долгосрочный	Использование парковых зон	Программа IBR будет выполнять требования Департамента парков, отдыха и культурных услуг Ванкувера, указанные в их ответах на Раздел 4(f) и письмах о согласии по FLP, подписанных 11 сентября 2025 года (Приложение Q), в той мере, в какой это осуществимо.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
163	Раздел 6(f) и ресурсы FLP	Временные	Строительные работы в парке Ист-Дельта	ODOT примет меры по смягчению временного воздействия на парк Ист-Дельта, как подробно описано в документе о временном несоответствующем использовании в Приложении Р к настоящему Окончательному SEIS. Если воздействие на этот парк превысит показатели, указанные в документе о временном несоответствующем использовании, то в ходе проектирования и строительства будет проведена дополнительная координация с соответствующими федеральными, государственными и местными органами власти.
164	Раздел 6(f) и ресурсы FLP	Временные	Строительные работы в парке Ист-Дельта	ODOT подтвердит, что временные строительные работы на северо-западной окраине парка Дельта не превысят 180 дней.
165	Раздел 6(f) и ресурсы FLP, Раздел 4(f) Ресурсы	Долгосрочные	Создание новой дорожки совместного пользования в парке Олд-Эппл-Три	WSDOT разработает и заключит соглашение с NPS и городом Ванкувер, подтверждающее, что новая дорожка совместного пользования в парке Олд-Эппл-Три соответствует существующей программе парка при сохранении текущего права собственности на землю.
166	Раздел 6(f) и ресурсы FLP, Раздел 4(f) Ресурсы	Долгосрочные	Передача существующей собственности FLP в парке Маршалл	Для выполнения требований FLP в парке Маршалл WSDOT разработает и заключит соглашение с FHWA, Администрацией общих служб США и NPS о передаче существующей собственности FLP в другую федеральную программу передачи земель. WSDOT также предоставит городу Ванкувер финансирование для продвижения планирования и благоустройства парка в сроки, позволяющие обеспечить участие общественности города и обоснованный процесс принятия решений.
167	Транспорт	Временные	Изменения в транспортных объектах местной юрисдикции во время строительства	Во время строительных работ ODOT, WSDOT и TriMet будут соблюдать требования разрешений на организацию дорожного движения и требования местных разрешений, когда затрагиваются транспортные объекты местной юрисдикции.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
168	Транспорт	Временные	Воздействие на региональные перевозки во время строительства	ODOT и WSDOT разработают подробные планы строительства и планы организации дорожного движения для решения вопросов, касающихся всех затронутых транспортных объектов и их видов транспорта. Планы будут подготовлены на последующих этапах проектирования и строительства. Планы будут разработаны в соответствии с применимыми стандартами агентств. Планы будут согласованы с органами, обладающими юрисдикцией, для рассмотрения и получения соответствующих одобрений.
169	Транспорт	Временные	Воздействие на грузоперевозки и доступ во время строительства	Чтобы минимизировать потенциальное воздействие на грузоперевозки во время строительства, ODOT и WSDOT будут взаимодействовать с сообществом грузоперевозчиков и общественностью, чтобы уведомлять их о закрытиях или объездах.
170	Транспорт	Временные	Воздействие на грузовые железнодорожные перевозки во время строительства	Чтобы минимизировать воздействие на грузовые железнодорожные перевозки, ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с владельцами железных дорог и операторами железнодорожных перевозок и получат все необходимые разрешения. Строительство будет ограничено временем, согласованным с операторами грузовых железнодорожных перевозок.
171	Транспорт	Временные	Воздействие на разводку мостов и закрытие шлюзов во время строительства	ODOT и WSDOT будут работать с Береговой охраной США (USCG), портами и другими юрисдикциями, чтобы свести к минимуму разводку мостов и закрытие шлюзов, перенеся их на ночное время, чтобы уменьшить воздействие на все виды транспорта. ODOT и WSDOT разработают план строительства, в котором будут определены доступные ресурсы, которые можно использовать для информирования общественности о предстоящей разводке мостов и закрытии шлюзов.
172	Транспорт	Временные	Закрытие местных дорог, перекрытие полос движения, объезды транспорта, а также изменение и ограничение доступа к собственности во время строительства	ODOT и WSDOT будут соблюдать государственные и местные правила, регулирующие контроль за строительным движением и маршрутизацию строительных грузовиков, связанные со строительством Modified LPA.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
173	Транспорт	Временные	Воздействие на работу общественного транспорта во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать изменения в работе общественного транспорта и инфраструктуры с TriMet и C-TRAN, чтобы минимизировать временное воздействие и перебои в работе автобусных и легкорельсовых объектов и служб во время строительства. ODOT и WSDOT также рассмотрят другие потенциальные стратегии, такие как временные меры приоритета общественного транспорта, совместно с затронутыми транспортными агентствами во время строительства, по мере возможности.
174	Транспорт Экономика	Временные	Временное закрытие тротуаров, велосипедных дорожек и/или дорожек совместного пользования или воздействие на объекты активного транспорта во время строительства	Подрядные организации, включая ODOT, WSDOT, TriMet и C-TRAN, разработают планы и обеспечат внедрение безопасных и доступных маршрутов объезда для пользователей активного транспорта на период строительства, чтобы сохранить доступ к предприятиям, транзитным узлам, паркам и другим пунктам назначения в зоне проекта.
175	Транспорт	Временный	Воздействие на безопасность во время строительства	Во время строительства ODOT и WSDOT будут соблюдать руководства своих ведомств по строительству, рекомендации FHWA и FTA, а также соответствующие практики и процедуры.
176	Транспорт	Временный	Нарушение работы программ и операций по управлению транспортным спросом (TDM) и управлению транспортной системой (TSM) во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать строительство, взимание платы за проезд до завершения проекта и программы TDM/TSM с партнерскими агентствами для выявления возможностей минимизации серьезности транспортных последствий во время строительства.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
177	Транспорт	Долгосрочный	Эксплуатация автомагистралей	В ходе окончательного проектирования программа IBR продолжит изучать возможности оптимизации эксплуатации и безопасности автомагистралей в соответствии с Руководством по управлению и эксплуатации автомагистралей (FHWA 2006) и другими применимыми законами и нормативными актами для межштатных автомагистралей. Кроме того, программа IBR и партнеры продолжают искать возможности, выходящие за рамки того, что уже включено в программу IBR (например, взимание платы за проезд по переменным ставкам, улучшенные системы транзита и активного транспорта, а также расширенные системы TDM и TSM).
178	Транспорт	Долгосрочный	Заторы на южном направлении I-5 в районе «узкого места» после развязки I-5/I-405 в Северном Портленде	ODOT и WSDOT продолжают работу с региональными и местными агентствами для оценки транспортных проблем региона, таких как «узкое место» на южном направлении I-5 после развязки I-5/I-405 в Северном Портленде, и определения потенциальных решений.
179	Транспорт	Долгосрочный	Заторы на коллекторно-распределительной дороге южного направления I-5 в Ванкувере	ODOT и WSDOT рассмотрят потенциальные меры по смягчению последствий для устранения заторов на коллекторно-распределительной дороге южного направления I-5 в Ванкувере, которые могут включать стратегии снижения спроса и управления системой, или улучшения, связанные с проектированием, такие как переплетение въезда с Mill Plain и съезда с SR 14, а также, возможно, создание полосы для обеспечения доступа для поездок от развязки Mill Plain к SR 14.
180	Транспорт	Долгосрочный	Потенциальные транспортные заторы из-за разведения мостов и закрытия ворот	ODOT и WSDOT запросят у Конгресса через Береговую охрану США (USCG) разрешение на установление различных ограничений по времени разведения мостов и закрытия ворот для конфигурации одноуровневого разводного моста, если она будет выбрана.
181	Транспорт	Долгосрочный	Потенциальные перебои в работе транзита из-за разведения мостов и закрытия ворот	ODOT и WSDOT в координации с TriMet и C-TRAN включают ограничения по разведению мостов и закрытию ворот в графики движения транзитного транспорта для конфигурации одноуровневого разводного моста, если она будет выбрана.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
182	Транспорт Экономика	Долгосрочный	Потенциальные неудобства для населения, бизнеса, туристических организаций, грузовой отрасли и моряков из-за разведения мостов и закрытия ворот	ODOT и WSDOT будут распространять информацию об ограничениях, связанных с разведением мостов и закрытием ворот, среди населения, бизнеса, туристических организаций, грузовой отрасли и моряков для конфигурации одноуровневого разводного моста, если она будет выбрана.
183	Транспорт	Долгосрочный	Нарушение работы развязки Marine Drive и I-5	В рамках утверждения окончательного проекта развязки Marine Drive и I-5, ODOT проведет проверку работы развязки и выполнит обновленный анализ трафика в соответствии с требованиями агентства для определения окончательного проекта развязки Marine Drive и I-5.
184	Транспорт	Долгосрочный	Воздействие на магистральные и местные улицы вдоль пары улиц Mill Plain Boulevard/15th Street, идущих в восточном и западном направлениях	В координации с городом Ванкувер, WSDOT рассмотрит последствия, вызванные дополнительными объемами трафика, направляющимися к паре улиц Mill Plain Boulevard/15th Street в восточном и западном направлениях для модифицированного варианта LPA без съездов C Street, если он будет выбран. Эти потенциальные меры по смягчению последствий могут включать добавление дополнительной полосы как в восточном, так и в западном направлении через пару улиц Mill Plain Boulevard и 15th Street между улицей Columbia Street и развязкой I-5, а также полосы поворота на перекрестках и развязке I-5/Mill Plain по мере необходимости. Это приведет к дополнительным последствиям, которые на данный момент не количественно оценены. В рамках утверждения окончательного проекта может потребоваться дополнительный анализ воздействия согласно NEPA и анализ трафика в координации с городом Ванкувер для подтверждения окончательного проекта и приведения мер по смягчению последствий и проектированию в соответствие с целями и результатами города Ванкувер. Окончательные меры по смягчению последствий будут определены и согласованы WSDOT и городом Ванкувер.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
185	Транспорт	Долгосрочный	Потенциальное нарушение работы легкорельсового транспорта (LRT) TriMet	Поскольку программа IBR продолжает работу над окончательным проектированием и планированием транзитных операций, ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с TriMet для включения операционного плана расширения линии LRT Yellow Line в сочетании с текущим системным планированием и Программой капитальных вложений TriMet. Если прогнозируется, что частота движения LRT в рамках программы IBR снизит показатели своевременности LRT TriMet, программа предоставит пропорциональную финансовую долю для отдельного проекта TriMet по улучшению своевременности движения в районе Rose Quarter.
186	Коммунальные услуги	Временный	Нарушение работы широкополосных/оптоволоконных услуг во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать действия с подрядчиком для соблюдения действующих федеральных законов «Dig Once» (23 CFR § 645.307) и соответствующих государственных нормативных актов и руководящих принципов, которые требуют предварительной координации с индустрией широкополосной/оптоволоконной связи для приглашения этих провайдеров к участию в проектах по улучшению автомагистралей.
187	Коммунальные услуги	Временный	Временные перебои в обслуживании при переносе или защите коммунальных сетей на месте во время строительства	ODOT и WSDOT свяжутся с поставщиками коммунальных услуг на этапе проектирования, чтобы определить потребности во временных объектах и положения о позах и последовательности работ с коммунальными сетями. Инженерные коммуникации будут по возможности защищены на месте; там, где защита или сохранение на месте невозможны, целью будет перенос объектов только один раз, чтобы сократить перебои в обслуживании.
188	Инженерные коммуникации	Временные	Перебои в подаче воды для пожаротушения во время строительства	ODOT и WSDOT будут планировать последовательность строительства так, чтобы по возможности избежать перебоев в подаче воды для пожаротушения (объем воды, необходимый для локализации и тушения пожара). ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с Пожарной службой Ванкувера и Пожарно-спасательной службой Портленда для разработки плана обеспечения подачи воды для пожаротушения на протяжении всего строительства, насколько это возможно, используя при необходимости временные меры.
189	Инженерные коммуникации	Временные	Перебои в подаче воды для пожаротушения во время строительства	Если временных перебоев в подаче воды для пожаротушения избежать невозможно, ODOT и WSDOT предоставят Пожарной службе Ванкувера и Пожарно-спасательной службе Портленда дополнительную информацию о предполагаемых местах и продолжительности перебоев, как только эта информация станет доступна.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
190	Инженерные коммуникации	Временные	Нарушение работы насосной станции хозяйственно-бытовой канализации на пересечении Колумбия-стрит и Колумбия-уэй во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с поставщиками коммунальных услуг для защиты или сохранения на месте, насколько это возможно, насосной станции хозяйственно-бытовой канализации, расположенной на пересечении Колумбия-стрит и Колумбия-уэй рядом с набережной Ванкувера.
191	Инженерные коммуникации	Долгосрочные	Постоянный перенос инженерных коммуникаций	Если перенос инженерных коммуникаций неизбежен, ODOT и WSDOT разработают или изменят соглашения с затронутыми поставщиками коммунальных услуг, чтобы определить места размещения коммуникаций в пределах полосы отвода, требования к доступу и техническому обслуживанию и т. д.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
192	Визуальное качество	Долгосрочное	Изменения визуального качества мест общественных собраний, открытых пространств и городской среды	<p>ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с администрацией города Ванкувер, портом Ванкувера и администрацией города Портленд для создания или улучшения мест общественных собраний, открытых пространств и городской среды, насколько это возможно, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проектирование объекта активного транспорта на мостах через реку Колумбия для создания среды с низким уровнем стресса, которая отдает приоритет безопасности и предлагает обозначенные зоны убежища для пешеходов, велосипедистов и других участников движения, где это возможно. • Использование принципов «Предотвращения преступности через проектирование окружающей среды» при проектировании общедоступных пространств для повышения безопасности (например, освещение в зонах с плохой видимостью, таких как пространство под новыми конструкциями мостов) и применение других соответствующих передовых методов управления. • Координация с местными агентствами для поощрения создания или улучшения пространств, мероприятий или инициатив, которые активизируют открытые пространства и городскую среду, включая продление Мэйн-стрит до реки. • Окончательный проект должен подчеркивать визуальное качество зон с интенсивным пешеходным движением и мест общественных собраний, включая Терминал 1 и набережную Ванкувера, насколько это возможно. • Рассмотрение возможности применения мер по минимизации несанкционированного использования общественных полос отвода, насколько это возможно.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
193	Визуальное качество	Долгосрочное	Внедрение новых визуальных структурных и архитектурных элементов транзитной системы	<p>ODOT и WSDOT будут проектировать структурные и архитектурные элементы транзитной системы с учетом контекста, в координации с C-TRAN и TriMet, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проектирование системных указателей и информационных табло для пассажиров общественного транспорта в соответствии с другими элементами транзитной системы в рамках соответствующих систем. • Проектирование цвета, расположения и стиля опор светофоров в соответствии со стандартами освещения района той юрисдикции, где будут расположены опоры. • Обеспечение озеленения, размещения произведений публич-арта или других фасадных решений для стен конструкций путепроводов легкорельсового транспорта, по мере возможности, в соответствии с архитектурным руководством Программы. • Проектирование перехватывающих парковок так, чтобы они дополняли окружающую застройку, насколько это возможно, в соответствии с местными нормами и в координации с администрацией города Ванкувер.
194	Визуальное качество	Долгосрочное	Перенос арт-объекта «Лодка открытий» (Boat of Discovery)	ODOT и WSDOT будут координировать перенос арт-инсталляции «Лодка открытий» с администрацией города Ванкувер, сотрудниками порта Ванкувера, первоначальными авторами и/или донорами.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
195	Визуальное качество районов	Долгосрочные	Изменения визуального облика из-за новых элементов транспортной инфраструктуры	<p>ODOT и WSDOT разработают руководство по архитектурным элементам для зоны Программы в консультации с местными агентствами, племенами и консультативными группами IBR, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Проектирование архитектурных особенностей так, чтобы они были эстетически привлекательными и гармонировали с окружающим сообществом, насколько это возможно. • Рассмотрение возможности минимизации массивности конструкций, насколько это возможно. • Рассмотрение возможности пропуска естественного света при проектировании конструкций, насколько это возможно. • Координация освещения под конструкциями с местной юрисдикцией и освещением I-5. • При необходимости проектирование въездных групп в координации с местными планами, включая проекты озеленения, отделки стен и другие улучшения в рамках Программы IBR. • Изучение возможности включения элементов визуального облика сохраненных опор моста в окончательный проект. • Координация с администрацией города Ванкувер и учет Желаемых результатов городского дизайна. • Координация с администрацией города Ванкувер для интеграции дизайна станции Evergreen, Community Connector, площадки Library Square и интерфейса с Историческим заповедником с окружающей уличной сетью путем применения Проекта желаемых результатов и руководящих принципов города Ванкувер для Community Connector и района станции Evergreen (COV 2024), насколько это возможно. • Координация с администрацией города Ванкувер по использованию и дизайну общедоступных пространств в районе набережной, включая пространство под подходами к мосту и съездами, с учетом предыдущих и текущих предложений общественности.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
196	Визуальное качество	Долгосрочные	Удаление и нарушение существующей растительности и ландшафта во время строительства	<p>ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для соблюдения следующих применимых требований по компенсации растительности и деревьев:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Высадка новой растительности, как только это станет возможным. • Обеспечить улучшенное ландшафтное оформление для интеграции объектов в общественную среду, насколько это возможно. • В пределах полосы отвода ODOT и WSDOT сохранять существующую растительность везде, где это возможно, особенно между деревней Канака и съездами с SR 14. • Включать насаждения в качестве визуальных экранов в ландшафтные планы, насколько это возможно. • Рассмотреть возможность соответствия ландшафтному дизайну Ванкуверского наземного моста (Vancouver Land Bridge) на новых прилегающих благоустроенных территориях, насколько это возможно и целесообразно.
197	Визуальное качество	Долгосрочный	Нарушение визуального облика из-за граффити	В партнерстве с городом Ванкувер, в соответствующих проектных точках доступа, программа IBR разработает дизайн и построит элементы проекта с антивандальным покрытием (против граффити), насколько это возможно и осуществимо.
198	Визуальное качество	Долгосрочный	Нарушение визуального облика из-за граффити	В партнерстве с городом Портленд, программа IBR разработает дизайн и построит элементы проекта в парке Дельта с антивандальным покрытием (против граффити), насколько это возможно и осуществимо.
199	Качество воды и гидрология	Временный	Нарушение гидрологии грунтовых вод во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком, чтобы минимизировать откачку грунтовых вод в тех случаях, когда строительные работы должны проводиться «всухую» для обеспечения надлежащей укладки материалов и визуального осмотра выполненных работ, чтобы избежать осушения территорий, когда это практически осуществимо, и минимизировать изменения в гидрологии грунтовых вод.
200	Качество воды и гидрология	Временный	Работы в воде влияют на качество воды во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком для проведения указанных работ в воде в периоды, одобренные для реки Колумбия, в соответствии с разрешениями WDFW, ODFW, NOAA Fisheries и USFWS.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
201	Качество воды и гидрология	Временный	Загрязнение воды строительной техникой, используемой во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с подрядчиком по размещению строительной техники, используемой для работ в воде, выше отметки обычного высокого уровня воды (OHWM), и потребуют использования строительной техники на непетепродуктовых жидкостях, насколько это возможно.
202	Качество воды и гидрология	Временный	Мутность воды во время строительства	В соответствии с требованиями разрешений 401, выданных Департаментом качества окружающей среды штата Орегон (DEQ) и Департаментом экологии штата Вашингтон (Ecology), ODOT, WSDOT и подрядчик будут контролировать мутность и обеспечивать период «отдыха», чтобы позволить мутности, если таковая имеется, рассеяться между этапами работ в воде.
203	Качество воды и гидрология	Долгосрочный	Повышение базовой отметки затопления из-за изменений в поймах	По мере развития проекта ODOT и WSDOT проведут детальный гидравлический анализ затронутых пойм. Если прогнозируется повышение базовой отметки затопления, оценить меры по смягчению последствий посредством работ по выемке грунта в поймах (баланс выемки/насыпи) в пределах границ модифицированного LPA и определить, может ли потребоваться дополнительная земля для выполнения необходимых мер по смягчению последствий. Завершить исследование гидравлики местоположения (Location Hydraulic Study) для документирования воздействий, мер по смягчению последствий, оценки альтернатив и выводов в соответствии с положениями 23 CFR Part 650A.
204	Качество воды и гидрология	Временный	Возможность размещения зон хранения паводковых вод в местах обитания	ODOT и WSDOT продолжают работу с городом Портленд, чтобы подтвердить, что компенсация хранения паводковых вод не ставит под угрозу виды, находящиеся под угрозой исчезновения, и назначенные критические места обитания, а также не оказывает чрезмерного влияния на любые другие виды или места обитания, представляющие интерес (пересмотренная глава 24.50 Кодекса развития пойм «Зоны опасности затопления»).
205	Качество воды и гидрология	Долгосрочный	Повышение базовой отметки затопления	ODOT и WSDOT компенсируют потенциальное повышение базовой отметки затопления посредством компенсационных работ по выемке грунта в поймах (баланс выемки/насыпи) или с помощью других утвержденных стратегий смягчения последствий, определенных в ходе исследования гидравлики местоположения.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
206	Качество воды и гидрология	Долгосрочный	Загрязненные ливневые стоки и изменения в потоке ливневых вод в зону защиты устья скважины в водоразделе Бернт-Бридж-Крик	Для зоны защиты устья скважины в водоразделе Бернт-Бридж-Крик ODOT и WSDOT предоставят сооружения для очистки ливневых вод для обработки всех стоков, связанных с программой, например, обеспечив требования по контролю подземных инъекций, насколько это практически осуществимо, и сооружения для управления объемами ливневых вод.
207	Качество воды и гидрология	Долгосрочный	Загрязненный ливневый сток во время эксплуатации	ODOT и WSDOT подготовят план(ы) мониторинга ливневых вод для оценки долгосрочной производительности и эффективности обновленных систем отвода и очистки ливневых вод.
208	Качество воды и гидрология	Временный	Риск затопления из-за увеличения высоты или скорости паводковых вод вследствие строительства проекта	ODOT и WSDOT будут координировать свои действия с городами Портленд и Ванкувер для соблюдения правил для зон особого риска затопления.
209	Качество воды и гидрология	Долгосрочный	Перенос гидрологического поста Геологической службы США (USGS) № 14144700	В ходе обсуждений с Орегонским центром водных наук USGS, ODOT и WSDOT перенесут гидрологический пост USGS № 14144700 на реке Колумбия в Ванкувере, штат Вашингтон.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
210	<p>Качество воды и гидрология Экосистемы</p>	<p>Временный</p>	<p>Загрязнение воды в результате эрозии и нарушения почвенного покрова, а также из-за загрязняющих веществ в ливневых стоках во время строительства</p>	<p>ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика подготовить и внедрить план контроля эрозии и осадочных отложений (ESCP) и план предотвращения загрязнения ливневых стоков (SWPPP) для минимизации последствий, связанных с расчисткой территории, удалением растительности, планировкой, засыпкой, уплотнением или земляными работами. Методы наилучшей практики (BMP), указанные в ESCP и SWPPP, будут использоваться для контроля осадочных отложений в районах, затронутых удалением растительности или земляными работами. Могут потребоваться дополнительные временные меры контроля, помимо описанных в ESCP/SWPPP, если возникнет вероятность загрязнения или эрозии из-за погодных условий, характера материалов или хода строительства. Для получения дополнительной информации обратитесь к Стандартным спецификациям ODOT 00280.00–00280.90 и Руководству WSDOT по временному контролю эрозии и осадочных отложений M3109.02.</p>
211	<p>Качество воды и гидрология Экосистемы</p>	<p>Временное</p>	<p>Загрязнение воды в результате эрозии и обнажения почв во время планировки строительной площадки и удаления растительности</p>	<p>ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика стабилизировать все обнаженные почвы в соответствии с мерами, предписанными в ESCP и SWPPP. Подрядчик выполнит гидропосев всех участков с оголенной почвой после завершения планировочных работ и восстановит растительный покров на всех временно нарушенных участках с использованием местных видов растений. Для получения дополнительной информации обратитесь к Стандартным спецификациям ODOT 01030.00–01030.90 и Руководству WSDOT по временному контролю эрозии и осадочных отложений M3109.02.</p>

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
212	Качество воды и гидрология Экосистемы	Временное	Загрязнение воды почвами, обнаженными во время планировки строительной площадки и удаления растительности	Включить местные растения и виды, привлекательные для опылителей, насколько это возможно и соответствует нормативным требованиям и спецификациям, в проект озеленения для восстановления временно нарушенных участков.
213				ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика восстановить растительность на временно нарушенных участках как можно скорее в соответствии с применимыми нормативными требованиями. Для получения дополнительной информации обратитесь к Стандартным спецификациям ODOT 01040.00–01040.90 и Руководству WSDOT по временному контролю эрозии и осадочных отложений M3109.02.
214	Качество воды и гидрология Экосистемы	Долгосрочное	Загрязнение воды в результате эрозии обнаженных почв	ODOT и WSDOT будут поддерживать и контролировать высаженную растительность в соответствии с применимыми нормативными требованиями и требованиями разрешений. Для получения дополнительной информации обратитесь к Стандартным спецификациям ODOT 01040.00–01040.90 и Руководству WSDOT по временному контролю эрозии и осадочных отложений M3109.02.
215	Качество воды и гидрология	Временное	Разливы материалов во время подводных земляных работ при строительстве	Если подводные земляные работы требуются за пределами перемычки, ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком использование грейферного ковша для минимизации разлива материалов в установленные периоды проведения подводных работ. Земляные работы, обращение с извлеченными материалами и их утилизация будут проводиться в соответствии с требованиями и условиями разрешений, выданных для модифицированного проекта LPA.
216	Качество воды и гидрология Опасные материалы	Временное	Загрязнение почвы или грунтовых вод во время строительства	ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком изучение, тестирование и рекультивацию участков с существующим загрязнением почвы или грунтовых вод, прилегающих к строительным площадкам, по мере необходимости.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
217	Качество воды и гидрология Опасные материалы	Временное	Попадание загрязненных ливневых стоков в водоемы во время строительства	ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика соблюдения всех соответствующих условий разрешений на качество воды для очистки ливневых стоков перед их сбросом в принимающие водоемы во время строительства.
218	Качество воды и гидрология Опасные материалы	Временное	Разливы и выбросы опасных материалов и загрязняющих веществ в ливневые стоки во время строительства	ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика выбрать, спроектировать и внедрить методы наилучшей практики (BMP) по качеству воды для соблюдения всех федеральных, штатных и местных строительных требований, изданных в соответствии с разделом 402 Закона о чистой воде, для уменьшения содержания взвешенных твердых частиц, твердых частиц и растворенных металлов, а также для очистки от недавно выявленных загрязнителей, таких как 6PPD-хинон.
219	Качество воды и гидрология Опасные материалы	Долгосрочное	Увеличение скорости ливневого стока в водоемы	ODOT и WSDOT построят сооружения для контроля потока, чтобы инфильтровать или снизить скорость потока всех стоков в зоне исследования, в соответствии с местными нормативными требованиями. Смягчение последствий увеличения стока в Колумбия-Слау или реку Колумбия не потребуется, поскольку эти водоемы освобождены от управления объемом ливневых стоков.
220	Качество воды и гидрология Опасные материалы	Долгосрочное	Загрязнение ливневых стоков во время эксплуатации	ODOT и WSDOT будут очищать ливневые стоки с помощью утвержденных методов биоретенции (BMP), таких как пруды/плантаторы, биофильтрационные каналы, биосклоны и/или фильтрующие дренажи, которые обеспечивают очистку воды путем инфильтрации через не содержащую фосфора почвенную среду, обогащенную компостом, и/или растительность.
221	Качество воды и гидрология Опасные материалы	Долгосрочное	Потенциальное увеличение содержания загрязняющих веществ в ливневых и поверхностных водах	ODOT и WSDOT спроектируют передовые и эффективные сооружения для очистки воды в соответствии со спецификациями каждой юрисдикции, такими как программа протокола оценки технологий Департамента экологии (Вашингтон), Руководство по управлению ливневыми стоками 2025 года (Портленд) и Программа управления поверхностными водами города Ванкувер.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
222	Качество воды и гидрология	Долгосрочное	Попадание загрязненных ливневых стоков в водоемы во время эксплуатации	ODOT и WSDOT будут соблюдать свои требования по управлению ливневыми стоками, а также правила городов Портленд и Ванкувер для участков модифицированного проекта LPA вдоль дорог, находящихся в ведении города, для долгосрочной очистки ливневых стоков перед их сбросом в принимающие водоемы.
223	Качество воды и гидрология	Долгосрочное	Разливы и выбросы опасных материалов и загрязняющих веществ в ливневые стоки во время эксплуатации	ODOT и WSDOT будут соблюдать все федеральные, штатные и местные нормативные требования, а также требования муниципальных разрешений на ливневые стоки, выданные в соответствии с разделом 402 Закона о чистой воде, для сокращения содержания взвешенных твердых частиц, твердых частиц и растворенных металлов, а также для очистки от недавно выявленных загрязнителей, таких как 6PPD-хинон.
224	Качество воды и гидрология , Опасные материалы, Экосистемы	Временный	Выброс опасных материалов в результате разлива во время строительства	ODOT и WSDOT потребуют от подрядчика подготовить план SPCC до начала строительства, внедрить план SPCC и постоянно иметь его в наличии на объекте. Этот план будет предоставлен Департаменту экологии штата Вашингтон (Ecology) и Департаменту качества окружающей среды штата Орегон (DEQ) для рассмотрения и утверждения. В плане SPCC будут определены соответствующие материалы для локализации разливов, а также средства и методы реализации, реагирования и отчетности в случае разлива. Любые изменения в плане SPCC во время строительства будут предоставлены ODOT, WSDOT, Ecology и DEQ для рассмотрения и утверждения. Для получения дополнительной информации обратитесь к Стандартной спецификации ODOT 00290.00–00290.90 и Стандартной спецификации WSDOT 1-07.15.
225	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Нарушение почвенного покрова в водно-болотных угодьях или вокруг них во время строительства	В соответствии с местными и штатными стандартами, ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком установку соответствующих хорошо заметных/ограждающих заборов вокруг водно-болотных угодий и других водных объектов, подлежащих сохранению, до начала строительства.
226	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Нарушение осадочных отложений и эрозия во время строительства	В соответствии с местными и штатными стандартами, ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком внедрение передовых методов управления (BMP) для процедур контроля осадочных отложений и эрозии во время строительных работ.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
227	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Удаление растительности во время строительства	По завершении строительства ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком восстановление растительности, временно удаленной для проведения строительных работ, в соответствии с местными, штатными нормативными указаниями или соглашениями о собственности.
228	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Нарушение водных объектов в ходе строительных работ в воде	ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком избежание выполнения работ вне разрешенного периода проведения работ в воде, как определено в Биологическом заключении, а также федеральными, штатными и местными разрешениями.
229	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Нарушение водно-болотных угодий во время строительства	ODOT и WSDOT будут компенсировать неизбежные временные воздействия, которые невозможно минимизировать с помощью BMP или восстановить на месте, путем покупки кредитов в банке компенсации или через механизм «компенсации, осуществляемой держателем разрешения» (Permittee Responsible Mitigation), аналогично компенсации, используемой для определенных долгосрочных эффектов. Общий объем неизбежных временных воздействий и требуемая компенсационная мера будут определены в процессе получения разрешений.
230	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Нарушение водно-болотных угодий во время строительства	ODOT и WSDOT будут избегать и минимизировать краткосрочные, временные воздействия на ресурсы водно-болотных угодий при окончательном проектировании, насколько это практически возможно.
231	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Временный	Нарушение среды обитания водно-болотных угодий и их буферных зон во время строительства	По завершении соответствующих строительных работ ODOT и WSDOT будут координировать с подрядчиком восстановление временно нарушенных водно-болотных угодий и их буферных зон в соответствии с применимыми нормативными требованиями.
232	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Долгосрочный	Заполнение или удаление материала в водно-болотных угодьях и других водных объектах США и штата	ODOT и WSDOT будут продвигать проектирование Модифицированного LPA в соответствии с применимыми нормативными требованиями федеральных, штатных и местных органов власти по компенсации, связанными с заполнением или удалением материала в водно-болотных угодьях и других водных объектах США и штата.

№ п/п	Область ресурсов ¹⁶	Временное или долгосрочное воздействие	Тип воздействия	Меры по предотвращению, минимизации и смягчению последствий
233	Водно-болотные угодья и другие водные объекты	Долгосрочный	Утрата функций и ценностей водно-болотных угодий и водных объектов	ODOT и WSDOT будут продолжать оценивать меры по компенсации утраты функций и ценностей водно-болотных угодий и водных объектов, включая буферные зоны, по мере продвижения проектирования Модифицированного LPA.
234				ODOT и WSDOT определяют одобренные агентствами банки компенсации и потенциальные площадки для «компенсации, осуществляемой держателем разрешения» как в Орегоне, так и в Вашингтоне, чтобы помочь выполнить компенсационные требования для постоянных, временных и косвенных воздействий.
235				ODOT и WSDOT подготовят план компенсационных мер, который удовлетворяет применимым федеральным, штатным и местным нормативным требованиям и демонстрирует отсутствие чистых потерь функций и ценностей ресурсов водно-болотных угодий и водных объектов.
236				ODOT и WSDOT будут соблюдать повышенные коэффициенты компенсации водно-болотных угодий, предписанные регулирующими органами в процессе получения разрешений для неизбежных воздействий на водно-болотные угодья Ванпорт (Vanport Wetlands) в результате улучшения дороги Expo Road на материковой части Орегона. Повышенные коэффициенты компенсации в настоящее время неизвестны и будут продиктованы регулирующими органами в процессе получения разрешений.

Ключ: AC = Циркуляр консультативного характера; BMPs = передовые методы управления; CFR = Свод федеральных нормативных актов; C-TRAN = Управление по вопросам общественного транспорта округа Кларк; dBA = дБА (децибелы по шкале А); DEQ = Департамент качества окружающей среды штата Орегон; Ecology = Департамент экологии штата Вашингтон; EPA = Агентство по охране окружающей среды США; ESA = Оценка состояния окружающей среды; ESC = контроль эрозии и осадочных отложений; ESCP = план контроля эрозии и осадочных отложений; FAA = Федеральное управление гражданской авиации; FHWA = Федеральное управление автомобильных дорог; FLP = Федеральные земли для парков; FTA = Федеральное управление по транспорту; HBMS = обследование опасных строительных материалов; I- = Межштатная автомагистраль; LPA = Локально предпочтительная альтернатива; LRT = легкорельсовый транспорт; mm = миллиметры; NEPA = Закон о национальной экологической политике; NOAA = Национальное управление океанических и атмосферных исследований; NPS = Служба национальных парков; ODOT = Департамент транспорта штата Орегон; ODFW = Департамент рыболовства и дикой природы штата Орегон; OHWM = обычная отметка высокого уровня воды; ORS = Свод законов штата Орегон; OAR = Административные правила штата Орегон; PCC = Кодекс города Портленд; PCP = план контроля загрязнения; REC = признанное состояние окружающей среды; RCW = Свод законов штата Вашингтон; SEIS = Дополнительное заявление о воздействии на окружающую среду; SPCC = предотвращение, контроль и реагирование на разливы; SR = Автодорога штата; TDM = управление транспортным спросом; TriMet = Транспортный округ Tri-County штата Орегон; TSM = управление транспортной системой; VdB = скорость вибрации в децибелах; USACE = Инженерный корпус армии США; USCG = Береговая охрана США; USFWS = Служба охраны рыбных ресурсов и диких животных США; USGS = Геологическая служба США; U.S.C. = Свод законов США; URA = Закон о единой помощи при переселении и политике приобретения недвижимого имущества 1970 года с поправками; VMC = Кодекс города Ванкувер; WAC = Административный кодекс штата Вашингтон; WDFW = Департамент рыболовства и дикой природы штата Вашингтон; WQMPP = План мониторинга и защиты качества воды; WSDOT = Департамент транспорта штата Вашингтон

Каковы следующие шаги и как будет принято решение?

Предлагаемый проект модифицированной локально предпочтительной альтернативы (LPA), описанный в проекте SEIS, был доработан с учетом мнения общественности и технических выводов, задокументированных в настоящем окончательном SEIS. Проект модифицированной LPA был разработан с такой степенью детализации, которая позволяет программе IBR подавать заявки на получение разрешений и обновлять сметы расходов. Программа IBR продолжит работу и развитие отношений с агентствами, племенами и общественностью до завершения программы.

Ожидается, что после публикации настоящего окончательного SEIS FHWA и FTA выпустят измененный протокол решения (ROD), который станет окончательным решением NEPA по предлагаемой программе IBR.

Как общественность может узнать больше о программе IBR и принять в ней участие?

На веб-сайте программы (www.interstatebridge.org) представлена дополнительная информация, включая справочные материалы и описание процесса, который привел к разработке настоящего окончательного SEIS. На веб-сайте также есть информация о предстоящих публичных мероприятиях, этапах программы и о том, как ознакомиться с окончательным SEIS.

Электронная копия окончательного SEIS предоставляется бесплатно, ее можно загрузить здесь: www.interstatebridge.org

Печатную и электронную копии окончательного SEIS можно просмотреть в офисе программы IBR по предварительной записи. Чтобы записаться на прием:

Посетите: [Часы работы офиса](#)

Напишите по электронной почте: info@interstatebridge.org или

Позвоните: (360) 859-0494

Компьютеры и доступ в Интернет доступны в различных публичных библиотеках и местах встреч по всей агломерации Портленд-Ванкувер:

Местоположения в штате Вашингтон

- Региональные библиотеки Форт-Ванкувера
Несколько отделений — пожалуйста, позвоните, чтобы найти ближайшее к вам. (360) 906-5000
- Колледж Кларка — библиотека Cannell
, 1933 Fort Vancouver Way #112, Ванкувер, штат Вашингтон 98663 (360) 992-2151
- Библиотека Университета штата Вашингтон в Ванкувере
, 14204 NE Salmon Creek Avenue, Ванкувер, штат Вашингтон 98686 (360) 546-9680
- Публичная библиотека Камаса
, 625 NE 4th Ave, Камас, штат Вашингтон 98607 (360) 834-4692

Местоположения в штате Орегон

- Библиотека округа Малтнома
Несколько отделений — пожалуйста, позвоните, чтобы найти ближайшее к вам. (503) 988-5123
- Портлендский государственный университет — библиотека Branford P. Millar
, 1875 SW Park Avenue, Портленд, штат Орегон 97201 (503) 725-5874

Программа замены межштатного моста

- Библиотека Портлендского общественного колледжа
— несколько отделений, пожалуйста, позвоните, чтобы найти ближайшее к вам. (971) 722-5322
- Библиотека Университета Портленда — Мемориальная библиотека Wilson W. Clark
, 5000 N. Willamette Boulevard, Портленд, штат Орегон 97203 (503) 943-7111
- Библиотека общественного колледжа Клакамас
19600 Molalla Avenue, Орегон-Сити, штат Орегон 97045 (503) 594-6042
- Библиотека общественного колледжа Маунт-Худ
26000 SE Stark Street, Грешем, штат Орегон 97030 (503) 491-7161
- Библиотека Орегонского университета здравоохранения и науки
3181 SW Sam Jackson Park Road, Портленд, штат Орегон 97239 (503) 494-3460
- Центр Портленда Орегонского государственного университета
555 SW Morrison Street, 2-й этаж, Портленд, штат Орегон 97204 (503) 273-4301
- Библиотека и учебный центр Портленда Орегонского университета
2800 NE Liberty St, 2-й этаж, Портленд, штат Орегон 97211 (503) 412-3671