



**Interstate
BRIDGE**
Replacement Program



Міждержавна програма заміни мостів

ПРОЕКТ
Додатковий екологічний
Заява про вплив

Резюме

вересень 2024 р



Вироблено в партнерстві з:



Federal Transit
Administration



FHWA



Oregon
Department
of Transportation



Washington State
Department of Transportation

TRI@MET



C-TRAN



Metro



Southwest Washington
Regional Transportation Council

Міждержавна програма заміни мостів

Портленд, штат Орегон, і Ванкувер, штат Вашингтон

ПРОЕКТ ДОДАТКА ЗАЯВА ПРО ВПЛИВ НА НАВКОЛИШНЄ СЕРЕДОВИЩЕ

Подано відповідно до:

Закон про національну екологічну політику (42 USC 4322(2)(c))
і Закон про екологічну політику штату Вашингтон (Ch. 43.21C RCW)

Надіслано:

Федеральна адміністрація автомобільних доріг
Федеральна адміністрація транзиту

☒

Департамент транспорту штату Орегон
Департамент транспорту штату Вашингтон
Метро Орегона

Регіональна транспортна рада південно-західного Вашингтона
Столичний транспортний район трьох округів
Зона переваг громадського транспорту округу Кларк

☒ ☒☒☒☒☒☒☒☒☒ ☒

Національне управління океанічних і атмосферних досліджень Національна служба морського рибальства

Служба національних парків

Інженерний корпус армії США

Берегова охорона США

Агентство з охорони навколишнього середовища США

Департамент археології та збереження історичних пам'яток штату Вашингтон

ОРЕГОН

Щодо розміщення Закону про американців з обмеженими можливостями (ADA) або Розділу VI громадянських прав, послуг письмового/усного перекладу чи отримання додаткової інформації телефонуйте за номером 503-731-4128, телетайпом 800-735-2900 або за телефоном служби ретрансляції Орегона 7-1-1.

ВАШИНГТОН

Запити на житло для людей з обмеженими можливостями у Вашингтоні можна зробити, зв'язавшись із командою відділу різноманітності/ADA Департаменту транспорту штату Вашингтон (WSDOT) за адресою wsdotada@wsdot.wa.gov або зателефонувавши за безкоштовним номером 855-362-4ADA (4232) . Глухі або погано чуючі особи можуть подати запит, зателефонувавши до ретрансляції штату Вашингтон за номером 711. Будь-яка особа, яка вважає, що його/її захист за розділом VI було порушено, може подати скаргу до координатора розділу VI Управління справедливості та громадянських прав (OECR) WSDOT, зателефонувавши за номером (360) 705-7090.



Ralph J. Rizzo

FHWA, Washington Division Administrator

August 23, 2024

Date of Approval

KEITH LYNCH Digitally signed by KEITH LYNCH
Date: 2024.08.23 18:17:04 -07'00'

Keith Lynch

FHWA, Oregon Division Administrator

August 23, 2024

Date of Approval

SUSAN KAY
FLETCHER

Digitally signed by SUSAN KAY
FLETCHER
Date: 2024.08.23 17:22:30 -0700

Susan Fletcher

FTA, Regional Administrator, Region 10

Date of Approval

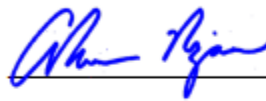


Raymond Mabey

ODOT, IBR Assistant Program Administrator

AUGUST 22, 2024

Date of Approval



Digitally signed by
Ahmer Nizam
Date: 2024.08.22
15:28:02 -07'00'

Ahmer Nizam

WSDOT, Environmental Services Office Director

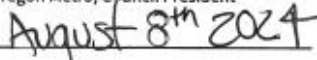
August 22, 2024

Date of Approval



Lynn Peterson

Oregon Metro, Council President



Date of Approval

**Matt
Ransom,
AICP** Digitally signed
by Matt
Ransom, AICP
Date: 2024.08.22
14:24:12 -07'00'

Matt Ransom

Southwest Washington Regional Transportation Council, Executive Director

08-22-2024

Date of Approval



Sam Desue, Jr.

TriMet, General Manager

8/22/2024

Date of Approval

Leann M. Cover

Leann Cover

C-TRAN, Chief Executive Officer

August 22, 2024

Date of Approval

АНОТАЦІЯ

Міждержавна програма заміни мостів (IBR). це проект з покращення мостів, транзиту та шосе, спрямований на забезпечення безпеки та мобільності в коридорі Interstate 5 (I-5) між Портлендом, штат Орегон, та Ванкувером, штат Вашингтон. I-5 — це головний міждержавний коридор на західному узбережжі Сполучених Штатів (США) від Канади до Мексики та один із двох шляхів перетину річки Колумбія в Портленді- Мегаліс Ванкувер. Програма IBR зосереджена на 5-мильному сегменті коридору I-5, який простягається приблизно від бульвару Перемоги в Портленді до State Route (SR) 500 у Ванкувері.

Програма IBR запропонована Департаментами транспорту штатів Орегон і Вашингтон (ODOT і WSDOT), Регіональною транспортною радою Південно-Західного Вашингтона (RTC), метрополітемом Орегону (метро), зоною переваг громадського транспорту округу Кларк (C- TRAN) і столичний транспортний округ трьох округів (TriMet). Федеральна адміністрація автомобільних доріг (FHWA) і Федеральна транспортна адміністрація (FTA) є спільними федеральними провідними агенціями для програми IBR і відповідають за підготовку екологічної документації та нагляд за процесом Закону про національну екологічну політику (NEPA).

Програма IBR – це відновлення раніше призупиненого проекту I-5 Columbia River Crossing (CRC). Процес NEPA проекту CRC раніше завершився протоколом рішення 2011 року та REPA- оцінки, підготовлені у 2012 та 2013 роках; однак проект CRC був призупинений у 2014 році. У 2019 році законодавчий комітет двох штатів попросив ODOT і WSDOT відновити проект CRC, перейменувавши його в програму IBR. У 2021 році після започаткування Програми IBR була підготовлена третя повторна оцінка NEPA для оцінки впливу змін умов і правил з 2013 року, а також потенційних змін у проекті. FHWA та FTA визначили, що додаткова заява про вплив на навколишнє середовище (SEIS) буде необхідною для виявлення та розкриття потенційно нових несприятливих впливів і пом'якшення, пов'язаних з Програмою IBR. Відповідно до 40 Кодексу федеральних правил (CFR) 1506.13, цей SEIS відповідає положенням Ради з якості навколишнього середовища (CEQ), які діяли на момент публікації початкового Повідомлення про намір щодо проекту CRC 27 вересня 2005 року (40 CFR Part 1506 від 2005).

Проект SEIS аналізує ефективність транспортування та потенційний вплив на громаду та навколишнє середовище в результаті оновленого №- Альтернатива побудови та запропонована модифікована локально бажана альтернатива (модифікована LPA). Модифікований LPA програми IBR є модифікацією LPA CRC і є результатом багаторівневого процесу скринінгу, який включав внесок від партнерів Програми, племен і членів громади. Модифікований LPA включає набір транспортних компонентів, включаючи нову пару мостів через річку Колумбія, розширення 1,9-мильної трамвайної дороги (LRT) і відповідні вдосконалення LRT від станції Expo Center у Портленді до нової станції Evergreen у Ванкувері, ширшої. узбіччя на I-5 від Victory/Interstate Boulevard у Портленді до SR 500/39th Street у Ванкувері, покращення семи розв'язок I-5 та магістралі I-5, шість нових прилеглих мостів через гавань Північного Портленда, активне вдосконалення транспорту, інтеграція послуги місцевого автобусного транспорту та плату за проїзд зі змінною ставкою. Для модифікованого LPA розглядається кілька варіантів проектування, включно з трьома конфігураціями мосту (двоповерховий фіксований проліт, однорівневий фіксований проліт і однорівневий рухомий проліт), варіанти майданчиків для паркування та атракціонів, один або два допоміжні смуги, вирівнювання магістралі I-5 у Ванкувері та видалення або включення пандусів C Street у Ванкувері. Компоненти модифікованого LPA адаптовані до політики місцевого агентства та пріоритетів громади для підтримки мобільності для людей, які ходять пішки, їздять на велосипеді, їздять на роликах і їздять на території дослідження. Виходячи з оцінки вартості Програми IBR на 2022 рік, очікується, що різні компоненти модифікованого LPA коштуватимуть від 5 до 7,5 мільярдів доларів США за рік витрат (YOES).

ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО НАЯВНІСТЬ ДОКУМЕНТІВ

Електронна копія проекту SEIS доступна безкоштовно. Завантажте електронну копію тут:

www.interstatebridge.org

Друкована та електронна копія проекту SEIS доступна для перегляду в офісі Програми IBR за попереднім записом. Щоб записатися на зустріч:

Відвідайте: **SignUpGenius**

Електронна адреса: info@interstatebridge.org, або

Телефонуйте: (360) 859-0494

Комп'ютери та доступ до Інтернету доступні в різних місцях публічні бібліотеки та місця зустрічей на території Програми, а саме:

Вашингтон

- Регіональні бібліотеки Форт-Ванкувера
Кілька місць - зателефонуйте, щоб знайти місце поблизу. (360) 906-5000
- Коледж Кларка – Бібліотека Каннелла
1933 Fort Vancouver Way #112, Ванкувер, Вашингтон 98663 (360) 992-2151
- Бібліотека Ванкуверського університету штату Вашингтон
14204 NE Salmon Creek Avenue, Vancouver, WA 98686 (360) 546-9680
- Публічна бібліотека Камас
625 NE 4th Ave, Camas, WA 98607 (360) 834-4692

Орегон

- Бібліотека округу Малтнома
Кілька місць - зателефонуйте, щоб знайти місце поблизу. (503) 988-5123
- Портлендський державний університет – Бібліотека Бренфорда П. Міллара
1875 SW Park Avenue, Portland, OR 97201 (503) 725-5874
- Бібліотека Портлендського громадського коледжу
Кілька місць - зателефонуйте, щоб знайти місце поблизу. (971) 722-5322
- Бібліотека Портлендського університету – Меморіальна бібліотека Вільсона В. Кларка
5000 N. Willamette Boulevard, Portland, OR 97203 (503) 943-7111
- Бібліотека громадського коледжу Клакамаса
19600 Molalla Avenue, Oregon City, Oregon 97045 (503) 594-6042
- Бібліотека громадського коледжу Маунт-Худ
26000 SE Stark Street, Gresham, OR 97030 (503) 491-7161
- Бібліотека Орегонського університету охорони здоров'я та науки
3181 SW Sam Jackson Park Road, Portland, OR 97239 (503) 494-3460
- Університет штату Орегон – Портлендський центр
555 SW Morrison Street, 2nd Floor, Portland, OR 97204 (503) 273-4301
- Університет Орегона – Портлендська бібліотека та навчальний центр
2800 NE Liberty St, 2nd Floor, Portland, OR 97211 (503) 412-3671

ЯК НАДСИЛАТИ КОМЕНТАРІ

Період коментарів

20 вересня 2024 р. – 18 листопада 2024 р

Як надсилати коментарі

На коментарі до проекту SEIS буде надано відповідь у остаточному SEIS.

Письмові коментарі не повинні містити гіперпосилань на сторонні матеріали чи інформацію. Будь-які матеріали чи інформацію, які коментатор бажає розглянути, слід включити до коментаря. Письмові коментарі до проекту SEIS можна надіслати через онлайн-форму для коментарів за адресою www.interstatebridge.org/DraftSEIS, електронною поштою на DraftSEIS@interstatebridge.org або звичайною поштою за вказаною нижче адресою.

Проект програми IBR SEIS
с/о Кріс Піган, екологічний менеджер програми IBR
500 Broadway Street, Suite 200
Ванкувер, штат Вашингтон 98660

Коментарі також можна надіслати, залишивши голосове повідомлення в рядку коментарів програми IBR за номером (866) IBR-SEIS (866-427-7347) (дзвінок безкоштовний). У голосових повідомленнях має бути чітко вказано «Проект SEIS» або «Проект додаткової EIS», щоб їх можна було ідентифікувати та розглядати як коментарі до проекту SEIS.

Зауваження можуть бути подані в усній та письмовій формі на громадських слуханнях до проекту SEIS. Дати та місце проведення громадських слухань вказано нижче.

Громадські слухання

Громадські слухання відбудуться у Портленді та Ванкувері та віртуально у такі дати та місця:

Вівторок, 15 жовтня 2024 р
Коледж Кларка, Gaiser Hall 150
1933 Форт Ванкувер Вей
Ванкувер, штат Вашингтон 98663
17:30-20:30

Четвер, 17 жовтня 2024 р
Портлендський виставковий центр, виставковий зал E2
2060 N. Marine Drive
Портленд, Орегон 97217
17:30-20:30

Субота, 26 жовтня 2024 р
Перегляньте посилання на www.interstatebridge.org
12:00-13:30

Середа, 30 жовтня 2024 р
Перегляньте посилання на www.interstatebridge.org

18:00-19:30

ЗМІСТ

NO TABLE OF CONTENTS ENTRIES FOUND. ЦИФРИ

малюнок 1. Карта території програми IBR	2
малюнок2 . Аварія заблокувала Міждержавний міст	7
малюнок3 . Велосипедна та пішохідна доріжка на Міждержавному мосту	8
малюнок4 . Модифіковані компоненти LPA	12

ТАБЛИЦІ

Таблиця1 . Будівельні роботи та орієнтовна тривалість	13
Таблиця2 . Короткий опис транспортних ефектів або альтернативи без будівництва та модифікованого LPA та параметри дизайну ^a	15
Таблиця3 . Резюме впливу на громаду та навколишнє середовище для альтернативи без будівництва та модифікованого LPA ^a	19
Таблиця4 . Резюме пом'якшення або компенсації впливу на громаду та навколишнє середовище	33

АКРОНІМИ ТА СКОРОЧЕННЯ

Акронім/Абревіатура	Визначення
AVE	Зона візуального ефекту
VIPOC	Чорношкірі, корінні та кольорові люди
БМП	найкраща практика менеджменту
CFR	Кодекс федеральних правил
CRC	Переправа через річку Колумбія
C- ТРАНЗ	Зона переваг громадського транспорту округу Кларк
EIS	Заява про вплив на навколишнє середовище
EJ	Екологічна справедливість
ЕМП	електричні та магнітні поля
EPA	Агентство з охорони навколишнього середовища США
ESC	контроль ерозії та розливу
FAA	Федеральне управління авіації
FHWA	Федеральна адміністрація автомобільних доріг
ФЛП	Федеральні землі до парків
FTA	Федеральна адміністрація транзиту
ПГ	парниковий газ
GMA	Закон про управління зростанням
I-5	Міждержавна 5
ІБР	Заміна мосту між штатами
фунт	фунт
ЛПА	Місцева альтернатива
LRT	легковий транспорт
LRV	світло- залізничний транспорт
LWCF	Фонд охорони землі та води
МАКС	Метрополитен Експрес
Метро	Метро Орегона
ммБту	один мільйон британських теплових одиниць

Акронім/Абревіатура	Визначення
MSAT	пересувне джерело повітряних токсичних речовин
NEPA	Закон про національну екологічну політику
NOAA рибальства	Служба морського рибальства Національного управління океанічних і атмосферних досліджень
NPS	Служба національних парків
NRHP	Національний реєстр історичних місць
BESLO	Адміністративний регламент Орегону
ODFW	Департамент риби та дикої природи штату Орегон
ODOT	Департамент транспорту штату Орегон
OHWM	звичайний високий знак
OPRD	Департамент парків і відпочинку Орегону
OPRD	Департамент парків і відпочинку Орегону
PA	Програмна угода
PCP	план контролю забруднення
PM10	тверді частинки діаметром менше або дорівнює 10 мікронам
REC	визнані умови навколишнього середовища
POD	Запис про рішення
RTC	Регіональна транспортна рада південно-західного Вашингтона
SEIS	Додаткова заява про вплив на навколишнє середовище
SPCC	запобігання розливу, контроль і протидія
SR	Державна траса
TDM	управління попитом на перевезення
TESCP	тимчасовий план боротьби з ерозією та наносами
TMP	План управління транспортом
TriMet	Столичний транспортний район трьох округів
TSM	управління транспортною системою
USACE	Інженерний корпус армії США
Єдиний акт	Закон про єдину політику допомоги при переїзді та придбання нерухомого майна 1970 року
USC	Кодекс Сполучених Штатів

Акронім/Абревіатура	Визначення
USCG	Берегова охорона США
USFWS	Служба риби та дикої природи США
VdB	вібрація в децибелах
VMT	миль, пройдених транспортним засобом
WAC	Адміністративний кодекс штату Вашингтон
WDFW	Департамент риби та дикої природи Вашингтона
WSDOT	Департамент транспорту штату Вашингтон

РЕЗЮМЕ

Програма IBR оновлює та доповнює Interstate 5 (I-5) Columbia River Crossing (CRC) проект (схвалений у 2011 році) і зосереджений на 5-мильному коридорі, який включає мости, транзит, активний транспорт і вдосконалення шосе для забезпечення безпеки та мобільності в коридорі I-5 між Портлендом, Орегон, і Ванкувером, Вашингтон (Figure 1).

I-5 — це головна і єдина безперервна автомагістраль із півночі на південь на західному узбережжі, яка з'єднує Сполучені Штати, Канаду та Мексику. У столичному регіоні Ванкувер-Портленд I-5 і I-205 є єдиними двома дорогами, що перетинають річку Колумбія та основні магістралі з півночі на південь, які забезпечують сполучення та мобільність між штатами. У той час як перетин I-205 забезпечує важливе сполучення для регіону, I-5 напряду з'єднує центральні міста Ванкувер і Портленд.

5-мильна ділянка I-5 між State Route (SR) 500/39th Street у Ванкувері та Columbia Boulevard у Портленді сильно впливає на умови руху I-5, що перетинає річку Колумбія. Ця ділянка включає сім розв'язок, які з'єднують три державні автомагістралі та кілька основних магістралей. Ці транспортні розв'язки обслуговують різні види землекористування та забезпечують доступ до центру Ванкувера, двох міжнародних морських портів, промислових центрів, житлових кварталів, центрів роздрібної торгівлі та зон відпочинку.

Користувачі автомагістралей і транзитні послуги в досліджуваній зоні програми IBR наразі обмежені застарілими, нестандартними особливостями конструкції автомагістралей, заторами, що збільшують час у дорозі, і частотою аварій, що знижує надійність транспортних засобів і автобусів, що подорожують між Ванкувером і Портлендом. Крім того, щоб отримати доступ до трамвайного транспорту (LRT), користувачі, які подорожують до Портленда з острова Хейден або Ванкувера, повинні пересісти з автобусів або пройти пішки, проїхатися на велосипеді або проїхатися до сусіднього парку та центрів атракціонів/транзитних перевезень у Expo або Delta Park.

Що таке програма IBR?

Програма IBR оновлює та доповнює Interstate 5 (I-5) Columbia River Crossing (CRC) проект (схвалений у 2011 році) і зосереджений на 5-мильному коридорі, який включає мости, транзит, активний транспорт і вдосконалення шосе для забезпечення безпеки та мобільності в коридорі I-5 між Портлендом, Орегон, і Ванкувером, Вашингтон (Figure 1).

I-5 — це головна і єдина безперервна автомагістраль із півночі на південь на західному узбережжі, яка з'єднує Сполучені Штати, Канаду та Мексику. У столичному регіоні Ванкувер-Портленд I-5 і I-205 є єдиними двома дорогами, що перетинають річку Колумбія та основні магістралі з півночі на південь, які забезпечують сполучення та мобільність між штатами. У той час як перетин I-205 забезпечує важливе сполучення для регіону, I-5 напряду з'єднує центральні міста Ванкувер і Портленд.

5-мильна ділянка I-5 між State Route (SR) 500/39th Street у Ванкувері та Columbia Boulevard у Портленді сильно впливає на умови руху I-5, що перетинає річку Колумбія. Ця ділянка включає сім розв'язок, які з'єднують три державні автомагістралі та кілька основних магістралей. Ці транспортні розв'язки обслуговують різні види землекористування та забезпечують доступ до центру Ванкувера, двох міжнародних морських портів, промислових центрів, житлових кварталів, центрів роздрібної торгівлі та зон відпочинку.

Користувачі автомагістралей і транзитні послуги в досліджуваній зоні програми IBR наразі обмежені застарілими, нестандартними особливостями конструкції автомагістралей, заторами, що збільшують час у дорозі, і частотою аварій, що знижує надійність транспортних засобів і автобусів, що подорожують між Ванкувером і Портлендом. Крім того, щоб отримати доступ до трамвайного транспорту (LRT), користувачі, які подорожують до Портленда з острова Хейден або Ванкувера, повинні пересісти з автобусів або пройти пішки, проїхатися на велосипеді або проїхатися до сусіднього парку та центрів атракціонів/транзитних перевезень у Expo або Delta Park.

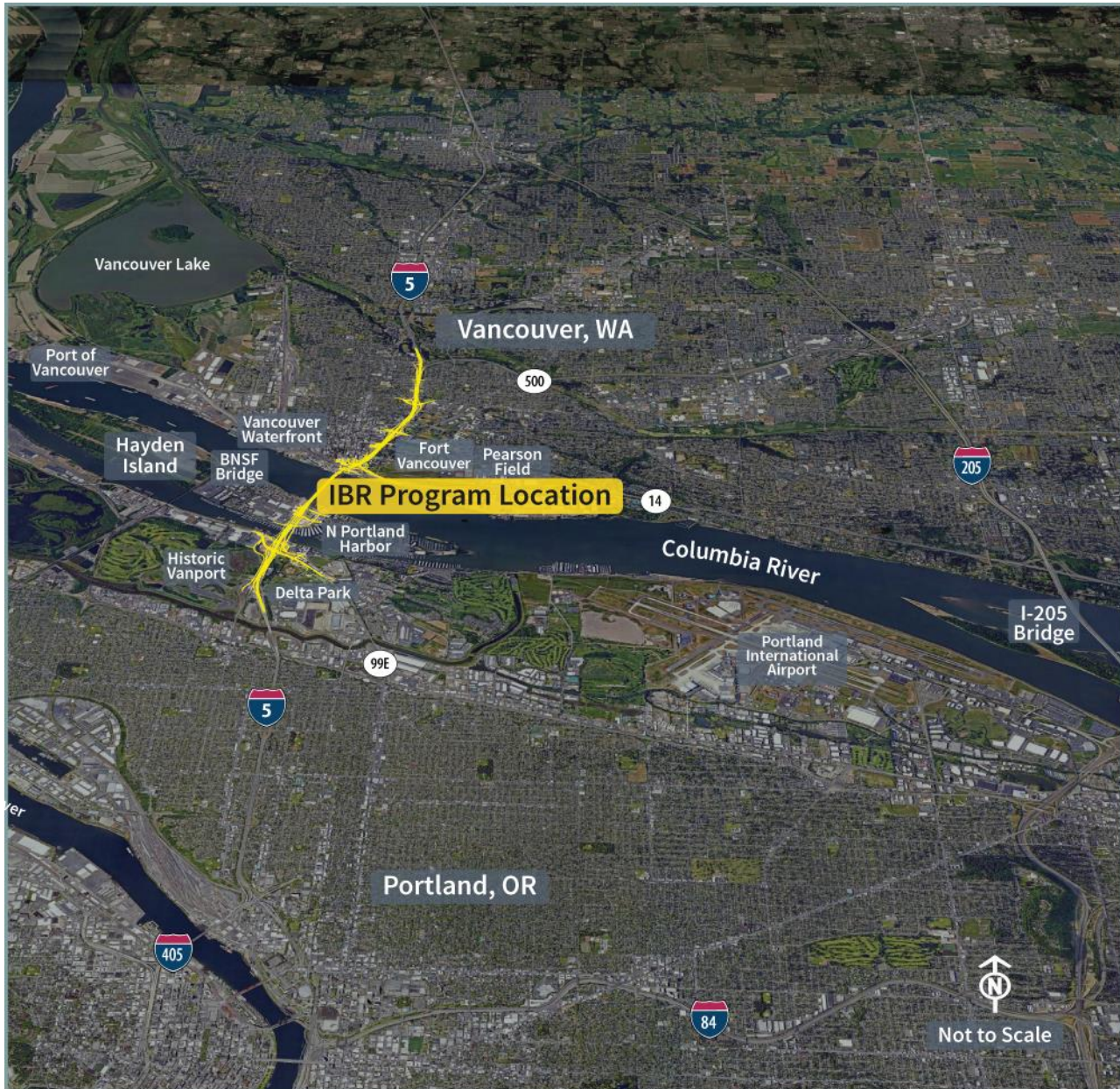
Хто керує програмою IBR?

Федеральна адміністрація автомобільних доріг (FHWA) і Федеральна транспортна адміністрація (FTA) є головними федеральними агенціями. Обидва агентства повинні дотримуватися Закону про національну екологічну політику (NEPA), включаючи публікацію проекту SEIS, а також остаточного SEIS, перш ніж вони затвердять або нададуть фінансування для будівництва вдосконалень. Після остаточного SEIS FTA та FHWA підпишуть протокол рішення (ROD), який визначає бажану модифіковану конструкцію вибраної альтернативи. ROD для Програми доповнить існуючий ROD для проекту CRC, який був підписаний у 2011 році (CRC 2011a). У ROD будуть описані заходи, необхідні для пом'якшення неминучого впливу на навколишнє середовище, а також програма моніторингу та забезпечення виконання заходів для забезпечення ефективного виконання заходів пом'якшення.

Міждержавна програма заміни мостів

Підписуючи ROD, FTA та FHWA підтверджують дотримання федеральних норм, що дозволяє Програмі продовжити придбання майна та остаточний дизайн обраної альтернативи.

малюнок 1. Карта території програми IBR



Державні транспортні агенції та органи місцевого самоврядування в регіоні Ванкувер–Портленд об’єдналися, щоб розробити стратегію для задоволення потреб автомагістралей, вантажів, транзиту, велосипедів і пішоходів, а також зрозуміти важливість морського судноплавства на річці Колумбія та гавані Північного Портленда та захисту повітряний простір для Pearson Field і Portland International Airport. Нефедеральні спільні провідні агентства включають Департамент транспорту Орегону (ODOT); Департамент транспорту штату Вашингтон (WSDOT); місцеві транспортні агенції Tri-County Metropolitan Transportation District (TriMet) і Clark County Public Transportation Benefit Area (C-TRAN); а також регіональні міські організації з планування метрополітену Орегона (Metro) і Регіональна транспортна рада південно-західного Вашингтона (RTC). Ці нефедеральні об’єднані провідні агенції

переглянута повторними оцінками 2012 та 2013 років, називається «CRC LPA». Незважаючи на те, що проект CRC успішно завершив процес екологічної експертизи NEPA, коли FHWA та FTA видали ROD у 2011 році, він не забезпечив достатнього державного фінансування для переходу до будівництва та був припинений у 2014 році.

Визнаючи, що проблеми регіонального транспорту та необхідні вдосконалення Міжштатного мосту залишаються невирішеними, 18 листопада 2019 року губернатор Орегону Кейт Браун і губернатор Вашингтона Джей Інслі підписали Меморандум про наміри між штатами Орегон і Вашингтон щодо заміни мосту I-5 через річку Колумбія на висловити зацікавленість у відновленні проекту. Також у 2019 році законодавчий комітет двох штатів попросив ODOT і WSDOT перезапустити проект CRC, який тепер називається Програмою IBR.

У рамках процесу NEPA на початку 2021 року Програма IBR почала співпрацювати з регіональними та місцевими партнерськими установами та громадськістю, щоб переглянути мету та потребу, прийняту для проекту CRC. Програма IBR представила заяву про мету та потреби партнерським установам і трьом консультативним групам Програми для обговорення транспортних потреб, визначених для проекту CRC. Ці транспортні потреби також були представлені громадськості для коментарів під час онлайн-дня відкритих дверей, віртуальних брифінгів громади та онлайн-опитування. У середині 2021 року Програма оголосила, що ці зусилля підтвердили, що шість транспортних потреб, визначених у заяві про мету та потреби CRC, все ще існують і що цінності, визначені в документі «Бачення та цінності», залишаються цінностями спільноти. **Таким чином, заява про мету та потреби для Програми IBR залишається такою ж, як задокументовано в Остаточній EIS 2011 року та ROD 2011 для проекту CRC.**

Використовуючи CRC LPA як базову або відправну точку, програма IBR перезапустила та почала оцінювати, чи минулі припущення проектування все ще стосуються сучасних змінених умов, включаючи фізичне середовище, пріоритети громади та правила, чи потрібні оновлення. У 2021 році Програма IBR підготувала повторну оцінку NEPA, щоб оцінити ступінь змін в умовах і визначити, чи схвалені раніше остаточні EIS і ROD все ще дійсні для федеральних заходів або їх потрібно оновити з урахуванням поточних умов і змін у дизайні. FHWA та FTA визначили, що слід підготувати додаткову EIS (SEIS) для виявлення та оприлюднення нових несприятливих впливів і пом'якшення, пов'язаних із змінами в умовах, які відбулися з 2013 року (IBR 2021).

Які проблеми намагається вирішити програма IBR?

Як зазначалося вище, заява про мету та потреби для Програми IBR, наведена нижче, залишається такою ж, як задокументовано в остаточному EIS 2011 року та ROD 2011 для проекту CRC.

Текст Мети та Потреби не був відредагований у порівнянні з оригінальним формулюванням, за винятком посилань на назву Програми. Більш свіжі дані та додаткова інформація представлена в бічних панелях і виносках.⁴

⁴ Дані про транспортування, наведені на бічних панелях, взяті з технічного звіту про транспорт IBR. У зв'язку з впливом пандемії COVID-19 на моделі подорожей між 2020 і 2023 роками програма IBR дотримується галузевих стандартів і використовує 2019 рік як базовий рік для існуючих розділів умов проекту SEIS. Винятком із використання даних за 2019 рік є результати регіональної моделі попиту на подорожі Metro/RTC, які отримані за 2015 рік. Metro та RTC ще не оновили свою модель базового року з 2015 по 2020 рік, коли цей аналіз було завершено.

У 2005 році 280 000 автомобільних поїздок щодня перетинали річку Колумбія (на північ і на південь) у столичному регіоні Портленд-Ванкувер, з яких 134 000 використовували Міждержавний міст. До 2019 року загальна кількість автомобільних поїздок, які перетинали річку Колумбія, зросла до 313 000 на день, з яких 143 400 використовували Міжштатний міст.

До автомобільних поїздок належать поїздки, здійснені в одномісних транспортних засобах, висок-пасажирські вантажні та

Метою запропонованого заходу є покращення мобільності коридору I-5 шляхом вирішення поточного та майбутнього попиту на подорожі та потреб у мобільності на території Програми. Територія програми простягається приблизно від бульвару Колумбія на півдні до 500 SR на півночі. Що стосується Альтернативи без будівництва, запропонована дія Програми IBR спрямована на досягнення наступних цілей: (а) підвищити безпеку подорожей і рух на I-5 переправа через річку та пов'язані з нею розв'язки; (b) покращити сполучення, надійність, час у дорозі та роботу альтернативних видів громадського транспорту на території Програми; (c) покращити мобільність вантажних перевезень автомагістралями та задовольнити потреби міждержавних подорожей і торгівлі на території Програми; і (d) покращити I-5 структурна цілісність (сейсмостійкість) річкового переходу.

Конкретні **потреби**, на які має бути спрямована пропозиція Програми IBR, розглядаються в наступних підрозділах.

Зростаючий попит на подорожі та затори

З 2005 по 2019 рік тривалість заторів на Міжштатному мосту зросла приблизно вдвічі. У 2019 році на коридорі I-5 спостерігалися великі затори та затримки в обох напрямках, які тривали майже до 12 годин на день (порівняно з 4-6 годинами на день у 2005 році).

Прогнозується, що до 2045 року щоденний попит на транспорт між штатами I-5 зросте більш ніж на 25%.

Існуючий попит на подорожі перевищує пропускну здатність Міждержавного мосту та пов'язаних з ним розв'язок. Цей коридор відчуває великі затори та затримки, що тривають від 4 до 6 годин щодня⁵ під час пікових періодів подорожей вранці та вдень, а також під час дорожньо-транспортних пригод, поломок транспортних засобів або підйому мостів. Через надмірний попит на подорожі та затори в коридорі I-5 багато поїздок здійснюють довший альтернативний маршрут I-205 через річку Колумбія. Перекидання трафіку з I-5 на паралельні артерії, як-от Мартіна Лютера Кінга-молодшого. Бульвар і Міждержавна авеню збільшують місцеві затори. У 2005 році два переходи⁶ щодня здійснював 280 000 поїздок на автомобілі через річку Колумбія.

Прогнозується, що протягом наступних 20 років щоденний попит на рух Міжштатним мостом зросте більш ніж на 35%, із зупинками та тривалість роботи збільшується приблизно до 15 годин на день, якщо не відбувається покращення.

⁵ Години заторів відносяться до загальної кількості годин, протягом яких коридор відчуває затори. Під час проекту CRC затори визначалися як такі, що виникають, коли швидкість руху була нижче 35 миль/год. ODOT і WSDOT перебувають у процесі уточнення визначення заторів, причому затори виникають, коли швидкість нижче 45 миль на годину, і серйозні затори, коли швидкість нижче 35 миль на годину. Тому програма IBR визначила затори як швидкість нижче 45 миль на годину.

⁶ Двома переїздами є міжштатний міст I-5 і міст Гленна Джексона I-205.

Порушення руху вантажу

I-5 є частиною національної мережі вантажних автомобілів і найважливішої вантажної магістралі на Західному узбережжі, що з'єднує міжнародні, національні та регіональні ринки Канади, Мексики та Тихоокеанського регіону з пунктами призначення по всій західній частині Сполучених Штатів. У центрі території Програми I-5 перетинає глибоководні судноплавні та баржові канали річки Колумбія та дві річкові-рівні, трансконтинентальні залізничні лінії. Міст між штатами забезпечує пряме та важливе сполучення з портами Ванкувера та порту Портленд, розташованими на річці Колумбія, а також з більшістю об'єктів консолідації вантажів і розподільних терміналів. За прогнозами, протягом наступних 25 років обсяги вантажівок, що переміщуються вантажівками до та з цього регіону, зростуть більш ніж удвічі. Автомобільні години затримки на маршрутах вантажівок у Портленді- За прогнозами, протягом наступних 20 років площа Ванкувера збільшиться більш ніж на 90%. Зростаючий попит і затори призведуть до збільшення затримок, витрат і невизначеності для всіх компаній, які покладаються на цей коридор для перевезення вантажів.

У 2019 році автомагістраллю I-5 було здійснено понад 14 000 вантажних рейсів із товарами на суму понад 132 мільйони доларів США.

Interstate Bridge кожного буднього дня. Передбачається, що до 2045 року обсяги вантажів, що переміщуються вантажівками, зростуть на 50-75%.

Такі недоліки, як вузькі смуги та узбіччя, а також короткі відстані злиття, розходження та переплетення, знижують

Обмежена робота громадського транспорту, підключення та надійність

Через обмежені можливості громадського транспорту низка транспортних ринків не обслуговується належним чином. Основні транзитні ринки включають поїздки між Центральним містом Портленда та Ванкувером і округом Кларк, поїздки між північним/північно-східним Портлендом і містом Ванкувер і округом Кларк, а також поїздки, що з'єднують місто Ванкувер і округ Кларк з регіональною системою транзиту в Орегон. Поточні затори в коридорі негативно впливають на надійність роботи громадського транспорту та швидкість руху. Час подорожі мостом на південному автобусі наразі в три рази довший під час пікової пори до полудня порівняно з непіковою. Час руху громадського транспорту смугами загального користування на I-5 на території Програми, як очікується, суттєво зросте до 2030 року.

У 2005 році час поїздки автобуса на південь через мости був у три рази довший під час пікової пори до полудня (тобто ранковий період інтенсивного руху), ніж у непіковий час. Станом на 2019 рік час у дорозі автобусом був учетверо довший під час піку ранку.

Якщо мости не замінять, очікується, що до 2045 року час у дорозі для громадського транспорту з використанням смуг загального призначення на південній магістралі I-5 збільшиться до 2045 року

Безпека та вразливість до інцидентів

На Міжштатному мосту та його ділянках під'їзду частота аварій більш ніж у два рази перевищує середні показники по штату для порівнянних об'єктів. Оцінки інцидентів загалом пояснюють ці аварії заторами та рухами, пов'язаними з тісно розташованими розв'язками та короткими відстанями до з'єднання. Без аварійних смуг або узбіч навіть незначні дорожньо-транспортні пригоди або зупинки спричиняють серйозні затримки або більш серйозні аварії (Figure 2).

малюнок2 . Аварія заблокувала Міждержавний міст



У 2005 році Міжштатний міст та його під'їзні секції зазнали показників аварій більш ніж у два рази вищих, ніж у середньому по штату для порівнянних об'єктів. Станом на 2019 рік кількість аварій була втричі вищою, ніж у середньому по штату для порівнянних об'єктів. Кількість аварій у зоні програми IBR може зрости майже на 30% до 2045 року, якщо не буде внесено жодних покращень.

У період з 2015 по 2019 роки на території

Неякісна вело-пішохідна зона

Велосипедні/пішохідні смуги на Міжштатному мосту мають ширину від 3,5 до 4 футів, вужчі за стандартні 10 футів і розташовані дуже близько до смуг руху, що негативно впливає на безпеку

Міждержавна програма заміни мостів

пішоходів і велосипедистів (Figure 3). Пряме пішохідне та велосипедне сполучення на території Програми погане.

малюнок3 . Велосипедна та пішохідна доріжка на Міждержавному мосту



Відповідність Закону про американців з обмеженими можливостями (ADA) різниться для існуючих шляхів спільного користування. Доріжки відповідають максимальному градієнту (4,7%), і немає об'єктів, які виступають або виступають на доріжки. Однак доріжки не відповідають інструкціям щодо пандусів (як за кількістю, так і за дизайном), ширині, простору для проїздів, поперечному нахилі чи висоті перил (FHWA 2001; US Access Board 2013). Доріжки також знаходяться біля смуг руху; це збільшує

Сейсмічна вразливість

Існуючий міжштатний міст розташований у сейсмоактивній зоні. Він не відповідає поточним сейсмічним стандартам і вразливий до руйнування під час землетрусу.

Усі нові автодорожні мости, що фінансуються федеральним бюджетом, повинні бути спроектовані відповідно до поточного видання Американської асоціації державних дорожніх і транспортних службовців. Технічні характеристики проектування коефіцієнта навантаження та опору (LRFD) Проектування сейсмічних мостів (AASHTO 2022). Крім того, державні департаменти транспорту (DOTs) зазвичай застосовують місцеві практики для вирішення потенційних регіональних геологічних небезпек (наприклад, зона субдукції Каскадії). DOT штату також може призначати підвищені рівні сейсмічної ефективності на основі важливості конструкції, оскільки вона стосується громадської

Існуючі мости були спроектовані до того, як були встановлені сучасні норми сейсмічного проектування. Під час сильного землетрусу фундамент може зрушитися, що призведе до обвалення прольотів мосту в річку Колумбія. Крім того, підйомні опори рухомих прольотів будуть перенапружені через інерцію бетонних противаг і впадуть на міст, що призведе до руйнування сусідніх прольотів. Цей потенціал обвалення пояснюється тим фактом, що сотні опорних паль дерев'яних мостів сидять у пухкому піску, який може розтріскуватися під час землетрусу.

Як залучена громада?

Програма IBR співпрацює з партнерськими агенціями, племінними урядами, місцевими громадами та організаціями, а також громадськістю з кінця 2020 року, а з лютого 2021 року проводить офіційне цільове залучення громади. Цільове залучення включало охоплення конкретних користувачів представниками таких груп: жителі; пасажери; транзитні користувачі; промисловість бізнесу та вантажних перевезень; асоціації сусідів і громадські групи; меншини та обмежені носії англійської мови; племінні уряди; виборні посадові особи; і морська промисловість.

Програма IBR розглядає всі коментарі, отримані в рамках цих заходів із залучення, і включає відповідні рекомендації. По суті, це залучення допомогло сформувати комунікаційну стратегію та впровадження, процес екологічної експертизи та варіанти дизайну, які є частиною модифікованого LPA. Більше інформації про зусилля Програми IBR із залучення громадськості можна знайти в Додатку В.

Співробітники програми записують і розглядають усі коментарі, отримані під час подій, а також телефоном, електронною поштою чи поштою. Короткі викладення або копії цих коментарів були надані консультативним керівним групам, таким як Виконавча керівна група, для довідки при виробленні рекомендацій. Восени 2021 року Програма IBR поділилася з громадськістю варіантами дизайну та запитала відгуки. У Звіті про залучення спільноти підсумовуються дані, отримані від більш ніж 9600 відповідей на опитування та 1700 коментарів до опитування, брифінгів спільноти, сесій для прослуховування, консультативних груп, робочих груп громади та коментарів громадськості (Програма IBR 2021). Хоча Програма не може повідомити про консенсус щодо переваг щодо конкретних варіантів дизайну, відгуки спільноти підтверджують перевагу варіантів дизайну, які покращують час у дорозі, зменшують затори, покращують безпеку та пом'якшують негативний вплив на людей і навколишнє середовище. Додаткові теми коментарів із спільноти включають:

- Кількість допоміжних смуг
- Де розташовані в'їзди та з'їзди
- Справедливе впровадження толлінгу
- Інтеграція транзиту великої місткості
- Покращено велосипедні та пішохідні зони
- Розширення LRT у Ванкувері
- Варіанти заміни моста
- Деталі фінансування, включно з зобов'язаннями щодо фінансування на федеральному рівні та штаті
- Порушення руху транспорту під час будівництва мосту
- Зменшення впливу на навколишнє середовище
- Збільшення пропускної здатності вантажних перевезень
- Навігаційні можливості майбутньої системи морського транспорту
- Міркування справедливості

ODOT і WSDOT скликали виконавчу керівну групу з 12 членів, щоб надати рекомендації регіональному керівництву щодо ключових програмних питань, важливих для громади. До членів Виконавчої керівної групи входять представники 10 державних партнерських установ, які здійснюють безпосередню доставку або оперативну роль в інтегрованій мультимодальній транспортній системі навколо Міждержавного мосту, а також представники громади від кожного штату, які входять до

- Можливості робочої сили
- Розгляд послуг для тих, хто постраждав від будівництва

Що таке модифікований LPA?

CRC LPA було оновлено в тісній координації з федеральними, плеємними, регіональними та місцевими партнерами для створення модифікованого LPA, який було схвалено WSDOT, ODOT та всіма вісьмома місцевими партнерськими агентствами влітку 2022 року. Модифікований LPA включає різноманітні вдосконалення транспорту по всьому 5-мильному коридору. Розділ 2, Опис альтернатив, містить детальний опис програми IBR. Основні компоненти CRC LPA у редакції зміненого LPA включають:

- Нова пара мостів через річку Колумбія — один для подорожей на північ і один для подорожей у південному напрямку— побудований на захід від існуючого мосту. Нові мости включатимуть по три прохідні смуги, узбіч безпеки та одну допоміжну смугу (сполучення від рампи до рампи на шосе, яке покращує безпеку розв'язки, надаючи водіям більше місця та часу для злиття, розходження та переплетення) в кожному напрямку. Коли всі шосе, транзит і активний транспорт будуть перенесені на нові мости через річку Колумбія, існуючий Міжштатний міст (обидва прольоти) буде видалено.
 - Розглядаються три конфігурації мостів: (1) двоярусні кроквяні мости з фіксованими прольотами, (2) одноярусні мости з фіксованими прольотами та (3) одноярусні мости з рухомими прольотами через основний судноплавний канал. Конфігурації з фіксованим прольотом забезпечать до 116 футів вертикального навігаційного просвіту, а конфігурація з рухомим прольотом забезпечить 178 футів вертикального навігаційного просвіту у відкритому положенні. буде переміщено приблизно на 500 футів на південь (вимірюється центральною лінією каналу) від його існуючого розташування поблизу берегової лінії Ванкувера.
 - Варіант конструкції з двома допоміжними смугами (дві смуги з'їзду до з'їзду, що з'єднують розв'язки) через річку Колумбія також проходить оцінку. Другу допоміжну смугу в кожному напрямку I-5 буде додано приблизно від Міждержавного проспекту/Бульвару Перемоги до SR 500/39-ї вулиці.
- Світло 1,9 милі- rail transit (LRT) extension поточної жовтої лінії Metropolitan Area Express (MAX) від станції Expo Center MAX у Північному Портленді, де вона зараз закінчується, до кінцевої станції поблизу Evergreen Boulevard у Ванкувері. Удосконалення включатимуть нові станції на острові Хейден, у центрі Ванкувера (станція Waterfront) і поблизу Evergreen Boulevard (станція Evergreen), а також зміни до існуючої. Паркування та атракціони для пасажирів LRT у Ванкувері можуть бути включені біля станцій Waterfront та Evergreen. The Три- Столичний транспортний округ штату Орегон (TriMet), яка керує системою MAX, також керуватиме розширенням Yellow Line .
 - Потенційні варіанти місць для паркування та атракціонів включають три майданчики біля станції Waterfront та дві біля станції Evergreen (для кожної станції у Ванкувері можна побудувати до одного парку й атракціону) .
- Пов'язані покращення такі як тягові електропідстанції, повітряна контактна система, засоби забезпечення сигналізації та зв'язку, нічне світло- залізничного транспорту (PB) в Експоцентрі, 19 нових PB, а також розширений цех технічного обслуговування на TriMet's Ruby Junction.
- Інтеграція послуг місцевого автобусного транспорту, включаючи автобусний швидкісний транзит і автобусні маршрути, на додаток до запропонованої нової послуги LRT.
- Ширші узбіччя на I-5 від Міждержавного проспекту/Бульвару Перемоги до SR 500/39-ї вулиці, щоб забезпечити експрес-автобусне обслуговування в кожному напрямку.

малюнок4 . Модифіковані компоненти LPA



Як буде побудовано модифікований LPA?

Будівництво мостів через річку Колумбія визначає послідовність для інших компонентів Програми. Відповідно, будівництво мостів через річку Колумбія та безпосередньо прилеглих автомагістральних з'єднань та елементів покращення буде приурочено достроково, щоб допомогти будівництву інших компонентів. Знесення існуючого Міжштатного мосту відбудеться після відкриття для руху нових мостів через річку Колумбія.

Будівельна діяльність потребуватиме принаймні одного великого місця за межами майданчика для сценічного обладнання та матеріалів. Крім того, ймовірно, знадобиться велика ливарна площадка для виготовлення елементів мостів. Потенційні місця за межами майданчика були оцінені та детально описані в Розділі 2.

До початку будівництва нових мостів через річку Колумбія на існуючому Міжштатному мосту буде побудована і запущена інфраструктура електронного збору. Ставки та політика збору за проїзд (включаючи плату за проїзд до завершення будівництва) буде визначено після більш ретельного аналізу та публічного процесу Транспортною комісією Орегону та Транспортною комісією штату Вашингтон.

Table 1 надає приблизну тривалість будівництва та додаткову інформацію про модифіковані компоненти LPA. Розрахункова тривалість показана як діапазони, щоб відобразити потенціал фінансування Програми поетапно з часом. Окрім фінансування, на тривалість будівництва та перекриття певних компонентів можуть впливати графіки підрядників, нормативні обмеження щодо

робіт у воді, міркування річкової навігації, дозволи та схвалення, погода, матеріали та обладнання. Певні роботи нижче звичайного рівня високої води в річці Колумбія та гавані Північного Портленда будуть обмежені, щоб мінімізувати вплив на види, перелічені відповідно до Закону про види, що знаходяться під загрозою зникнення, та їх визначене критичне середовище існування.

Під час будівництва активні транспортні об'єкти та три смуги руху в кожному напрямку на I-5 (для руху особистого транспорту, вантажів і автобусів) залишатимуться відкритими в години пік, за винятком короточасних обмежень та/або закриття. Буде надано попередню координацію та публічне сповіщення щодо обмежень, періодичного закриття та об'їздів для автомагістралей, місцевих доріг, громадського транспорту та активних користувачів транспорту (додаткову інформацію див. у проекті SEIS у розділі 3.1 «Транспорт»). Принаймні один навігаційний канал залишатиметься відкритим під час будівництва. За необхідності буде надано попередню координацію та повідомлення щодо обмежень або тимчасового закриття навігаційних каналів (додаткову інформацію див. у проекті SEIS, розділ 3.2, Навігація).

Таблиця 1. Будівельні роботи та орієнтовна тривалість

компонент	Розрахункова тривалість	Примітки
Мости через річку Колумбія	від 4 до 7 років	<ul style="list-style-type: none"> Будівництво, ймовірно, розпочнеться з головних річкових мостів. Загальна послідовність включатиме початкову підготовку та встановлення фундаментних паль, ковпаків шахт, опорних колон, надбудови та палуби.
Місти гавані Північного Портленда	від 4 до 10 років	<ul style="list-style-type: none"> За оцінками, тривалість будівництва мостів порту Північного Портленда буде подібною до тривалості будівництва розв'язки Хейден-Айленд. Існуючий міст Північної гавані Портленда буде знесено поетапно, щоб забезпечити транспортне сполучення під час будівництва нових мостів.
Розв'язка Hayden Island	від 4 до 10 років	<ul style="list-style-type: none"> Тривалість будівництва розв'язки не обов'язково передбачає безперервне активне будівництво. Роботи на острові Хейден можуть бути розбиті на кілька контрактів, що може розподілити роботу на довший термін.
Розв'язка Marine Drive	від 4 до 6 років	<ul style="list-style-type: none"> Будівництво потрібно узгоджувати з будівництвом мостів порту Північного Портленда.
Розв'язка SR 14	від 4 до 6 років	<ul style="list-style-type: none"> Розв'язку буде частково побудовано до того, як будь-який транспорт буде переведено на нові мости через річку Колумбія.
Демонтаж існуючого Міждержавного мосту	1,5-2 роки	<ul style="list-style-type: none"> Демонтаж існуючого Міждержавного мосту можна розпочати лише після перенаправлення руху на нові мости через річку Колумбія.

компонент	Розрахункова тривалість	Примітки
Три розв'язки на північ від SR 14	Від 3 до 4 років для всіх трьох	<ul style="list-style-type: none"> • Будівництво цих транспортних розв'язок могло б бути незалежним один від одного та від будівництва компонентів Програми на півдні. • Більш агресивна та дорожка постановка може скоротити цей термін.
Трамвай	від 4 до 6 років	<ul style="list-style-type: none"> • Легкорейковий переїзд буде побудовано з мостами через річку Колумбія. Будівництво легкорейкового транспорту включає всю інфраструктуру, пов'язану з LRT (наприклад, контактну мережу, колії, станції, парк і атракціони).
Загальний термін будівництва	9 до 15 років	<ul style="list-style-type: none"> • Фінансування, а також графіки підрядників, нормативні обмеження щодо робіт у воді та судноплавства на річці, дозволи та схвалення, погода, матеріали та обладнання – все це може вплинути на тривалість будівництва.

Які наслідки модифікованого LPA та як вони порівнюються з альтернативою без будівництва?

У цьому розділі висвітлюється порівняння модифікованого LPA з альтернативою без будівництва з точки зору ефективності транспортування та впливу на громаду та навколишнє середовище. Table 2 і Table 3 узагальнити ключові відмінності в продуктивності та впливі.⁷ Заходи щодо пом'якшення, запропоновані для впливу, визначені в Table 4. Розділ 3, Існуючі умови та наслідки для навколишнього середовища, надає більш детальну інформацію про продуктивність, впливи та пом'якшення.

⁷ Усі прогнози та прогнози в таблицях 2 і 3 стосуються проектного 2045 року, якщо не вказано інше. Опис ефектів у модифікованому проекті LPA наведено в порівнянні з модифікованим LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами на вулиці С та центральною I-5.

Таблиця 2. Короткий опис транспортних ефектів або альтернативи без будівництва та модифікованого LPA та параметри дизайну^a

1 Транспортна зона	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I- 5	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I- 5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5, зміщеним на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I- 5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I- 5 ^c	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5, Параметри сайту Park-and-Ride
Години заторів/день на Міждержавному мосту	SB: 16 годин. NB: 14 годин.	SB: 4,75 години (70% скорочення). NB: 9 годин (36% скорочення).	SB: 4,5 години (72% скорочення). NB: 6 годин (57% скорочення).	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Середня тривалість подорожі від I-205 до I-405 у Північному Портленді в середньому 2 години в будній день на південь	AM: 58 хвилин. PM: 29 хвилин.	До ранку: 54 хвилини (зниження на 7%). PM: 14 хвилин (52% скорочення).	До ранку: 50 хвилин (зниження на 14%). PM: те саме, що й ефекти, зазначені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Середня тривалість подорожі від I-405 у Північному Портленді до I-205 у буднях, що прямують на північ, середня 2 години.	AM: 18 хвилин. PM: 42 хвилини.	Вранці: 13 хвилин (28% скорочення). PM: 26 хвилин (38% скорочення).	AM: Те саме, що й ефекти, зазначені в колонці 3. PM: 14 хвилин (67% скорочення).	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	AM: Те саме, що й ефекти, зазначені в колонці 3. PM: 25 хвилин (40% скорочення).	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Кількість осіб, які перетинають Міждержавний міст за день	241 900 всього: • 196 600 автотранспортом загального призначення. • 30 100 вантажівкою. • 14 800 транзитом. • 400 через активний транспорт.	251 100 всього: • 191 200 за допомогою транспортних засобів загального призначення. • 29 200 вантажівкою. • 29 100 транзитом. • 740 до 1600 через активний транспорт.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Автомобільні поїздки по мосту I-5/день	180 тис. (+26% до існуючих умов).	175 000 (-3% порівняно з No-Build Alternative).	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Транспортна зона	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I- 5	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I- 5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5, зміщеним на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I- 5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I- 5 ^c	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5, Параметри сайту Park-and-Ride
Подорожі мостом активним транспортом (пішохідний, велосипедний, роловий)	400 поїздок на добу (при існуючих умовах). Жодного покращення об'єктів чи зв'язків.	Від 740 до 1600 поїздок на день. Покращена пропускна здатність, доступ, безпека та досвід користувача під час поїздок через міст, а також уздовж сполучних об'єктів.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Загальний час у дорозі транзитом між центром Ванкувера та островом Хайден ^d	AM SB: 36 хвилин. ^a PM NB: 21 хвилина.	AM SB: 17 хвилин. PM NB: 17 хвилин.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Загальний час у дорозі транзитом між центром Ванкувера та Lombard Transit Center ^d	AM SB: 43 хвилини. ^f PM NB: 41 хвилина. ^f	AM SB: 25 хвилин. ^e PM NB: 25 хвилин. ^e	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Загальний час у дорозі транзитом між центром Ванкувера та Роуз Кварталом ^{d, h}	Експрес-автобус, AM SB: 43 хвилини. Експрес-автобус, PM NB: 62 хвилини LRT: Послуга недоступна.	Експрес-автобус, AM SB: 52 хвилини. Експрес-автобус, PM NB: 38 хвилин. LRT: 37 хвилин (обидва AM SB та PM NB).	Експрес-автобус, AM SB: 52 хвилини. Експрес-автобус, PM NB: 26 хвилин. LRT: без змін ефектів.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Загальний час у дорозі на транспорті між центром Ванкувера та Pioneer Square ^{d, h, i}	Експрес-автобус AM SB: 48 хвилин Експрес-автобус PM NB: 67 хвилин LRT: Послуга недоступна.	Експрес-автобус, AM SB: 59 хвилин. Експрес-автобус, PM NB: 45 хвилин. LRT: 47 хвилин (обидва: AM SB і PM NB).	Експрес-автобус, AM SB: 59 хвилин. Експрес-автобус, PM NB: 33 хвилини. LRT: без змін ефектів.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Вантажна мобільність і доступ	Жодного поліпшення.	Покращений доступ, мобільність і безпека завдяки ширшим смугам і узбіччям на мосту та покращеному дизайну в критичних точках доступу до порту на Мілл-Плейн і Марін-Драйв.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Транспортна зона	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I- 5	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I- 5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5, зміщеним на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I- 5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I- 5 ^c	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5, Параметри сайту Park-and-Ride
Безпека руху	Прогнозується збільшення ДТП на 28% для магістралі I-5, з'їздів і кінцевих перехресть з'їздів порівняно з існуючими умовами.	Прогнозується, що кількість аварій зменшиться на 13% для магістралі I-5, з'їздів і кінцевих перехресть з'їздів порівняно з альтернативою без будівництва.	Прогнозується, що кількість аварій зменшиться на 4% для магістралі I-5, з'їздів і кінцевих перехресть з'їздів порівняно зі зміненим LPA.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Конфігурація з рухомих прольотом працюватиме гірше (відчуває більше збоїв), ніж конфігурації з фіксованим прольотом, але краще (відчуває менше збоїв), ніж альтернатива без будівництва.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Перехрестя магістралей і місцевих вулиць працюють нижче стандартів (піки ранку/вечора)	9 перехресть.	8 перехресть.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	14 перехресть.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Безпека і захист транзиту	Жодного поліпшення.	Станції легкорейкового транспорту забезпечують вищий рівень видимості та освітлення, ніж вуличні автобусні зупинки. Станції матимуть додаткові заходи безпеки, включені в проект.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Вплив на річкове судноплавство	<ul style="list-style-type: none"> Жодного поліпшення. Забезпечує 263 фути горизонтального просвіту та 178 футів вертикального просвіту. Постійний ризик для навігації через потенційні землетруси, включно з можливістю руйнування мосту та блокування або перекриття 	<ul style="list-style-type: none"> Зменшує потребу та суворість маневру S-кривої та зменшує кількість опор. Збільшує горизонтальний просвіт до 400 футів і зменшує вертикальний просвіт до 116 футів. Зміщує Верхній Ванкуверський поворотний басейн на захід приблизно на 300-350 футів. Безпека судноплавства: будує нові мости на захід від існуючого Міжштатного мосту, зменшуючи доступну 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком: <ul style="list-style-type: none"> 178 футів вертикального навігаційного просвіту у відкритому положенні. Вищий максимальний вертикальний навігаційний проміжок у закритому положенні порівняно з No-Build. Покращена навігація завдяки ширшим отворах навігаційних каналів. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Транспортна зона	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I- 5	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I- 5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5, зміщеним на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I- 5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I- 5 ^c	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5, Параметри сайту Park-and-Ride
	<p>навігаційних каналів.</p>	<p>відстань для суден до вирівнювання прорізів мостів через річку Колумбія та залізничного мосту BNSF. Проте пілоти суден і капітани буксирів, які проводили моделювання суден, описали модифікований LPA як покращення безпеки навігації, надаючи більше простору для маневру завдяки меншій кількості опор мостів у воді та більшій відстані між опорами. Забезпечує кращу горизонтальну навігацію та зменшує кількість змін напрямків для проїзду Міждержавним мостом і положення для проходу через міст BNSF.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Покращена навігація для більшості користувачів завдяки ширшим навігаційним каналам; деякі поточні користувачі не зможуть пройти під мостами через висоту, якщо не будуть зроблені пристосування. • Встановлює постійну та повну перешкоду для судноплавства вгору за течією нових мостів через річку Колумбія для суден або вантажів із вимогами до вертикального кліренсу понад 116 футів. • Покращена навігація завдяки підвищеній сейсмостійкості у разі 				<ul style="list-style-type: none"> • Операції з рухомими прольотами, а отже, операції з річкового судноплавства можуть потребувати посилених обмежень щодо часу відкриття мостів. • Збільшить потребу в додатковому часі, матеріалах і обладнанні для будівництва. 		

1 Транспортна зона	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I- 5	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I- 5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5, зміщенням на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I- 5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I- 5 ^c	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5, Параметри сайту Park-and-Ride
		потенційного землетрусу шляхом зменшення ризику руйнування або блокування або перекриття навігаційних каналів.						
Вплив на безпеку авіації	Жодного поліпшення.	Менше вторгнення в захищений повітряний простір Pearson Field порівняно з альтернативою No-Build. Знижений потенціал для гніздування та ночівлі птахів.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Менше вторгнень у захищений повітряний простір Pearson Field.	Більше вторгнення в захищений повітряний простір Pearson Field, ніж наслідки, перелічені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

- a Усі прогнози та прогнози стосуються проектного 2045 року, якщо не вказано інше. Опис ефектів під модифікованими параметрами конструкції LPA (стовпці 4–9) порівнюється з модифікованим LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С Street та центральною I-5, як описано в колонці 3.
- b Ефекти, пов'язані з однорівневою конфігурацією фіксованого прольоту, будуть однаковими для всіх варіантів типу моста, якщо не вказано інше.
- v Розв'язка SR 14 без варіанту проектування пандусів на вулиці С потребуватиме зміни маршруту експрес-автобуса, щоб дістатися до центру Ванкувера через бульвар Мілл-Плейн. Це збільшить час у дорозі для експрес-автобусних поїздок до центру Ванкувера та з нього через додаткову відстань і затори на магістралі.
- d Загальний час у дорозі включає 10 хвилин пішої прогулянки (1/4 милі з обох кінців із середньою швидкістю 3 милі на годину) на додаток до початкового часу та часу очікування на пересадці (якщо є). Час очікування базується на половині прогресу.
- d Маршрут 60 не зупиняється на острові Гайден, що прямує на південь, тому поїздка з Ванкувера на острів Гайден йде на південь до Дельта-Парку, а потім повертається на північ із зупинкою на острові Гайден.
- f Маршрут включає 60 Ванкувер – Дельта Парк з пересадкою на жовту лінію LRT.
- g Час у дорозі вказано на жовтій лінії LRT.
- ч Експрес-автобус включає маршрут 101 від центру Ванкувера до Трояндового кварталу або Піонерської площі.
- i Експрес-автобус включає дві зупинки між центром Ванкувера та Pioneer Square. LRT включає 16 зупинок між центром Ванкувера та Pioneer Square.
- I- = Міждержавний; LRT = легковий транспорт; LPA = місцева альтернатива; NB = на північ; SB = на південь; SR = Державна дорога

Таблиця 3. Резюме впливу на громаду та навколишнє середовище для альтернативи без будівництва та модифікованого LPA ^a

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I- 5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I- 5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I- 5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I- 5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I- 5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I- 5, Параметри сайту Park-and-Ride
Придбання та зміщення	Жодного.	Приблизно 47 акрів придбаності та переміщення: • 43 житлових одиниць. ^a	Подібно до колонки 3, з додатковими 0,1 акрів придбаності.	Придбано додатково 0,9 акрів власності, а також переміщено ще 33 житлові одиниці та 3 підприємства.	Придбано додатково 0,2 га землі.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 6.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Розташування на набережній:

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
		<ul style="list-style-type: none"> 36 підприємства. ^d 1 сайт загального користування. 						<ul style="list-style-type: none"> Місце 1: немає придбання або переміщення. Ділянка 2: придбано 0,1 соток, без переміщення. Ділянка 3: 1,5 акра придбано, 1 бізнес переміщено. <p>Вічнозелені локації:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ділянка 1: придбано 3,16 соток, без переміщення. Місце 2: немає придбання або зміщення.
<p>Землекористування та економіка</p>	<ul style="list-style-type: none"> Існуючі землекористування залишатимуться вразливими до високих рівнів заторів, небезпечних умов і потенційного руйнування, спричиненого землетрусом. Відсутність транзиту великої місткості, що суперечить заявленій політиці та цілям регіональних транспортних планів. Затори погіршать рух вантажів і зменшать продуктивність території, що може опосередковано вплинути на реалізацію планів землекористування та цілей 	<ul style="list-style-type: none"> Перетворює приблизно 47 акрів землі на використання транспорту; в даний час в основному промислові або комерційні зони, з деякими земельними зонами житлових. Транзит великої пропускної спроможності відповідає державним, регіональним і місцевим планам і політикам. Вищі ставки плати за проїзд у періоди пікового навантаження сприятимуть регіональній та місцевій політиці щодо заторів і, як очікується, не змінять моделі землекористування. Надходження від податку на майно будуть зменшені порівняно з №- Побудуйте альтернативу. Переміщення бізнесу потенційно може вплинути на 616 працівників; постраждалим підприємствам буде надана допомога в переїзді. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Трохи більше придбання власності в Національному історичному місці Форт Ванкувер. Покращення транспортних операцій (коротша тривалість і довжина заторів, скорочення часу в дорозі та покращені варіанти мобільності) порівняно з варіантами проектування з однією допоміжною смугою призведе до покращення мобільності та доступу для вантажів і робочих місць. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Більші площі власності будуть придбані назавжди. Додатковий 1 акр постійного придбання. Додаткові три бізнес-переміщення. Потенційно вплинути на 142 додаткових співробітників. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Менша максимальна висота мосту та менший ухил дороги сприяли б швидкості вантажного транспорту порівняно з двоповерховою конфігурацією з відповідними економічними перевагами. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Відкриття мостів може призвести до переривання руху автотранспорту та вантажівок по шосе, транзитного сполучення та активного транспорту через нові мости через річку Колумбія. Жодні існуючі або майбутні морські судна або вантажні вантажі не будуть виключені з проходу. Менша висота мосту порівняно з конфігураціями з фіксованим прольотом дозволить пройти меншій кількості існуючих морських користувачів/суден без 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Видалення пандусів на вулиці С призведе до затримок руху та збільшення часу в дорозі біля розв'язки бульвару Мілл-Плейн і в центрі Ванкувера, що матиме економічний вплив на місцеві підприємства. 	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3, плюс:</p> <p>Розташування на набережній:</p> <ul style="list-style-type: none"> Місце 1: немає придбання або переміщення. Ділянка 2: придбано 0,1 соток, без переміщення. Ділянка 3: 1,5 акра придбано, 1 бізнес переміщено, 53 додаткових співробітників. <p>Вічнозелені локації:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ділянка 1: придбано 3,16 соток, без переміщення. Місце 2: немає придбання або зміщення.

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
	<p>економічного розвитку.</p> <ul style="list-style-type: none"> Втрата зростання робочих місць може призвести до зниження цін на житло, збільшення комерційних вакансій і зниження попиту на відновлення центру міста. 	<ul style="list-style-type: none"> Висота мосту виключатиме до восьми існуючих користувачів/суден, яким потрібно більше ніж 116 футів вертикального просвіту для проходження під новими мостами через річку Колумбія. 				<p>відкриття мосту. Операції з пересувними прольотами, а отже, операції з річкового судноплавства можуть збільшити обмеження на відкриття мостів, що може вплинути на морську торгівлю через обмеження часу доби для руху великих суден.</p>		
Околиці	<ul style="list-style-type: none"> Жодних змін в існуючих районах, громадських об'єктах або соціальних ресурсах. Майбутній розвиток може не повністю відповідати цілям, які припускають покращення мобільності та розширений доступ до транзиту. Мікрорайони не виграють від зменшення заторів, покращення мобільності та доступу до роботи. 	<ul style="list-style-type: none"> Не вплине негативно на згуртованість громади в районах, за винятком острова Хейден. Може підвищити згуртованість у районах поблизу Community Connector. Це вплине на згуртованість громади району Хайден-Айленд, включаючи переміщення плавучих будинків і зміни краєвидів. Чотирнадцять підприємств буде переміщено. Проте згуртованість мікрорайону покращилася б за рахунок більш суцільної системи вулиць, покращених пішохідних і велосипедних шляхів, а також громадського транспорту, який покращує сполучення для мешканців. Впливи, пов'язані з будівництвом, наприклад шум від перенаправлення транспорту, тимчасове зниження якості повітря та порушення тротуарів. 	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<p>Подібні до наслідків, перелічених у колонці 3, але з потенційним переміщенням мешканців у районі Естер Шорт.</p>	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Може допомогти зберегти або покращити згуртованість району, забезпечивши додаткові варіанти розміщення транзитних станцій на острові Хейден, що забезпечить більше можливостей для зв'язку з будинками та забудовою. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 6, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Відкриття мостів спричинить резервне копіювання під час непікових годин поїздки, що знизить надійність транспортних засобів, активний транспорт, подібно до альтернативи без будівництва, що може негативно вплинути на згуртованість сусідства. 	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
Власний капітал	<ul style="list-style-type: none"> Громади з пріоритетом справедливості не виграють від підвищення мобільності та доступності. Уникне коротко- та довготермінового переміщення мешканців та підприємств. Дозволить уникнути пов'язаних з будівництвом впливів, таких як перенаправлення транспортних засобів, шум, тимчасове зниження якості повітря та тягар витрат, пов'язаних із збором. 	<ul style="list-style-type: none"> Покращений доступ до транспортних засобів великої пропускної спроможності, підвищена доступність активного транспорту та скорочення часу в дорозі на автомагістралях. Ступінь переваг буде відрізнятися залежно від спільноти з пріоритетом справедливості. Збільшення доступу до роботи для всіх демографічних груп завдяки скороченню часу подорожі. Потенційне переміщення таборів бездомного населення, переміщення мешканців та додаткові транспортні витрати від збору. Впливи, пов'язані з будівництвом, такі як перенаправлення транспортних засобів, шум, тимчасове зниження якості повітря та тягар вартості збору. Плата за проїзд стане тягарем для малозабезпечених мандрівників. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але:</p> <ul style="list-style-type: none"> Більшою мірою зменшить затримки та затори на мостах через річку Колумбія, що покращить час у дорозі для автомобілістів, пасажирів експрес-автобусів і транспортних засобів швидкої допомоги; дещо більше збільшення доступу до робочих місць для всіх демографічних груп. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Більше житлових переміщень. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Активні користувачі транспорту відчують меншу відстань для перетину мосту. Користувачі можуть відчувати себе в безпеці завдяки додатковому захисту від видимості транспортних засобів, що проїжджають повз. 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 6, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Можливі затримки в дорозі транзитних і активних користувачів транспорту через відкриття рухомого прольоту. 	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>
Екологічна справедливість	<ul style="list-style-type: none"> Жодного переміщення мешканців, підприємств, громадських ресурсів чи робочих місць. Час у дорозі збільшиться приблизно на 50% порівняно з існуючим. Не доставив би транзит великої місткості на 	<ul style="list-style-type: none"> Розширений доступ до транзиту великої місткості та активного транспорту, а також скорочення часу в дорозі автомобіля. Вплив на населення EJ буде таким самим, як і на широку громадськість. Збільшення кількості робочих місць завдяки скороченню часу в дорозі. Через те, що плата призведе до швидшого часу, плата призведе до непропорційно високого та 	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Подібні до наслідків, наведених у колонці 3, але призведуть до збільшення переміщення мешканців та підприємств. Додаткове переміщення квартир у Нормандії в районі Естер Шорт у результаті зсуву I-5 на захід призведе до непропорційно високих і 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Користувачі шляху спільного користування більше піддаються впливу шуму. Користувачі відчуватимуть коротшу 	<p>Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком:</p> <ul style="list-style-type: none"> Можливі затримки в дорозі транзитних і активних користувачів транспорту через відкриття рухомого прольоту. Затримки транзиту та активні користувачі транспорту внаслідок відкриття мостів також 	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
	<p>острів Хейден або центр Ванкувера.</p> <ul style="list-style-type: none"> Умови навколишнього середовища в рамках Альтернативи без будівництва впливатимуть на населення EJ так само, як і на населення в цілому. Таким чином, непропорційно високих і несприятливих ефектів виявлено не було. 	<p>несприятливого впливу на популяції EJ.</p> <ul style="list-style-type: none"> Житлові та ділові переміщення. Переміщення у високопріоритетних і значно більших районах EJ, таких як район Естер Шорт у Ванкувері та район Роквуд у Грешамі, призведе до непропорційно високого та несприятливого впливу на населення EJ. Збільшення трафіку та шуму від будівництва. Покращена якість повітря. Деякі негативні впливи на згуртованість громади. 		<p>несприятливих наслідків для популяції EJ.</p>	<p>відстань, щоб пройти через міст.</p> <ul style="list-style-type: none"> Користувачі можуть відчувати себе в безпеці завдяки додатковому захисту від видимості транспортних засобів, що проїжджають повз. Шум і візуальний вплив на населення EJ буде таким самим, як і на населення в цілому. 	<p>можуть сприяти несприятливому впливу на населення EJ.</p>		
Комунальні послуги	<ul style="list-style-type: none"> Збільшення заторів на I-5 збільшить затримки в реагуванні на надзвичайні ситуації. 	<ul style="list-style-type: none"> Час реагування екстрених служб буде скорочено з покращенням умов руху. Інженерні комунікації будуть переміщені або захищені на місці під час будівництва та відновлені в повному обсязі після будівництва. 	<p>Подібно до ефектів, наведених у колонці 3, але подальше зменшення заторів і мультимодальних операцій призведе до покращення часу реагування.</p>	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<p>Подібно до наслідків, перелічених у стовпці 3, але час реагування на інциденти з громадським транспортом і маршрутами спільного користування може покращитися, оскільки машини швидкої допомоги матимуть кращий доступ до транзитних і активних транспортних засобів.</p>	<p>Затримки та збої в реагуванні на надзвичайні ситуації через відкриття мостів триватимуть, але з меншою частотою, ніж альтернатива без будівництва.</p>	<p>Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.</p>	<p>Комунальні послуги в місцях парковки на W 4th Street і W 3rd Street можуть вимагати перенесення або заміни.</p>
Загальна площа придбаних парків і рекреаційних ресурсів (приблизно)	0 акрів.	1,3 сотки	1,3 акра (+1500 квадратних футів порівняно з площею придбання, зазначеною в колонці 3)	1,3 акра (-200 квадратних футів порівняно з площею придбання, зазначеною в колонці 3)	1,3 акра (+760 квадратних футів порівняно з площею придбання, зазначеною в колонці 3)	1,3 акра (+760 квадратних футів порівняно з площею придбання, зазначеною в колонці 3)	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	N/A
Лінійні фути доріжок, які необхідно реконструювати	0 футів.	5800 футів.	6000 футів	5800 футів	6000 футів	6000 футів	5700 футів	N/A

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
ти та/ або остаточно змінити (приблизно)								
Передбачуваний транзитний під'їзд до парково-рекреаційних ресурсів досліджуваної території	Без змін.	Поліпшить доступ до деяких великих регіональних парків.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Візуальна якість (зміни візуальних ресурсів)	Конструйовані елементи в межах зони візуального ефекту (AVE) не зміняться. Збільшення трафіку та заторів негативно вплине на погодженість середовища проекту. Сумісність із природним і культурним середовищем залишиться незмінною.	Нові візуальні елементи можуть змінити існуючий візуальний характер і якість AVE (наприклад, нові мости через річку Колумбія). Ландшафтні одиниці, де вплив на візуальну якість є сприятливим або нейтральним, матимуть природне, культурне та проектне середовище, яке сумісне з існуючими візуальними умовами. Несприятливий вплив на якість зображення може виникнути внаслідок блокування огляду природного середовища та зміни візуального досвіду від піднесених мостових конструкцій, наприклад, для глядачів у плавучих будинках на мостах порту Північного Портленда.	Додаткова ширина сприятиме дещо збільшенню візуальної маси для глядачів у безпосередній близькості або під структурами ландшафтного блоку річки Колумбія.	Включатиме покращення сприйнятої візуальної якості шляхом переміщення елементів проекту трохи далі від чутливих глядачів у селі Канака та інших краєвидів із Національного історичного місця Форт Ванкувер у ландшафтній частині Великого Центрального парку.	Залежно від вибраного архітектурного дизайну, краєвиди поблизу річки Колумбія можуть стати корисною особливістю.	У закритому положенні нижня висота настилу мосту буде подібною або менш помітною, ніж існуючий Міжштатний міст. Деякі компоненти рухомого прольоту можуть виступати вище над горизонтом і бути видимими з районів Ванкувера, Форт-Ванкувера та острова Хайден. У відкритому положенні, яке було б періодичним і обмеженим, підвищена видимість настилу мосту може заважати додатковим оглядам і горизонтам і, ймовірно, посилювати візуальний вплив, особливо для чутливих любителів споглядати. Загальний мостовий настил буде вищим і більш помітним, ніж існуючий мостовий настил.	Усуне елементи середовища проекту, пов'язані з пандусами вулиці С, які будуть видимі для чутливих рекреаційних глядачів у ландшафтній одиниці Центрального парку.	Потенційні зміни культурного візуального середовища в центрі Ванкувера.
Кількість Постраждали ресурси історичного забудованого	0	12	12	12	12	12	12	12

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
середовища, занесені до списку NRHP або відповідні NRHP								
Кількість постраждалих археологічних пам'яток	0	12	12	12	12	12	12	12
VMT в області дослідження MSAT	3 537 900 VMT у 2045 році (66% збільшення порівняно з існуючими умовами).	3 455 400 VMT у 2045 році (62% збільшення порівняно з існуючими умовами).	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Зміни викидів забруднюючих речовин в повітря	Майбутні регіональні викиди будуть значно нижчими, ніж існуючі викиди для всіх MSAT, CO, NO _x і PM _{2.5} . Майбутні регіональні викиди SO ₂ , VOC будуть на 25% вищими за існуючі умови через збільшення VMT.	Подібно до No-Build Alternative (трохи нижчі викиди через зниження VMT).	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але можуть трохи зменшити експлуатаційні викиди через нижчий клас профілю, що зменшить прискорення та гальмування транспортних засобів, що перетинають мости.	Подібні до наслідків, наведених у колонці 6, за винятком незначного збільшення вмісту забруднюючих речовин у якості повітря внаслідок простою транспортних засобів під час відкриття мосту. Буде менше відкритих мостів, ніж за альтернативи без будівництва.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
Зміни у викидах MSAT (2045)	<ul style="list-style-type: none"> 1,3-бутадиєн: 100% зменшення Ацетальдегід: зниження на 82%. Акролеїн: зниження на 89%. Бензол: зниження на 69%. Тверді частки в дизельному паливі: зменшення на 86%. Етилбензол: зниження на 29%. Формальдегід: зниження на 86%. Нафталін: 93% зниження Поліциклічна органічна речовина: зменшення на 93%. 	<ul style="list-style-type: none"> 1,3-бутадиєн: 100% зменшення Ацетальдегід: 85% зниження Акролеїн: зниження на 90%. Бензол: зниження на 70%. Тверді частки в дизельному паливі: зменшення на 88%. Етилбензол: зниження на 29%. Формальдегід: зниження на 88%. Нафталін: зниження на 94%. Поліциклічна органічна речовина: зменшення на 96%. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але можуть трохи зменшити експлуатаційні викиди через нижчий клас профілю, що зменшить прискорення та гальмування транспортних засобів, що перетинають мости.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 6, за винятком незначного збільшення забруднювачів повітря внаслідок простою транспортних засобів під час відкриття мостів. Буде менше відкритих мостів, ніж за альтернативи без будівництва.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Зміни регіональних критеріїв викидів забруднюючих речовин	<ul style="list-style-type: none"> Окис вуглецю: зменшення на 61%. Діоксид азоту: 75% зменшення Діоксид сірки: збільшення на 16%. Летючі органічні сполуки: збільшення на 26%. Всього PM₁₀: збільшення на 46%. Загальний вміст PM_{2,5}: 39% зниження 	<ul style="list-style-type: none"> Окис вуглецю: зменшення на 63%. Діоксид азоту: зменшення на 79%. Діоксид сірки: збільшення на 9%. Летючі органічні сполуки: збільшення на 25%. Загальний вміст PM₁₀: збільшення на 21%. Загальний вміст PM_{2,5}: 48% зниження 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але можуть трохи зменшити експлуатаційні викиди через нижчий клас профілю, що зменшить прискорення та гальмування транспортних засобів, що перетинають мости.	Подібні до наслідків, наведених у колонці 6, за винятком незначного збільшення вмісту забруднюючих речовин у якості повітря внаслідок простою транспортних засобів під час відкриття мостів, ніж за альтернативи без будівництва.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
Кількість рецепторів, які перевищують порогові значення шуму автомагістралі^e	215	198	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком: <ul style="list-style-type: none"> Вплив шуму на автомагістралі до і після пом'якшення буде дещо іншим, оскільки смуги руху будуть трохи ближче до чутливих до шуму землекористувачів. Жодних змін щодо інтенсивності руху в годину пік, встановленого обмеження швидкості чи складу транспортних засобів. 	Подібні до наслідків, наведених у колонці 3, за винятком ледь помітного збільшення шуму транспорту на захід від I-5 поблизу магістралі та пандусів, що прямують на південь.	Подібно до наслідків, наведених у стовпці 3, за винятком того, що цей варіант призведе до незначного збільшення шумового впливу шосе на схід і захід від мосту через ширший проліт мосту (на 99 футів ширше) і нижчий настил дороги (на 29 футів нижче).	Подібні до ефектів, наведених у колонці 6.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком незначних змін шумового впливу на рівні, близькому або нижчому від сприйнятливих діапазону.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Кількість рецепторів із помірним рівнем впливу транзитного шуму^a	0	12 ^ф	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Кількість рецепторів із сильним рівнем впливу транзитного шуму^a	0	0	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Кількість рецепторів з транзитними вібраційними впливами^a	Відсутність вібраційних впливів без подовження легкої рейки.	12 резиденцій і 1 театр	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Загальне регіональне споживання енергії на	<ul style="list-style-type: none"> 271 933 у 2045 році без електромобілів 190 771 у 2045 році з електромобілями 	<ul style="list-style-type: none"> 271 187 у 2045 році без електромобілів (-0,27% порівняно з альтернативою без будівництва) 	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3. Результати моделювання оцінюють статистично	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але дещо зменшать експлуатаційні викиди через знижений клас	Подібно до наслідків, наведених у колонці 6, за винятком того, що це збільшить споживання енергії через	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але створять додаткові затори на місцевих вулицях, що призведе до	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Вплив на суспільство та навколишнє середовище	Альтернатива без будівництва	Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
транспорті (мм БТЕ/день)		<ul style="list-style-type: none"> 190 302 у 2045 році з електромобілями (-0,25% у порівнянні з No-Build Alternative) 	незначущу різницю менше 0,1%.		профілю нових мостів через річку Колумбія.	електроенергію, необхідну для відкриття мосту, і в результаті простою транспортних засобів, що стоять у черзі на автостраді під час відкриття мосту.	зниження ефективності транспортних засобів, що призведе до збільшення споживання енергії.	
ЕМП	Без змін.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 2. Випромінювання електромагнітних полів дещо збільшиться в певних місцях, але залишиться значно нижчим за норми впливу.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Якість води та управління зливовими стоками	Без змін. Дощові води в цьому районі залишатимуться неочищеними, доки не будуть вирішені питання згідно з державними пріоритетами та доступним фінансуванням.	<ul style="list-style-type: none"> Сприятливий вплив на якість отриманої води (завдяки найкращим методам управління [BMPs] для видалення забруднюючих речовин). Може спричинити зміни в пікових витратах і обсягах зливових стоків. 	<ul style="list-style-type: none"> Сприятливий вплив на якість води, що отримується (завдяки BMP для видалення забруднюючих речовин) з невеликим збільшенням забруднюючих навантажень. Може спричинити зміни в пікових витратах і обсягах зливових стоків. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	<ul style="list-style-type: none"> Сприятливо впливає на якість води, що отримується (завдяки BMP для видалення забруднюючих речовин). Може спричинити зміни в пікових витратах і обсягах зливових стоків. 	Можливість додаткових і випадкових незначних розливів матеріалів і забруднюючих речовин, які використовуються для обслуговування та експлуатації конфігурації рухомого прогону.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Внесення непроникої зони	Всього 178 акрів: <ul style="list-style-type: none"> Оброблено 0 соток Інфільтровано 21 акр 157 акрів необроблених 	Всього 207 акрів: <ul style="list-style-type: none"> Оброблено 190 га Інфільтровано 17 акрів 0 акрів необроблених 	Всього 211 акрів: <ul style="list-style-type: none"> Оброблено 194 га. Інфільтровано 17 акрів. 0 акрів необроблених. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Всього 210 акрів: <ul style="list-style-type: none"> Оброблено 193 га. Інфільтровано 17 акрів. 0 акрів необроблених. 	Всього 214 акрів: <ul style="list-style-type: none"> Оброблено 197 га. Інфільтровано 17 акрів. 0 акрів необроблених. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Загальна кількість завислих речовин	120 272 фунтів/рік.	16 720 фунтів/рік.	17 072 фунтів/рік.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	16 984 фунтів/рік.	17 336 л/рік.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
Гідрологія	Без змін (продовжується випуск зливної води з погіршеною якістю у приймальні води).	<ul style="list-style-type: none"> Потенційно спричинити довготерміновий гідрологічний вплив на водойми через збільшення на 30 акрів непроникної території. Може призвести до невеликого чистого підвищення до базової висоти затоплення. Заходи будуть проаналізовані, щоб компенсувати скорочення існуючих сховищ для паводків. 	<ul style="list-style-type: none"> Потенціал викликати довгий- термічні гідрологічні ефекти через збільшення непроникної території на 34 акри. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	<ul style="list-style-type: none"> Потенціал викликати довгий- термічні гідрологічні ефекти через збільшення непроникної території на 33 акри. 	<ul style="list-style-type: none"> Потенціал викликати довгий- термічні гідрологічні ефекти через збільшення непроникної території на 37 акрів. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Вплив водно-болотних угідь та інших вод	Без змін.	<ul style="list-style-type: none"> 0,58 акрів заболочених угідь. 7,39 акрів водно-болотного буфера. 0,13 акрів чистого XXXXXXXXXXXX річки Колумбія/Північної гавані Портленда. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	0,03 акра чистих втрат річки Колумбія/Північної гавані Портленда. Жодних змін у впливі на водно-болотні угіддя або буферні зони водно-болотних угідь, перерахованих у колонці 3.	0,07 акрів чистих втрат річки Колумбія/Північної гавані Портленда. Жодних змін у впливі на водно-болотні угіддя або буферні зони водно-болотних угідь, перерахованих у колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Екосистема – водні ресурси	<ul style="list-style-type: none"> Постійний вплив неочищеної зливної води з приблизно 156,4 акрів існуючої CIA. Потенціал травмування та деградації середовища проживання в разі руйнування мосту. 	<ul style="list-style-type: none"> Вплив на донне середовище існування: 0,13 акра чистого відновлення. Додаткове затінення над водою (рівень поверхні води): 1,04 акра. Додаткове затінення над водою (піднятий рівень палуби): 8,22 акра. Сприятливий ефект очищення зливових стоків для всіх післяпроектних CIA, включаючи приблизно 156,4 акрів існуючої водонепроникної території, яка наразі не очищена. 	<ul style="list-style-type: none"> Подібно до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком того, що це призведе до більшого затінення над водою. Затінення над водою (піднята палуба): +13,02 га. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	<ul style="list-style-type: none"> Вплив на донне середовище існування: чисте скорочення на 0,03 акра. Додаткове затінення над водою (рівень поверхні води): 1,41 акра. Додаткове затінення над водою (піднятий рівень палуби): 10,78 акрів. 	<ul style="list-style-type: none"> Вплив на донне середовище існування: чисте скорочення на 0,07 акрів. Додаткове затінення над водою (рівень поверхні води): від 1,58 до 2,16 акра. Додаткове затінення над водою (піднятий рівень палуби): 10,78 акрів. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Екосистеми – остаточна втрата чутливого наземного середовища	<ul style="list-style-type: none"> Потенціал травмування та деградації середовища проживання в разі руйнування мосту. 	<ul style="list-style-type: none"> «Висока» цінність для дикої природи/прибережної природи: 1,12 «Середня» цінність для дикої природи/берега: 6,20 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, за винятком того, що вони трохи зменшать непроникну поверхню.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
існування в Орегоні (акрів)		<ul style="list-style-type: none"> Заболоченість: 0,58 Буфери водно-болотних угідь: 7,39 						
Екосистеми – остаточна втрата чутливого наземного середовища існування у Вашингтоні (акрів)	Потенціал травмування та деградації середовища проживання в разі руйнування мосту	<ul style="list-style-type: none"> Прибережні буфери: 0,79 Території біорізноманіття: 0,15 Дубові ліси: <0,01 Водно-болотні угіддя: 0 Буфери водно-болотних угідь: 0,06 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Геологія/Ґрунт ові води	Жодних змін (сейсмічні недоліки залишаються, не вплинуть на геологічні ресурси, збережуть існуючі впливи на погіршення якості ґрунтових вод).	<ul style="list-style-type: none"> Поліпшення громадської безпеки, мінімізація шкоди інфраструктурі та обмеження економічних збитків через сейсмічні покращення. Невеликий потенціал для збільшення використання матеріалів, які можуть стимулювати розширення та/або відкриття відкритих шахт. Переваги для підземних вод в результаті управління та очищення дощових вод. 	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

1 Вплив на суспільство та навколишнє середовище	2 Альтернатива без будівництва	3 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, I-5 по центру	4 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, двома допоміжними смугами, пандусами С, по центру I-5	5 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, зміщенням магістралі I-5 на захід	6 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією з фіксованим прольотом, ^b Одна допоміжна смуга, С Пандуси, по центру I-5	7 Модифікований LPA з однорівневою конфігурацією рухомого прогону, одна допоміжна смуга, пандуси С, по центру I-5	8 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, без пандусів С, по центру I-5	9 Модифікований LPA з двоповерховою конфігурацією з фіксованим прольотом, однією допоміжною смугою, пандусами С, по центру I-5, Параметри сайту Park-and-Ride
Небезпечні матеріали	<ul style="list-style-type: none"> Відсутність потенційних негативних наслідків від придбання забруднених місць. Відсутність позитивного ефекту від очищення забруднених місць. Неочищені зливові води продовжуватимуть надходити в поверхневі водойми та підземні води. Немає покращення існуючих ризиків розливу через затори та зіткнення. 	<ul style="list-style-type: none"> Помірний потенціал збільшення відповідальності для власників майна (ODOT та WSDOT) через придбання забруднених ділянок. Сприятливий вплив на здоров'я та безпеку людини та якість поверхневих і підземних вод від очищення та рекультивациі забруднених територій на придбаних ділянках та обмеження можливої міграції забруднення за межі ділянки. Якщо залишки забруднення залишаються на придбаних ділянках після очищення, помірний потенціал для несприятливого впливу на здоров'я та безпеку людей у разі виявлення під час будівництва або можливої міграції забруднення за межі ділянки. Сприятливий ефект від оновлень транспортування та очищення дощової води. Зменшення ризику розливу через зменшення заторів і зіткнень. 	Те саме, що й наслідки, зазначені у колонці 3, за винятком того, що вимагатиме придбання трохи більшої території з потенційним джерелом забруднення.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	<ul style="list-style-type: none"> Вимагає придбання трохи більшої площі майна з потенційним джерелом забруднення. Вимагає збільшення площі робіт у воді через більші основи мостів, що може призвести до порівняно більшого потенційного ризику мобілізації небезпечних матеріалів у річкових відкладах. 	Те саме, що й наслідки, зазначені у колонці 3, за винятком того, що вимагатиме придбання трохи більшої території з потенційним джерелом забруднення.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.
Зміна клімату	<ul style="list-style-type: none"> Значно менше споживання енергії та викидів парникових газів (ПГ) у 2045 році завдяки збільшенню кількості електромобілів у автопарку та декарбонізації джерел електроенергії. 	<ul style="list-style-type: none"> Нижче споживання енергії та викиди парникових газів у 2045 році подібно до Альтернативи без будівництва. Збільшення частки режимів з низьким рівнем викидів (транзит, активний транспорт). Покращення кліматичної стійкості за допомогою матеріалів і дизайну. 	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але дещо зменшать викиди через покращення заторів.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.	Подібні до ефектів, наведених у колонці 3, але дещо зменшать експлуатаційні викиди через знижений клас профілю нових мостів через річку Колумбія.	Подібні до наслідків, наведених у колонці 3, але призведуть до збільшення тривалості будівництва, додаткових матеріалів, необхідних для більших фундаментів мосту, та електроенергії, необхідної для підйому та опускання мосту, а також у результаті простою під час закриття мосту.	Подібно до наслідків, наведених у колонці 3, але додаткові затори та холостий хід зменшать ефективність транспортного засобу, що призведе до збільшення викидів ПГ.	Те саме, що й ефекти, наведені в колонці 3.

Примітки:

a Усі прогнози та прогнози стосуються проектного 2045 року, якщо не вказано інше. Опис ефектів під варіантами модифікованої конструкції LPA (стовпці з 4 по 9) наведено для порівняння з модифікованою LPA з конфігурацією двоповерхового фіксованого прольоту, однією допоміжною смугою, пандусами на вулиці С та центральною магістраллю I-5, як описано в колонці 3.

Міждержавна програма заміни мостів

- b Ефекти, пов'язані з однорівневою конфігурацією фіксованого прольоту, будуть однаковими для всіх варіантів типу моста, якщо не вказано інше.
- v Не включає переміщення бездомних осіб.
- d Не включає переміщення рекламного щита та вишки стільникового зв'язку.
- d Інформація представляє вплив шуму без пом'якшення.
- f Не включає шумовий вплив у готелі в межах досяжності.

Ключ: AVE = Область візуального ефекту; EJ = екологічна справедливість; EPC = електричне та магнітне поля; ПГ = парниковий газ; I- = Міждержавний; lb = фунти; LPA = місцева альтернатива; mmBtu = один мільйон британських теплових одиниць; MSAT = повітряні токсичні речовини мобільного джерела; N/A = не застосовується; NRHP = Національний реєстр історичних місць; ODOT = Департамент транспорту штату Орегон; PM10 = тверді частинки діаметром менше або дорівнює 10 мікронам; VMT = пройдені милі автомобіля; WSDOT = Департамент транспорту Вашингтона

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> Встановіть нові часові обмеження для відкриття мосту та закриття воріт, які можуть включати заплановані дні та/або час, щоб уникнути пікових періодів для легкових транспортних засобів і вантажівок, у координації з USCG. Включіть обмеження на відкриття мостів і закриття воріт у розклади транспортних послуг. Поширюйте інформацію щодо відкриття мостів і закриття воріт серед громадськості, підприємств, туристичних організацій, вантажної промисловості та моряків. <p>XXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX LPA XXXX X'XXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXX C: Шість перехресть у модифікованому варіанті проектування LPA без з'їздів на вулицю C можуть вимагати покращення пом'якшення, і підсумовані нижче. Впливи спричинені додатковими обсягами транспорту на бульварі Мілл-Плейн/15-та вулиця зі сходу на захід через усунення під'їзду I-5 через з'їзди на вулицю C. <ul style="list-style-type: none"> Мілл-Плейн-Бульвар і Франклін-стріт 15th Street і Washington Street 15-та вулиця та головна вулиця бульвар Мілл-Плейн і вулиця Колумбія Бульвар Мілл-Плейн і Бродвей-стріт Бульвар Мілл-Плейн і автомагістраль I-5, що прямує на північ Пом'якшення цього затору може включати збереження з'їздів на вулицю C. У рамках остаточного проекту буде проведено додатковий аналіз трафіку, щоб підтвердити аналіз SEIS і за потреби уточнити заходи пом'якшення. Остаточне пом'якшення буде визначено та узгоджено Програмою IBR та відповідним агентством. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>У ході розгляду пом'якшення наслідків може бути завершено оновлений своєчасний аналіз ефективності в Рожевому кварталі. Остаточні заходи пом'якшення будуть визначені та узгоджені з відповідними партнерами-агенціями, якщо необхідно. Програма IBR могла б внести пропорційну частку у визначене пом'якшення, щоб покращити своєчасну продуктивність у Рожевому кварталі.</p> <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXX'XXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Будівельні роботи відповідатимуть вимогам ODOT та WSDOT щодо обслуговування дорожнього руху. Більш конкретні заходи, пов'язані з підтримкою трафіку, обговорюються в розділі «Зменшення наслідків для конкретної програми» нижче. Транспортний технічний звіт визначає додаткові потенційні заходи пом'якшення та найкращі практики, такі як знаки, плани руху та контроль, доступ, комунікації та безпека. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXX'XXXXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Розробити план управління транспортом робочої зони (TMP) і підтримувати плани дорожнього руху для вирішення проблеми постраждалих об'єктів і способів їх транспортування. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXX</p>

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> - Програма Vanpool/carpool. - Варіанти дистанційної роботи. - Стислий робочий тиждень/гнучкий графік роботи. - Активні вдосконалення та вдосконалення транспорту. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Програма IBR співпрацюватиме з партнерськими установами, щоб розробити детальну програму та графік збору плати до завершення та будь-яких впливів відхилення під час будівництва. • Вплив відхилення під час будівництва буде оцінено, а потенційне пом'якшення буде обговорено з партнерськими установами, щоб компенсувати будь-який вплив.
<p>Авіація</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Стандарти та регуляторні заходи були оцінені та перевірені. Ці заходи були включені під час розробки модифікованого LPA, наскільки це було можливо, і будуть продовжувати вдосконалюватись у міру розробки проекту. • Під час остаточного проектування програма IBR відповідатиме висновкам FAA у відповідності до форми 7460-1 програми. Після завершення аеронавігаційного огляду FAA видає висновок про «небезпеку для авіації» або «немає небезпеки для авіації». Крім того, FAA матиме вимоги до маркування перешкод; це, ймовірно, включатиме маркування відповідно до FAA AC 70/7460-1M «Позначення та освітлення перешкод» з використанням обладнання, зазначеного в AC 150/5345-43J «Специфікація обладнання для освітлення перешкод». <p>XXXXXXXXXXXXXXXX XXXX'XXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Забезпечте розмітку та освітлення перешкод, щоб повітряні судна могли бачити конструкції переходу через річку. Спроектуйте проїжджу частину або акцентуйте освітлення на мостах і навколишніх розв'язках, щоб обмежити світло або відблиски, які можуть вплинути на авіацію в Пірсон Філд або Міжнародному аеропорту Портленда. • Розмістіть дротяну сітку або інші відлякувачі над верхньою частиною тимчасових ставків для утримання зливної води, щоб приховати відкриту воду, коли вони заповнені, щоб запобігти посадці птахів на відкриту воду. • Включити проекти запропонованих конструкцій і особливості Програми, які мінімізують місця для ночівлі або гніздування птахів. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Щоб захистити та мінімізувати тимчасовий вплив на авіацію під час будівництва, будуть реалізовані стандартні та нормативні заходи пом'якшення, такі як BMP. Будівельні BMP, застосовні до модифікованого LPA, обговорюються в проекті SEIS, розділі 3.14, Якість води та гідрологія. • Стандартні та нормативні заходи пом'якшення наслідків для авіації включають:

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Розробіть плани поетапності та поетапності будівництва, щоб забезпечити планування будівельних робіт із збереженням мінімального каналу для навігації. Поетапний план будівництва буде розглянуто та затверджено капітаном порту USCG до початку будівництва. Координація та схвалення капітаном порту USCG відбудуться для змін трьох навігаційних каналів на кожному з різного часу будівництва опор мосту. Про закриття або обмеження річкового руху буде повідомлено заздалегідь, що дозволить користувачам річки пристосуватися до своїх розкладів, конфігурації буксирів і барж, вимог до допоміжних буксирів, морських перевезень іншими видами транспорту (наприклад, вантажівками, залізницею), використання різних суден з нижчими вертикальний зазор та інші варіанти під час будівельних робіт, які порушують навігацію та дозволяють USACE виконувати свої навігаційні місії. Надавати місцеве повідомлення морякам під час будівництва, щоб надавати інформацію операторам буксирів, пілотам і громадськості. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> Надайте допоміжний(і) буксир(и) для підтримки безпечної навігації, коли вертикальні або горизонтальні зазори зменшуються та потрібна допомога для безпечного проходження обмеженого каналу. Проводити роз'яснювальну роботу, щоб інформувати навігаційну спільноту, любителів човнів та інших користувачів річки про обмеження водних шляхів та інші будівельні роботи, які можуть обмежити або іншим чином змінити місцеві умови судноплавства. Надайте інформацію через місцеві морські публікації, соціальні мережі, місцеві ЗМІ та інші подібні платформи. Поставте вказівники та повідомлення на з'їздах для човнів, точках доступу до води, пристанях та інших місцях, які відвідують користувачі річки, щоб інформувати їх про будівельні роботи та про те, де можна знайти додаткову інформацію щодо Програми. Повідомте окремих власників суден, якщо інформація вказує на те, що вони можуть постраждати під час будівництва. Вимагати, щоб усі будівельні баржі мали активні сигнали автоматичної ідентифікаційної системи та оновлювали лінії будівельних каналів на опублікованих навігаційних картах. Змініть земснаряд USACE Dredge <i>Yaquina</i>, щоб мати опускаючу щоглу або іншу функцію, щоб забезпечити проїзд міжштатним мостом під час будівництва.
<p>Придбання та переміщення власності</p>	<p>Довгострокові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Придбайте нерухомість за справедливою ринковою вартістю та надайте допомогу в переїзді відповідно до Закону про єдину політику допомоги при переїзді та придбання нерухомого майна 1970 року (Уніфікований закон). <p>XX</p>

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Жодних заходів щодо пом'якшення довгострокових наслідків, пов'язаних із придбанням власності та переміщенням, не пропонується.</p> <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Спеціальних нормативних вимог щодо пом'якшення тимчасового впливу на майно немає.</p> <p>XX</p> <p>У міру розробки проекту Програма IBR розроблятиме підходи до управління тимчасовими будівельними сервітутами як частину загального плану смуги відведення проекту. У плані будуть визначені заходи, які будуть вжиті підрядниками, щоб уникнути, мінімізувати та пом'якшити вплив на майно, яке тимчасово використовується для будівництва. Спеціальні заходи програми, які можуть бути включені в план для мінімізації та пом'якшення тимчасових наслідків, пов'язаних із придбанням власності та переміщеннями, включають:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Пом'якшення для будівельних сервітутів може включати плату власникам нерухомості в обмін на використання їхньої власності під час будівництва. Наприклад, одним із методів компенсації є сплата еквівалента орендної плати на основі оцінки майна. Вплив на територію від тимчасового використання під будівництво буде відновлено або компенсовано відповідно до справедливої ринкової вартості або вартості внесків. • Пом'якшення може знадобитися в районах, де будівництво модифікованого LPA може заблокувати або перешкодити доступу до житлових будинків або підприємств. Постійний доступ до об'єктів нерухомості під час будівництва буде забезпечений настільки, наскільки це можливо. Конкретні положення можуть включати вивіски, які повідомляють громадськості про те, що підприємства відкриті та ведуть будівництво в неробочий час.
<p>Землекористування та господарська діяльність</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Придбайте майно за справедливою ринковою вартістю та надайте допомогу в переїзді відповідно до Єдиного закону. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Технічний звіт про землекористування визначає кілька заходів, які, хоча вони і не є конкретним пом'якшенням землекористування, підтримують сумісність модифікованого LPA з існуючими землекористуваннями: <ul style="list-style-type: none"> – Використання планів управління територією розв'язки для спрямування розвитку поблизу розв'язок. – Пом'якшення впливу на історичні ресурси, включаючи знесення існуючого Міждержавного мосту. – Уникнення потенційних конфліктів щодо землекористування шляхом планування та проектування для підтримки інтеграції об'єктів паркування та їзди з поточним і запланованим землекористуванням у центрі Ванкувера.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXX XXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Будівельні ВМР будуть використовуватися, щоб уникнути або мінімізувати непрямий вплив будівництва на землекористування та економіку, наприклад, пил, шум та естетичний вплив. Ці заходи обговорюються в розділі 3.10 «Якість повітря»; Розділ 3.11, Шум і вібрація; і Розділ 3.9, Візуальна якість. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX'XXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Регулярно відстежуйте рівні шуму під час будівництва поблизу чутливих до шуму рецепторів, розташованих найближче до будівельних робіт, щоб зменшити заважання прилеглим землекористуванням і підтвердити відповідність пороговим значенням шуму, встановленим місцевими юрисдикціями, а також умовам будь-яких отриманих відхилень шуму. Плануйте робочі дії та керуйте ними, щоб максимально звести до мінімуму порушення роботи громади. Впровадити заходи щодо пом'якшення тимчасового впливу на мешканців, як зазначено в розділі 3.3 «Придбання власності та переміщення». Ретельно сплануйте будівництво модифікованого LPA, щоб поетапно розподілити роботи таким чином, щоб зменшити або уникнути повного закриття зачеплених доріг і точок доступу до прилеглих підприємств. Необхідні об'їзні шляхи будуть прокладені, щоб скоротити час у дорозі, і позначені, щоб зменшити плутанину. Будівництво буде сплановано таким чином, щоб точки доступу для бізнесу залишалися відкритими, наскільки це можливо, і були б добре підписані. Можна розробити план зв'язку для будівництва, щоб інформувати мандрівників про об'їзди та закриті дороги та направляти їх до підприємств. <p>XXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Зменшити вплив на місцеві підприємства, запровадивши поетапний графік будівництва, який дозволяє уникнути повного закриття доріг і точок доступу до місцевих підприємств. Можна розробити план зв'язку для будівництва, щоб інформувати мандрівників про об'їзди та закриті дороги та направляти їх до підприємств. Розробіть графіки будівництва, щоб мінімізувати тимчасовий вплив на залізничні лінії BNSF і частоту обслуговування. Забезпечте охоплення підприємств, які постраждали від будівництва, і використовуйте програми допомоги, щоб допомогти пом'якшити потенційні негативні наслідки, пов'язані з будівництвом. Координуйте роботу з портами Портленда та Ванкувера та пов'язаними підприємствами, щоб визначити шляхи мінімізації затримок комерційних вантажних транспортних засобів під час будівництва. Щоб підтримувати рух вантажів під час будівництва, Програма IBR проводитиме охоплення підприємств у районах з великими обсягами вантажних перевезень, щоб визначити потреби в доступі та обігу майданчиків і підтримувати доступ за потреби.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
<p>Сусідство та рівність</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXX XXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Дотримуватися Закону про єдине переселення. Якщо неможливо уникнути переміщення, федеральні та державні правила вимагають придбання майна за справедливою ринковою вартістю, а всім переміщеним мешканцям має бути надано заміну житла та допомогу у переїзді. Федеральні нормативні акти, такі як Єдиний закон про переселення, і статuti штатів визначають стандарти та процедури надання такого житла на заміну на основі характеристик окремих домогосподарств. Пакети пільг на переїзд зазвичай включають заміну житла для власників і орендарів, витрати на переїзд і допомогу у пошуку заміни житла. Вигоди від переїзду для підприємств можуть включати витрати на переїзд, витрати на пошук сайту та витрати на відновлення бізнесу. <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXX'XXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Працуйте з мешканцями та членами громади, щоб зрозуміти вплив і уникнути, мінімізувати або пом'якшити загальний нейтральний вплив на візуальну якість у районах досліджуваної території. • Стратегії мінімізації впливу на згуртованість сусідства можуть включати надання додаткових місць для збору громади, таких як пішохідні та велосипедні зони. <p>XXXXXXXXXX XXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Працуйте з мешканцями та членами громади, щоб зрозуміти вплив і уникнути, мінімізувати або пом'якшити цей вплив. • Розробіть пакет пільг для громади, який може бути відображено в різноманітних документах, включаючи специфікації контрактів, екологічні документи, потенційну угоду щодо робочої сили та план або звіт щодо пільг для громади. Переваги для громади, ймовірно, включатимуть різноманітні інвестиції та стратегії, щоб забезпечити рівність робочої сили та підрядників, покращити місцеву громаду та компенсувати тягар, пов'язаний із будівництвом та експлуатацією. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будівельні ВМР зменшать вплив на райони та громади, які є пріоритетними. Ці заходи використовуються для усунення наслідків будівництва, таких як тимчасові сервітути, шум, пил, викиди від будівельних транспортних засобів і візуальні перешкоди. ВМР, застосовні до потенційних впливів, обговорюються в проекті SEIS, Розділ 3.3, Придбання та переміщення; Розділ 3.09, Візуальна якість; Розділ 3.10, Якість повітря; і Розділ 3.11, Шум і вібрація. <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXX'XXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Там, де це можливо, запровадьте нічні графіки будівництва та закрийте нічне освітлення. • Проведіть збори громади перед початком будівництва, щоб повідомити мешканцям про графік будівництва, відповідні плани постановки, перекриття з'їздів і доріг, а також плани об'їзду.

Постраждали ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Використовуйте тимчасові знаки, включно зі змінними знаками повідомлення, щоб інформувати водіїв про затримки руху через будівельні роботи та/або важку техніку, яка виїжджає на шосе або виїжджає з нього. • Поставте знаки для підтримки місцевого бізнесу, які сповіщають клієнтів про продовження роботи, і гарячу лінію для отримання інформації про будівництво. • Проводити регіональну інформаційну діяльність, щоб надати інформацію про вплив будівництва та об'їзди, включаючи комунікацію з підприємствами, установами та громадськими організаціями в межах Портленда та Ванкувера. Повідомлення та оновлення щодо дорожнього руху будуть доступні для громадськості, щоб допомогти зробити вибір подорожі. • Розмістіть комунікації та покажчики для тимчасових маршрутів для пішоходів і велосипедистів задовго до зон об'їзду. Дорожні знаки будуть доступними, послідовними, ретельними та підтримуватимуться. • Координуйте дії з власниками постраждалої нерухомості, щоб мінімізувати потенційний вплив на конструкції та точки доступу під час будівництва. • Координувати роботу з місцевими юрисдикціями та іншими організаціями, які пропонують послуги людям, які залишилися без житла в районах, які безпосередньо постраждали від будівельних робіт. Послуги будуть надаватися до початку будівництва та можуть включати зменшення шкоди, доступ до медичних послуг та надання притулку для надзвичайних ситуацій або альтернативних варіантів житла. • Відновлення видаленого ландшафтного дизайну на об'єктах нерухомості після будівництва або за іншою домовленістю в рамках процесу прав власності. • Платити власникам нерухомості в обмін на використання їхньої власності під час будівництва.
<p>Комунальні послуги</p>	<p>Довгострокові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • База даних адміністративних правил Орегону, розділ 660, розділ 11: Планування громадських об'єктів. Органам управління наказано уникати, мінімізувати та пом'якшувати вплив на державні служби, якщо це можливо. • 36.70A.030(33) Переглянутого кодексу Вашингтонського закону про управління зростанням (GMA) визначаються державні послуги. GMA наказує місцевим органам влади уникати, мінімізувати та пом'якшувати вплив на державні послуги. • Що стосується комунальних підприємств, програма IBR розроблятиме або змінюватиме існуючі угоди з власниками комунальних послуг, на які це впливає, щоб визначити розташування комунікацій у межах права проходу, доступу та вимог до обслуговування тощо. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXX'XXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Впровадити можливі стратегії пом'якшення для збільшення часу подорожі маршрутами екстрених служб, як описано в проекті SEIS Розділ 3.1, Транспорт. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Включіть у специфікації контракту заходи для підтримки транспортного потоку та доступу під час будівництва, а також для уникнення та мінімізації тимчасових перебоїв у комунальних послугах.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> Дотримуйтеся чинних федеральних законів Dig Once (23 Кодексу федеральних правил [CFR] 645.307) і пов'язаних державних норм і вказівок, які вимагають поглибленої координації з промисловістю широкосмугового/оптоволоконного зв'язку, щоб запросити цих постачальників до участі в проектах покращення доріг. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Захист комунальних послуг там, де це можливо та економічно вигідно. Співпрацюйте з постачальниками комунальних послуг, щоб перемістити комунальні послуги, коли захист на місці неможливий, з метою переміщення об'єктів лише один раз, щоб зменшити збої в наданні послуг. Працюйте з постачальниками послуг і громадськістю, щоб мінімізувати тимчасові наслідки, наскільки це можливо. Буде проведено попередній зв'язок із постраждалими державними службами для інформування диспетчерів та служб реагування про заплановане закриття доріг та об'їзди. Перед будівництвом буде розроблено план зв'язку з постраждалими групами реагування на надзвичайні ситуації та іншими державними службами, де буде описано, як службам буде надаватися інформація про об'їзди та закриті дороги. Оцініть потребу в резервних службах екстреної допомоги для транспортування пацієнтів під час будівництва мосту, щоб зменшити затримки на автомагістралях. Проведіть інформаційні кампанії з громадськістю до початку будівництва, щоб переконатися, що об'їзні шляхи та плани зміни маршрутів руху під час будівництва будуть доступні для постачальників державних послуг та громад, які вони обслуговують. Встановіть знаки об'їзду на маршрутах, які зазвичай використовуються та позначені для доступу до місць громадського обслуговування. Тісно співпрацюйте з власниками інженерних комунікацій під час розробки проекту, щоб визначити потреби у тимчасових об'єктах і мінімізувати тимчасові збої в будівництві.
Парки та зони відпочинку	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Якщо видалення дерев неминуче, замініть дерева на місці та в натуральному вигляді з відповідними коефіцієнтами заміни відповідно до застосовних вимог кодексу міст Портленда та Ванкувера. Оцініть доцільність і доцільність пом'якшення шуму відповідно до критеріїв WSDOT або ODOT, щоб захистити відвідувачів парку та користувачів стежок від підвищення рівня шуму. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Якщо придбана земельна ділянка парку включає ігрове обладнання чи інші зручності, замініть ці елементи або в тому ж парку, або в парку поблизу. Координуйте конкретні процеси видачі дозволів на видалення дерев і вимоги до пересадки дерев (розташування та тип) для кожного парку з відповідною юрисдикцією. Екрануйте частини вдосконалень транспорту з поля зору деревами, рослинністю або вбудованими екранами. Вивчіть обробку фасадів підірних стінок для покращення візуальної якості, де це можливо.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Згідно з вимогами та кодексами міст Ванкувера та Портленда щодо збереження дерев, захищайте дерева на території парку, яка буде розташована поблизу будівельних робіт, від несприятливого впливу відповідно до вказівок агентства, що керує територією парку (міста Ванкувер, Портленд і Грешем, Служба національних парків (NPS) і Округ державних шкіл Ванкувера). • Використовуйте BMP, у тому числі описані в посібниках з будівництва WSDOT і ODOT, щоб мінімізувати підвищений рівень шуму, вібрації, відблисків від будівельних ліхтарів, викидів від будівельних транспортних засобів або пилу від руйнування існуючих конструкцій. • Дотримуйтесь вимог місцевих постанов, щоб забезпечити додатковий захист для користувачів парку. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Відновіть ландшафтний дизайн до його початкового стану та виберіть рослини, які є стійкими або адаптованими до майбутніх кліматичних умов для нового ландшафтного дизайну після завершення будівництва. • Захистіть дерева на території парку, які будуть поблизу будівельних робіт, але не будуть видалені, як погоджено з відповідною юрисдикцією. Після завершення будівництва відновити ландшафтний дизайн у початковому стані. • Після завершення будівництва відновити ландшафтний дизайн якомога ближче до початкового стану. • Встановіть маршрути об'їзду на основі ТМП робочої зони. • Заплануйте закриття громадських парків і місць відпочинку, пов'язане з будівництвом, щоб мінімізувати вплив великих заходів, якщо це можливо. • Довести до відома користувачів прогулянкових стежок про тимчасове обмеження відпочинку на річці Колумбія. • Повідомте рибалок-любителів про тимчасові обмеження доступу до рибальських районів і розгляньте інші координаційні зусилля, включаючи роботу з WDFW/ODFW для обміну інформацією про закриття та розповсюдження цієї інформації в місцях, які обслуговують рибальську спільноту.
Культурні ресурси	<p>Визначення заходів щодо пом'якшення несприятливих наслідків для історичних об'єктів, оцінених відповідно до NEPA, буде завершено в рамках процесу розділу 106 Закону про охорону національних історичних об'єктів. FHWA та FTA, у координації з WSDOT та ODOT, а також після консультацій з Управлінням охорони історичних пам'яток штату Орегон, Департаментом археології та збереження історичних пам'яток Вашингтона, племенами-консультантами та іншими сторонами-консультантами вирішили завершити процес Розділу 106 та усунути негативний вплив на історичних об'єктів шляхом розробки програмної угоди (PA) відповідно до 36 CFR 800.14(b). Проект PA з редагуванням конфіденційної інформації, як вважають за доцільне FHWA та FTA за погодженням з племенами-консультантами та іншими сторонами-консультантами, наразі проходить консультації та буде наданий громадськості до публікації остаточного SEIS, як того вимагає 36 CFR 800.14(b)(2)(ii). Остаточний PA буде виконано до видання ROD і буде включено як додаток до ROD.</p>
Візуальна якість	Довгострокові наслідки

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Відповідність стандартам</p> <ul style="list-style-type: none"> Відповідає стандартам дизайну міст Ванкувер і Портленд, TriMet і C-TRAN для візуальної якості, включаючи вуличні меблі та зупинки громадського транспорту. Відновити пошкоджені узбіччя в зонах розв'язки та коридорів відповідно до застосовних вимог щодо пом'якшення рослинності та дерев. <p>Відповідність стандартам</p> <p>Відповідність стандартам, Відповідність стандартам, Відповідність стандартам</p> <ul style="list-style-type: none"> Для місцевих вулиць і станцій громадського транспорту відновіть пошкоджені ландшафти, пересадіть вуличні дерева та створіть покращений ландшафт для інтеграції об'єктів у громаду. Щитове освітлення станції та приміщення. Мінімізуйте об'єм конструкції, як-от пандуси та колони. Створюйте архітектурні елементи, щоб поєднуватися з навколишньою громадою. Проектуйте шлюзи відповідно до відповідних місцевих планів, включаючи проекти озеленення, обробки стін та інші вдосконалення Програми. <p>Відповідність стандартам, Відповідність стандартам, Відповідність стандартам, Відповідність стандартам</p> <ul style="list-style-type: none"> Спроектуйте структурні та архітектурні елементи транспорту, щоб вони були залежними від контексту, а пов'язані з системою вивіски та підказки відвідувачів транспорту узгоджувалися з іншими елементами транспортної системи у відповідних системах. Створіть колір, розташування та стиль сигнальної опори відповідно до стандартів району освітлення юрисдикції, де будуть розташовані опори (Портленд або Ванкувер). Інтегруйте транспортні засоби в проект громадського з'єднувача. <p>Відповідність стандартам, Відповідність стандартам, Відповідність стандартам, Відповідність стандартам</p> <ul style="list-style-type: none"> Зупинки громадського транспорту та Park and Rides <ul style="list-style-type: none"> Проводьте публічні проектні шари під час фінального етапу проектування, щоб уточнити плани для кожної станційної зони та паркування. Відділ ландшафту річки Колумбія <ul style="list-style-type: none"> North Portland Harbour Crossings <ul style="list-style-type: none"> Наскільки це можливо, зберігайте види Маунт-Худ для всіх користувачів. Острів Хайден <ul style="list-style-type: none"> Інтегруйте транзитні станції з рівнем землі, наприклад, з озелененням. Оцініть навколишні види з транспортної платформи. Проконсультуйтеся з федерально визнаними племенами в процесі проектування та надайте можливості включити такі культурні особливості, як публічне мистецтво, історична освіта, площі або місцеві місця посадки та зльоту каное. Плацдарм острова Хайден <ul style="list-style-type: none"> Окремі конструкції для пропуску денного світла, якщо це можливо. Зберігайте розділення між мостовими конструкціями через острів, щоб забезпечити денне освітлення та життєздатний ландшафт на рівні землі, якщо це можливо.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дослідіть включення збереженого характеру плацдарму в остаточний дизайн. ▪ Проконсультуйтеся з федерально визнаними племенами в процесі проектування та надайте можливості включити публічне мистецтво, історичну освіту, площі, доступ до води чи інші культурні особливості. ▪ Досліджуйте можливості громадського мистецтва на острові Хайден, щоб оголосити про прибуття в Орегон, зокрема пілони, пірси та інші споруди. <ul style="list-style-type: none"> - Протяги річки Колумбія <ul style="list-style-type: none"> ▪ Спроектуйте активний транспорт на мостах через річку Колумбія для мінімального стресового середовища ▪ Використовуйте мистецтво та ландшафтний дизайн, щоб передбачити перетин річки на тих, хто наближається до головного прольоту, якщо це можливо. ▪ Включіть освітлення, яке надасть виразності архітектурі після настання темряви, якщо це можливо. - Північний берег <ul style="list-style-type: none"> ▪ Включіть цільовий відкритий простір під мостом, якщо це можливо. ▪ Проконсультуйтеся з федерально визнаними племенами в процесі проектування та надайте можливості включити такі культурні особливості, як публічне мистецтво, історична освіта, площі або доступ до води. ▪ Заохочуйте створення або покращення просторів, заходів або ініціатив, які активізують відкриті простори та міське середовище вздовж продовження Головної вулиці до річки. Покращення можуть включати публічне мистецтво, вуличні меблі, велосипедні та пішохідні зони, спливаючі ринки та публічні заходи або інші заходи. ▪ Активуйте відкриті простори та екранні конструкції за допомогою озеленення. ▪ Використовуйте архітектуру або публічне мистецтво, щоб позначити в'їзд і виїзд з кожного мосту. <ul style="list-style-type: none"> • Центр ландшафту Ванкувера <ul style="list-style-type: none"> - Транзитна структура «Посадка» у Ванкувері - Забезпечте озеленення, громадське мистецтво або іншу обробку фасадів для стін легкорейкової посадкової конструкції, якщо це можливо. - Координуйте та проектуйте транспортні споруди та об'єкти разом із Community Connector. - Засоби паркування та проїзду <ul style="list-style-type: none"> ▪ Включіть рекомендації щодо проектування та врахуйте внесок зацікавлених сторін у центрі міста та широкої громадськості. ▪ Огородіть парк і їздіть від суміжних об'єктів, головним чином з озелененням, але потенційно з громадським мистецтвом, огорожами чи іншими елементами, якщо це можливо. ▪ Дотримуйтеся стандартів дизайну міста Ванкувер і доручіть їх перевірити Комітетом з перегляду дизайну Ванкувера. ▪ Наскільки це можливо, усуньте потенційні відблиски від компонентів конструкції паркуй і їзди. ▪ Включіть публічне мистецтво, що відображає унікальний контекст, у кожному паркувальному об'єкті.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> - Перетин бульвару Маклафлін <ul style="list-style-type: none"> ▪ Узгодити освітлення під конструкціями з міським та I-5 освітленням. ▪ Тримайте простір під спорудами автомагістралей вільним від несанкціонованого використання, наскільки це можливо. • Ландшафтна одиниця Великого Центрального парку <ul style="list-style-type: none"> - SR 14 Розв'язка <ul style="list-style-type: none"> ▪ Зберігайте існуючу рослинність, де це можливо, особливо між селом Канака та пандусами SR 14. Ландшафтні плани повинні включати посадки як візуальні екрани. Дерева заміни мають бути такими ж великими, як практичними, щоб якнайшвидше замінити значення скринінгу. ▪ Забезпечте візуальні та фізичні зв'язки між підмостовими конструкціями. З'єднайте Vancouver Land Bridge і Old Apple Tree Park із центром Ванкувера, об'єднавши покращені лінії огляду, покращений доступ і інтегрований ландшафтний дизайн. ▪ Використовуйте ландшафтний дизайн Vancouver Land Bridge у нових ландшафтних зонах, якщо це можливо. ▪ Активуйте відкриті простори та екранні конструкції за допомогою озеленення. Використовуйте ландшафт, щоб організувати різноманітність і протяжність відкритих просторів, пов'язаних із транспортними розв'язками, і екранувати залізничну берму. • Ландшафтна одиниця Бернт-Брідж-Крік <ul style="list-style-type: none"> - Забезпечте сумісність підходів до естакад із мікрорайонами, якщо це можливо, за допомогою мікрорайону, що стоїть перед кожним боком мостів. - Визначте місцеву тему дизайну шляхопроводів. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Зокрема, нормативних вимог щодо тимчасового впливу на візуальну якість немає. Програма відповідатиме федеральним, державним і місцевим стандартам дизайну щодо світла та відблисків. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX'XXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Дотримуйтесь стандартних будівельних специфікацій щодо зменшення світла та відблисків. • Закрийте освітлення будівельного майданчика, щоб зменшити потрапляння світла на сусідні житлові будинки та підприємства, якщо це можливо. • Зведіть до мінімуму візуальне нав'язливість, розташувавши будівельне обладнання та складуючи матеріали в менш візуально чутливих місцях, коли це можливо, і в місцях, невидимих з дороги або для мешканців і підприємств. • Забезпечте, наскільки це можливо, громадські зони для спостереження за процесами будівництва та знесення, використовуючи їх як можливість для громадської освіти.
Якість повітря	<p>Довгострокові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Немає жодних нормативних вимог, які б безпосередньо впроваджувалися Програмою IBR.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>XX</p> <ul style="list-style-type: none">• Жодних заходів пом'якшення не запропоновано, оскільки довгостроковий вплив на якість повітря не очікується. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none">• Дотримуйтеся розділу 208 адміністративного правила Орегону (OAR) 340.• Відповідати розділу 290 стандартних специфікацій ODOT.• Дотримуйтеся стандарту конструкції чистого дизеля (OAR-731-005-0800).• Дотримуйтеся законопроекту Oregon House 2007, відомого як «законопроект про чисте дизельне паливо».• Виконуйте будівельну програму міста Портленда з чистого повітря, яка передбачає зменшення викидів дизельного пального, запровадивши стандартний набір вимог до скорочення простою та дизельного обладнання на робочих майданчиках. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none">• Відповідати стандартним специфікаціям WSDOT для будівництва доріг, мостів і муніципального будівництва, розділ 1.07.5(4).• Дотримуйтеся вимог BMP щодо контролю неочікуваного пилу, викладених у брошурі Асоційованого генерального підрядника Вашингтонського освітнього фонду та робочої групи з неконтрольованого пилу «Посібник із поводження з неконтрольованим пилом будівельних проектів». <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none">• За допомогою специфікацій контракту заохочуйте всіх підрядників мінімізувати вплив на навколишні громади, наприклад, використовувати новішу будівельну техніку та електричне обладнання з низьким рівнем викидів, а також уникати транспортних маршрутів через житлові райони.
Шум і вібрація	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XX</p> <p>Пом'якшення шуму, пов'язаного з дорожнім транспортом, включає заходи пом'якшення (зменшення), які відповідають критеріям здійсненності та обґрунтованості ODOT і WSDOT, які можуть бути рекомендовані для включення в модифікований LPA. Техніко-економічне обґрунтування в першу чергу стосується інженерних міркувань, таких як те, чи можна досягти суттєвого зниження рівня шуму або чи буде негативний вплив на доступ до власності в результаті розміщення, наприклад, шумозахисних стін. Розумність включає три чинники: (1) чи є економічно ефективним скорочення викидів; (2) якщо скорочення викидів може досягти проектної мети; (3) і якщо зменшення є бажаним для сприятливих рецепторів. Повний перелік потенційних заходів щодо зниження шуму від транспортного руху можна знайти в Розділі 7 Технічного звіту щодо шуму та вібрації.</p> <p>Згідно з правилами ODOT і WSDOT, слід враховувати наступні заходи зменшення шуму:</p> <ul style="list-style-type: none">• Заходи з організації дорожнього руху (наприклад, пристрої регулювання дорожнього руху та знаки про заборону руху певних видів транспортних засобів, обмеження часу використання певних видів транспортних засобів, змінені обмеження швидкості та ексклюзивне призначення земель).

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none">• Під час будівництва дотримуйтеся заходів щодо зменшення шуму при будівництві ODOT (§ 00290.32 «Контроль шуму»).• Якщо під час будівництва модифікованого LPA виникає конкретна скарга щодо шумового впливу, за вказівками інженера запровадьте заходи щодо зменшення шуму, викладені в розділі 3.11.6 проекту SEIS. <p>Хоча WSDOT не має положень щодо контролю шуму, WSDOT добровільно дотримуватиметься § 00290.32 для роботи, виконаної у Вашингтоні.</p> <p>XX</p> <p>Окрім § 00290.32, ODOT і WSDOT також запровадять додаткові методи зменшення шуму, зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none">• Обмежте дії, які спричиняють найвищий рівень шуму (такі як перевезення, завантаження уламків, удари домкратом та використання іншого обладнання для знесення) до 7:00 до 19:00 Максимальний рівень шуму, пов'язаний із забиванням паль, може досягати 105 дБА на відстані 50 футів. Пом'якшення шуму, пов'язаного із забиванням паль, буде, коли це можливо, включати буріння стовбурів або буріння, а не забивання паль (проте використання шнека навряд чи буде доцільним або практичним у всіх місцях) або обмеження часу, коли ця діяльність може відбуватися. Інші менш ефективні методи зменшення шуму від забивання паль включають покриття паль, використання підкладок для паль або використання поршневих глушників. Якщо забивання паль перевищує межі, встановлені в Таблиці 3.11-4 проекту SEIS, Розділ 3.11, Шум і вібрація, до місцевої юрисдикції буде подано запит на відхилення шуму.• Вести будівельний журнал на кожну ділянку етапу будівництва. Журнал міститиме загальну інформацію про конструкцію, наприклад, час виконання діяльності, тип використовованого обладнання та іншу інформацію, яка може допомогти з потенційними шумовими ефектами.• Створіть гарячу лінію для розгляду скарг щодо шуму та порівняння їх із будівельними журналами. Програма моніторингу будівництва та подання скарг допоможе переконатися, що все обладнання відповідає державним, місцевим і будь-яким виробникам специфікаціям щодо шуму. Обладнання, що не відповідає стандартам, буде вилучено з експлуатації, доки не буде зроблено належний ремонт і обладнання не перевірено на відповідність. Ця процедура застосовуватиметься до всіх кар'єрних вантажівок, навантажувачів, екскаваторів та іншого обладнання, яке буде широко використовуватися на будівельних майданчиках і яке сприятиме потенційному шумовому впливу.• Використовуйте обладнання, яке відповідає відповідним стандартам шуму обладнання Агентства з охорони навколишнього середовища (EPA). <p>XX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none">• Слідкуйте за всіма видами діяльності, які можуть спричинити рівень вібрації на рівні або вище 0,5 дюймів на секунду, якщо конструкції знаходяться поблизу будівельних робіт, відповідно до вимог WSDOT і ODOT. Це включатиме забивання паль, установку вібраційного листа, ущільнення ґрунту та інші будівельні роботи, які потенційно можуть спричинити високий рівень вібрації.• Для історичних споруд у межах 500 футів від будівництва відстежуйте будівельні роботи, де вібрація, пов'язана з будівництвом, перевищуватиме 0,2 дюйма на секунду для короткочасних вібрацій і 0,1 дюймів на секунду для безперервних вібрацій.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Додаткові заходи пом'якшення вібрації, призначені для захисту морського життя, описані в проекті SEIS, розділі 3.16 «Екосистеми». Додаткові заходи щодо пом'якшення наслідків, пов'язані з забудованими історичними ресурсами, описані в проекті SEIS, розділ 3.8. ██████████ ██████████ ██████████</p> <p>Жодних конкретних заходів щодо пом'якшення рівня вібрації під час будівництва не пропонується.</p>
Енергія	<p>Довгострокові наслідки ██████████ ██████████</p> <p>Законодавство та політика на рівні штату в Орегоні та Вашингтоні підтримують скорочення викидів від транспорту з метою мінімізації впливу на зміну клімату; Однак у федеральних, державних чи місцевих нормативних актах немає конкретних вимог щодо дій із зменшення наслідків. Програма підтримує державні, регіональні та місцеві цілі щодо скорочення викидів парникових газів. Щоб полегшити перехід від одномісних транспортних засобів, Програма покращить варіанти мультимодального транспорту, зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Подовжений трамвай. • Розширені активні транспортні можливості. • Управління попитом (наприклад, плата зі змінною ставкою). • Ефективність експлуатації та обслуговування. <p>██████████ ██████████ ██████████</p> <ul style="list-style-type: none"> • Використовуйте енергоефективні електричні системи для транзитних станцій та інших електричних потреб, щоб зменшити споживання енергії. <p>Тимчасові ефекти ██████████ ██████████</p> <ul style="list-style-type: none"> • В Орегоні дотримуйтеся розділу 290 стандартних специфікацій ODOT. • У Вашингтоні компанія з WSDOT Standard Specifications Division 1-07. <p>██████████ ██████████ ██████████</p> <ul style="list-style-type: none"> • Уся робота у Вашингтоні та Орегоні здійснюватиметься відповідно до Посібника з охорони довкілля WSDOT, розділ 425: Якість повітря, енергія та парникові гази, зокрема: <ul style="list-style-type: none"> – Зведіть до мінімуму затримки в транспорті в часи пік. – Зведіть до мінімуму непотрібну роботу дизельного будівельного обладнання на місці. – Навчіть операторів транспортних засобів вимикати обладнання, коли воно не використовується активно, щоб зменшити викиди від холостого ходу. – Підготуйте план контролю дорожнього руху з об'їздами та стратегічними термінами будівництва (наприклад, нічна робота), щоб перемістити транспорт через територію та зменшити резервні копії та затримки для подорожуючих, наскільки це можливо. • Продовжуйте розглядати досягнення в матеріалах і методах, що знижують енергію та/або енергозберігаючі.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
<p>Якість води та гідрологія</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • По ходу проектування проведіть детальний гідравлічний аналіз уражених заплав. Якщо прогнозується підвищення базової висоти затоплення, оцініть пом'якшення наслідків шляхом розкопок заплави (баланс вирізання/заповнення) у межах зони модифікованого LPA та визначте, чи може знадобитися додаткова земля для виконання необхідного пом'якшення. Проведіть гідротехнічне дослідження місця, щоб задокументувати впливи, заходи пом'якшення, оцінку альтернатив і висновки відповідно до положень 23 CFR 650A. • Працюйте з міською владою Портленда, щоб гарантувати, що компенсація за сховище через повені не загрожуватиме видам, які знаходяться під загрозою зникнення, та їхньому середовищу існування (перегляньте Кодекс розвитку заплав, розділ 24.50 Зони, небезпечні затопленням). • Дотримуйтеся вимог ODOT і WSDOT щодо управління зливовими стоками та правил міст Портленд і Ванкувер для частин модифікованого LPA вздовж доріг, якими керує місто, під час будівництва та для довгострокової обробки зливових стоків перед скиданням у водойми. • Вибирайте та проектуйте BMP щодо якості води, щоб забезпечити відповідність усім федеральним, державним і місцевим нормативним вимогам, вимогам щодо дозволів на будівництво та муніципальну дощову каналізацію, виданих відповідно до розділу 401 CWA, щоб зменшити вміст зважених твердих частинок, частинок і розчинених металів; відображати новітні кліматичні моделі; і для обробки нещодавно виявлених забруднюючих речовин, таких як 6PPD-хінон. • Побудувати засоби регулювання потоку для інфільтрації або зменшення швидкості потоку всього стоку досліджуваної території відповідно до місцевих нормативних вимог. Пом'якшення для збільшення стоку до Колумбійської бухти або річки Колумбія не буде потрібно, оскільки ці водойми звільнені від управління кількістю зливових вод. Однак вплив збільшення стоку можна було б зменшити за допомогою інфільтрації дощової води. Це дозволить продовжити поповнення ґрунтових вод і мінімізувати збільшення обсягів стоку та пікових витрат. <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXX XXX'XXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Компенсувати потенційне підвищення базової висоти затоплення за допомогою робіт з розкопок заплави (баланс вирізання/заповнення), як визначено за допомогою Гідравлічного дослідження місця. • У вододілі Бернт-Брідж-Крік побудувати інфільтраційні споруди для забезпечення повної інфільтрації всіх стоків, пов'язаних з Програмою, наприклад, забезпечити вимоги контролю підземного закачування, наскільки це можливо, для захисної зони гирла свердловини, наявної у вододілі, для управління об'ємом дощової води. По ходу проектування вибирайте засоби BMP для конкретного місця. • Підготувати план(и) моніторингу зливових стоків для оцінки довгострокової роботи та ефективності оновлених систем транспортування та очищення зливових стоків. На підставі отриманих результатів завершіть модифікації або вдосконалення системи(-й) для відповідності критеріям продуктивності скидання. • Компенсувати додаткове заповнення заплав, щоб уникнути чистих втрат заплави в результаті видалення матеріалів у небезпечних заплавних зонах міста Портленд.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>XXXXXXXX XXXXX</p> <p>Там, де це можливо в зоні реалізації проекту, запропоновані нижче очисні споруди якості води будуть використовуватися для очищення зливових стоків і пом'якшення збільшення непроникних поверхонь. Визначення цих типів очисних споруд наведено в Розділі 7.2.2 Технічного звіту про якість води та гідрологію.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Очищайте зливовий стік через біоутримувальні ставки/плантатори, біофільтраційні водосховища, біосхили (Орегон) та/або дренажі з медіафільтрами (Вашингтон), які забезпечують якісну очистку води шляхом інфільтрації через вільний від фосфору ґрунтовий середовище та/або рослинність, доповнене компостом. Рослинність також забезпечує поглинання води. • Об'єкти очищення якості води, які продемонстрували ефективність для вдосконаленого очищення, будуть розроблені відповідно до специфікацій кожної юрисдикції, наприклад відповідно до програми екологічної оцінки технологій (Вашингтон), Посібника з управління зливовими водами 2020 року (Портленд) і Програми управління поверхневими водами Ванкувера. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Нормативні вимоги щодо тимчасових впливів зливових стоків під час будівництва включатимуть дотримання правил ODOT, WSDOT, Портленда та Ванкувера, включаючи підготовку плану запобігання розливу, контролю, контрзаходів (SPCC) і плану контролю забруднення (PCP), а також тимчасову ерозію та контроль осаду. Крім того, будуть отримані всі федеральні, державні та місцеві дозволи, пов'язані з якістю води та гідрологією. Див. розділ 8 Технічного звіту про якість води та гідрологію, щоб отримати повний список необхідних федеральних, державних і місцевих дозволів. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX/XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Вимагайте від підрядника підготовки плану SPCC та PCP до початку будівництва. Ці плани будуть надані Національній службі морського рибальства океану та атмосфери (NOAA Fisheries) для перегляду та затвердження. У плані SPCC і PCP будуть визначені відповідні матеріали для локалізації розливу, а також засоби та методи реалізації, реагування та звітування у разі розливу. Усі елементи плану SPCC і PCP будуть доступні на місці проекту в будь-який час. Щоб отримати додаткові відомості, зверніться до стандартної специфікації ODOT 00290.00 до 00290.90 і стандартної специфікації WSDOT 1-07.15. <p>XXXXXXXX XX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX/XXXXXXXXXXXX XX XXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Вимагати від підрядника підготувати та запровадити тимчасовий план боротьби з ерозією та відкладеннями (TESCP), щоб мінімізувати вплив, пов'язаний з очищенням, видаленням рослинності, сортуванням, заповненням, ущільненням або земляними роботами. BMP, визначені в TESCP, будуть використовуватися для контролю відкладень на територіях, які постраждали від видалення рослинності або діяльності, що порушує ґрунт. Можуть знадобитися додаткові тимчасові заходи контролю, окрім описаних у TESCP, якщо виявиться, що забруднення або ерозія можуть бути результатом погодних умов, природи матеріалів або прогресу будівництва. Для отримання додаткової інформації зверніться до Стандартних специфікацій ODOT 00280.00 до 00280.90 та Керівництва WSDOT щодо тимчасового контролю ерозії та осадів M3109.02. • Стабілізуйте всі відкриті ґрунти, як зазначено в заходах, передбачених TESCP. Гідропосів на всіх ділянках оголеного ґрунту після планування та відновлення всіх

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>тимчасово порушених територій місцевою рослинністю місцевості. Для отримання додаткової інформації зверніться до Стандартних специфікацій ODOT 01030.00 до 01030.90 та Керівництва WSDOT щодо тимчасового контролю ерозії та осадів M3109.02.</p> <ul style="list-style-type: none"> Там, де умови ділянки сприяють вегетативному росту, висаджуйте місцеву рослинність місцевості в районах, тимчасово порушених будівельними роботами. Деревя будуть висаджені, якщо це відповідатиме стандартам безпеки на дорогах. Прибережну рослинність буде пересаджено видами, місцевими для географічного регіону. Посаджена рослинність підтримуватиметься та контролюватиметься відповідно до вимог нормативних дозволів. Для отримання додаткової інформації зверніться до Стандартних специфікацій ODOT 01040.00 до 01040.90 та Керівництва WSDOT щодо тимчасового контролю ерозії та осадів M3109.02. <p>XX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Зведіть до мінімуму зміни гідрології підземних вод, обмеживши відкачування підземних вод у тих областях, де цього неможливо уникнути. <p>XXXXXXXXXX XXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Вивчіть, випробуйте та відновіть ділянки з наявним забрудненням ґрунту або ґрунтових вод поблизу будівельних територій перед будь-яким будівництвом. Дивіться проект SEIS у розділі 3.18 «Небезпечні матеріали», щоб дізнатися про конкретні дії щодо пом'якшення. Проводьте роботи у воді протягом затверджених періодів для річки Колумбія, як схвалено Департаментом риби та дикої природи Вашингтона (WDFW), Департаментом риби та дикої природи Орегона (ODFW), NOAA Fisheries та Службою риби та дикої природи США (USFWS). Конкретні заходи пом'якшення наслідків див. у Розділі 3.16 проекту SEIS «Екосистеми». Обладнання для будівництва сцени, що використовується для робіт у воді вище звичайної позначки високої води (OHWM). В активне русло потоку (нижче OHB) потрапляла б лише робоча частина будівельної техніки. Якщо поглиблення у воді необхідне за межами коффердаму, використовуйте грейферний ковш у встановлених у воді робочих вікнах. Днопоглиблення, обробка та утилізація видобутих матеріалів повинні проводитися відповідно до вимог та умов регуляторних дозволів, виданих для зміненого LPA. Якщо необхідно, відстежуйте каламутність і забезпечте період «відпочинку», щоб дозволити каламутності, якщо така є, розсіятися між робочими діями у воді.
<p>Водно-болотні угіддя</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> Розробіть модифікований LPA відповідно до чинних федеральних, державних і місцевих нормативних актів, що стосуються заповнення або видалення матеріалу у водно-болотних угіддях та інших водах США та штату. Підготуйте компенсаційний план пом'якшення, який задовольняє застосовні федеральні, державні та місцеві нормативні вимоги, і який демонструє відсутність чистої втрати функції та цінності ресурсів водно-болотних угідь. <p>XX</p>

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Продовжуйте оцінювати заходи пом'якшення, щоб компенсувати втрати функцій і цінностей водно-болотних угідь і вод, включаючи буфери водно-болотних угідь, у міру просування модифікованого проекту LPA. • У співпраці з федеральними, державними та місцевими агенціями, племенами та природоохоронними групами визначте схвалені агентством компенсаційні банки пом'якшення та потенційні відповідальні за дозволи місця пом'якшення в Орегоні та Вашингтоні, щоб виконати компенсаційні вимоги щодо постійного, тимчасового та непрямого впливу. • Для неминучого впливу на водно-болотні угіддя Ванпорта знадобляться збільшені коефіцієнти пом'якшення, оскільки це вже існуюче місце пом'якшення наслідків. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Перед початком будівництва встановіть відповідну огорожу з високою видимістю/захистом навколо заболочених угідь та інших водойм. • Впровадити відповідні процедури боротьби з осадами та ерозією під час будівельних робіт. • Замініть рослинність, тимчасово очищену для будівельних робіт, відповідно до місцевих нормативних вказівок. • Уникайте роботи за межами робочого вікна у воді без попереднього пошуку винятку. • Компенсуйте неминучі тимчасові впливи, які неможливо мінімізувати за допомогою BMP, шляхом купівлі кредитів у банку пом'якшення або в особи, яка має дозвіл, відповідального за пом'якшення, подібне до пом'якшення, яке використовується для певних довгострокових наслідків. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Уникайте та мінімізуйте короточасний вплив на ресурси водно-болотних угідь у остаточному проекті, наскільки це можливо. • Відновити тимчасово порушені водно-болотні угіддя та буферні середовища існування водно-болотних угідь відповідно до чинних нормативних вимог.
<p>Екосистеми</p>	<p>Довгострокові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Забезпечте очищення дощової води за якістю та кількістю, яка відповідає або перевищує застосовні нормативні вимоги для всіх пост-проектних непроникних зон. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Уникайте та мінімізуйте довгостроковий вплив на ресурси екосистеми в остаточному проекті, наскільки це можливо. • Забезпечте компенсаційне пом'якшення неминучого впливу на ресурси екосистеми відповідно до застосовних федеральних, державних і місцевих нормативних вимог. • Підготуйте компенсаційний план пом'якшення, який задовольняє застосовні федеральні, державні та місцеві нормативні вимоги та не демонструє чистої втрати функції ресурсів екосистеми.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> Забезпечте альтернативну структуру гніздування або на нових мостах через річку Колумбія, або в околицях, щоб компенсувати видалення існуючого гнізда сапсана внаслідок знесення існуючого Міжштатного мосту. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Виконувати всі роботи відповідно до вимог та умов нормативних дозволів, які видаються на Змінений ЛПА. Вимагати від підрядника підготувати План захисту та моніторингу якості води (WQPMP), щоб задовольнити вимоги щодо моніторингу та звітності 401 Сертифікації якості води, які в кінцевому підсумку видаються для проекту. WQPMP буде надано NOAA Fisheries для перегляду та затвердження перед впровадженням. WQPMP визначить терміни та методологію відбору проб якості води під час будівництва модифікованого LPA, а також методи впровадження та звітування. Якщо в майбутньому стандартний план моніторингу якості води буде прийнято ODOT та/або WSDOT, цей план, за погодженням з NOAA Fisheries, може замінити план підрядника. Згідно з політикою ODOT і WSDOT і практикою управління будівництвом в Орегоні та Вашингтоні, під час будівництва на об'єкті має бути один або кілька відділів транспортних інспекторів. Роль інспектора(ів) полягала б у контролі за дотриманням вимог контракту та дозволу. Якщо необхідне днопоглиблення у воді за межами коффердаму, використовуйте грейферний ковш. Днопоглиблення, обробка та утилізація видобутих матеріалів повинні проводитись відповідно до вимог та умов регуляторних дозволів, виданих для зміненого LPA. Заборонити заземлення робочих барж. Утилізуйте надлишки або відходи належним чином відповідно до чинних місцевих, державних і федеральних норм; не викидайте та не залишайте відходи у воді OHWM або не дозволяйте їм потрапляти у води штату. Усі насоси повинні мати сито для риб, яке відповідає наступним специфікаціям: <ul style="list-style-type: none"> Автоматичний очисний пристрій з мінімальною ефективною площею поверхні 2,5 квадратних футів на кубічний фут на секунду та номінальною максимальною швидкістю наближення 0,4 футів на секунду, або без автоматичного очисного пристрою, мінімальна ефективна площа поверхні 1 квадратний фут на кубічний фут на секунду секунда та номінальна максимальна швидкість наближення 0,2 фута на секунду; і Кругла або квадратна сітка екрана, розмір якої не перевищує 0,094 дюйма (2,38 міліметра [мм]) у вузькому вимірі, або будь-яка інша форма, яка не перевищує 0,069 дюйма (1,75 мм) у вузькому вимірі; і Кожен рибозахисний екран повинен бути встановлений, експлуатуватися та обслуговуватися відповідно до критеріїв рибного екрану NOAA Fisheries. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX/XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Вимагайте від підрядника підготовки плану SPCC та PCP до початку будівництва. Ці плани будуть надані NOAA Fisheries для перегляду та затвердження. У плані SPCC і PCP будуть визначені відповідні матеріали для локалізації розливу; а також засоби та методи впровадження, реагування та звітування. Усі елементи плану SPCC та PCP

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>будуть доступні на місці проекту в будь-який час. Щоб отримати додаткові відомості, зверніться до стандартних специфікацій ODOT 00290.00 до 00290.90.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Вимагайте від підрядника призначення принаймні одного працівника відповідальним за контроль ерозії та розливу (ESC). Керівник ESC буде відповідати за реалізацію плану SPCC та PCP. • Підтримуйте відповідне обладнання для ліквідації розливів і матеріали, визначені в плані SPCC і PCP на робочому місці. • За винятком барж і стаціонарного великогабаритного обладнання (кранів, осциляторів), що працює з барж або робочих платформ, заправляйте та обслуговуйте обладнання щонайменше на 150 футів від OHWM будь-якої водойми, використовуючи вторинну захисну оболонку, щоб мінімізувати можливість розливів або витоків у водний шлях. • Очистіть і перевірте все обладнання, яке буде використовуватися для будівельних робіт, до прибуття на об'єкт, щоб переконатися, що потенційно небезпечні матеріали відсутні, немає витоків, немає шкідливих бур'янів, і обладнання функціонує належним чином. Будуть визначені процедури щоденної перевірки та очищення. • У разі виявлення витоків на важкому обладнанні, яке використовується для проекту, негайно видаліть обладнання із зони та не використовуйте його знову, доки воно не буде належним чином відремонтовано. Якщо ремонт за межами майданчика неможливий, у плані SPCC і PCP будуть задокументовані заходи, які необхідно вжити для запобігання та/або локалізації випадкових розливів у робочій/ремонтній зоні, щоб не допустити виходу забруднювачів із системи утримання до поверхневих вод і спричинити порушення відповідних водних норм. - стандарти якості. • Керуйте будівельним обладнанням з верхівки плавучих барж, з палуб тимчасових робочих мостів і платформ, з палуб існуючих або заміненіх мостів або з ділянок берега річки над OHWM. Баржі та допоміжні судна будуть експлуатуватися у воді. • Забезпечте належні заходи стримування для всього обладнання (включаючи баржі, робочі палуби, стаціонарне енергетичне обладнання та складські приміщення) у плані SPCC та PCP, щоб запобігти та/або стримати випадкові розливи, щоб гарантувати, що жодні забруднювачі не вийдуть із системи стримування у поверхневі води та спричинять порушення відповідних стандартів якості води. • Проектуйте та встановлюйте тимчасові робочі мости та платформи, коффердами та пробурені ізоляційні кожухи шахт відповідно до Керівництва з гідраліки ODOT, яке встановлює критерії, щоб уникнути перекриття цих конструкцій під час високої води. • Технічна вода, що утворюється на місці під час будівництва, зносу або миття, збиратиметься та оброблятиметься відповідно до застосовних стандартів якості води перед тим, як потрапити в поверхневі води або знову потрапити у поверхневі води. • Не виконуйте роботи з укладання бруковки, герметизації сколів або фарбування смуг під час дощу або вологої погоди. • У плані SPCC і PCP встановіть зону очищення лотків бетоновозів для належного утримання вологого бетону як частину стандартної специфікації ODOT 00290.30(a). <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Вимагайте від підрядника підготувати та впровадити TESCP, щоб мінімізувати вплив, пов'язаний з очищенням, видаленням рослинності, сортуванням, засипкою, ущільненням або розкопками. BMP, визначені в TESCP, будуть використовуватися для контролю відкладень у результаті видалення рослинності або діяльності, що порушує ґрунт. Можуть знадобитися додаткові тимчасові заходи контролю, окрім тих, що описані в TESCP, якщо виявиться, що забруднення або ерозія можуть бути

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>результатом погодних умов, характеру матеріалів або прогресу роботи. Для отримання додаткової інформації зверніться до стандартних специфікацій ODOT 00280.00 до 00280.90.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Як частина TЕСP, окресліть межі розчищення за допомогою помаранчевого бар'єрного паркану скрізь, де пропонується розчистка в потоку/водотно-болотних угіддях або їх буфері, або поруч із ними, і встановіть периметральний захисний/муловий паркан, якщо це необхідно для захисту поверхневих вод та інших критичних ділянок. Розташування буде вказано в полі на основі умов ділянки та TЕСP. Щоб отримати додаткові відомості про захист від мулу, зверніться до стандартної специфікації ODOT 00280.16(c). • Вимагайте від підрядника призначення принаймні одного працівника керівником ESC. Керівник ESC буде відповідати за впровадження плану SPCC і PCP, а також відповідатиме за забезпечення відповідності всім місцевим, державним і федеральним вимогам щодо боротьби з ерозією та відкладеннями. • Усі заходи TЕСP перевірятимуться та підтримуватимуться відповідно до застосованих вимог дозволу. Підрядник також проводитиме технічне обслуговування та ремонт заходів TЕСP, як описано в стандартних специфікаціях ODOT 00280.60 до 00280.70. • Для наземного будівництва та знесення розташуйте зони для розміщення проекту та зберігання матеріалів на відстані щонайменше 150 футів від поверхневих вод, на забудованих територіях, таких як автостоянки або керовані поля, якщо тільки біолог ODOT/WSDOT не визначить, що топографічні особливості чи інші характеристики ділянки дозволяють використовувати ділянку ближче до краю поверхневих вод. • Завершіть земляні роботи в сухих або безводних умовах, де це можливо. Уся поверхнева вода, що тече до виїмки, буде відводитися за допомогою перегородок та/або берм. Коффердами та берми повинні бути побудовані з мішків з піском, чистої породи, сталевих листів або іншого матеріалу, що не піддається розмиванню. • Обмежте формування берегів у межах, як показано на затверджених планах сортування. Незначні корективи, внесені на місці, відбуватимуться лише після перевірки та затвердження інженером. • Встановіть біорозкладані ковдри проти ерозії на ділянках, що порушують ґрунт, на крутих схилах (1V:3H або крутіше), які схильні до ерозії, і в межах 150 футів від поверхневих вод. На ділянках, де відбувається порушення ґрунту, які не відповідають наведеним вище критеріям, будуть застосовані заходи боротьби з ерозією, як визначено в затвердженому TЕСP. Щоб отримати додаткові відомості про захист від ерозії, зверніться до стандартної специфікації ODOT 00280.14f. • Матеріали, що розмиваються (матеріали, які можуть бути переміщені та транспортовані дощем, вітром або поверхневими водними стоками), тимчасово зберігаються або накопичуються для використання в діяльності за проектом, щоб запобігти вимиванню опадів із зони зберігання в поверхневій воді. Тимчасове зберігання або складування повинні відповідати заходам, описаним у стандартній специфікації ODOT 00280.42. • Стабілізуйте всі відкриті ґрунти, як зазначено в заходах, передбачених TЕСP. Гідропосів на всіх ділянках оголеного ґрунту після планування та відновлення всіх тимчасово порушених територій місцевою рослинністю місцевості. Щоб отримати додаткові відомості, зверніться до стандартних специфікацій ODOT 01030.00 до 01030.90. • Там, де умови ділянки сприяють вегетативному росту, висаджуйте місцеву місцеву рослинність у місцях, тимчасово порушених будівельними роботами. Відновлення будівельних сервітутів та інших територій відбудеться після завершення проекту.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>Дерева будуть висаджені, якщо це відповідатиме стандартам безпеки на дорогах. Прибережну рослинність буде пересаджено видами, місцевими для географічного регіону. Посаджена рослинність підтримуватиметься та контролюватиметься відповідно до вимог нормативних дозволів. Для отримання додаткової інформації зверніться до стандартних специфікацій ODOT 01040.00 до 01040.90.</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Використовуйте вібраційний молот для забивання сталевих паль настільки, наскільки це можливо, щоб мінімізувати рівень шуму. • З 15 вересня по 15 квітня провести забивання ударних паль нижче OHWM. Встановлення та демонтаж вібраційних паль (а також деякі інші будівельні роботи під водою) можуть проводитися цілий рік, за умови, що вони проводяться згідно з усіма нормативними дозволами. • Не більше двох ударних забивних паль буде працювати одночасно в одному каналі водойми. • Використовуйте бульбашкову завісу або інший подібний ефективний пристрій поглинання шуму під час забивання ударних паль на глибині понад 2 фути (0,67 метра). • Розробити та впровадити план гідроакустичного моніторингу на основі шаблону, розробленого Робочою групою з гідроакустики рибного господарства, у координації з FHWA та FTA, щоб підтвердити ефективність шумопоглинаючих пристроїв і те, що прогнозовані рівні шуму адекватно фіксують зону потенційного виникнення травми. . • Підготуйте план моніторингу морських ссавців і встановіть зони захисту від травм для морських ссавців. • Встановіть конуси або інші пристрої для запобігання сіданню на палі труб із відкритими кінцями, щоб перешкодити сідати рибоїдним птахам. • Видаліть тимчасові палі вібраційним молотком або прямим витягуванням і забороніть навмисне руйнування шляхом скручування або згинання. • Якщо тимчасову купу не можна видалити, розріжте або притисніть її на 3 фути нижче лінії ґрунту. У місцях, де присутні небезпечні матеріали або поряд з інженерними комунікаціями, тимчасові палі можуть бути зрізані на лінії ґрунту за допомогою підводних факелів, якщо така діяльність не суперечить елементам навігації. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Розробіть тимчасовий план управління водними ресурсами, який відповідає вимогам розділу 00245.03 спеціальних положень ODOT, і надайте NOAA Fisheries для перегляду та затвердження перед будь-якою ізоляцією робочої зони діяльності з порятунку риби. • Встановіть кофердами та ізоляційні кожухи таким чином, щоб звести до мінімуму захоплення риби. Шпунтові палі встановлювалися вгору вниз за течією, повільно опускаючи до контакту з основою. • Ізоляційні кожухи валу з просвердленими сітками вниз, щоб мінімізувати можливість потрапляння риби під час встановлення. Екран повинен мати максимальні отвори приблизно 3/32 дюйма (2,38 мм), виміряні по діагоналі (NOAA Fisheries 2022). • Проводьте порятунок риби відповідно до найкращих практик, встановлених у біологічному висновку для програмної консультації ODOT Federal Aid Highway. • Щоб звести до мінімуму ризик травмування риби, попросіть кваліфікованого біолога-рибалства проводити та контролювати діяльність із вилову та випуску риби.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none">Підготуйте звіт про порятунок риби та надішліть його до NOAA Fisheries, USFWS, ODFW та WDFW після завершення проекту.Докладіть розумних зусиль, щоб виловити рибу, занесену до списку Закону про зникаючі види, яка, як відомо або ймовірно, присутня в ізольованій робочій зоні у воді, використовуючи методи, які мінімізують ризик травм. Спроби ловити неводом і/або сіткою передують використанню обладнання для електролову.Якщо потрібно використовувати електролов, проводите це згідно з «Рекомендаціями NOAA Fisheries для вод для електролову, що містять лососеві риби, занесені до списку Закону про зникаючі види» (NOAA Fisheries 2000) або останньої версії. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXПроводити будівельні роботи відповідно до дозволів на місцевому, державному та федеральному рівнях щодо допустимих робочих годин. Якщо робота виконується вночі, може знадобитися тимчасове освітлення, щоб забезпечити кращу видимість для безпеки водія та працівників. Якщо потрібне тимчасове освітлення, підрядник використовуватиме спрямоване освітлення з екранованими світильниками, щоб контролювати відблиски та спрямовувати світло на робочу зону, а не на поверхню води. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXУникайте та мінімізуйте короточасний вплив на ресурси екосистеми в остаточному проекті, наскільки це можливо.Відновити тимчасово порушені наземні середовища проживання відповідно до чинних нормативних вимог.Забезпечте компенсаційне пом'якшення неминучого впливу на ресурси екосистеми відповідно до застосовних федеральних, державних і місцевих нормативних вимог.Проводити діяльність, яка потенційно може вплинути на гніздування перелітних птахів, наприклад видалення гнізд, відповідно до положень Закону про міграційні птахи, який вимагає видаляти гнізда перелітних птахів лише тоді, коли гнізда неактивні.
Геологія та підземні води	<p>Довгострокові наслідки XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none">Проектуйте конструкції відповідно до федеральних, державних і міських будівельних сейсмічних кодексів і стандартів і застосуйте досягнення в науці про землетруси та будівельні матеріали та оновлення в концептуальній моделі.Проектуйте системи для мінімізації забруднення підземних водних ресурсів відповідно до глави 14.26 «Водопостачання та каналізація – захист водних ресурсів» Ванкуверського муніципального кодексу та розділу 21.35 Кодексу міста Портленда «Захист голови свердловини» та будь-яких застосовних норм Вашингтона та Орегону. XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXПроектуйте конструкції з урахуванням інфільтрації зливових вод або інших змінених умов поблизу неглибоких фундаментів, підпірних стін та інших конструкцій, які можуть збільшити потенціал розрідження ґрунту під час майбутньої сейсмічної події.Спроектуйте модифікований LPA з урахуванням ряду майбутніх умов, що виникнуть у результаті зміни клімату, щоб забезпечити стійкість до геологічних проблем, таких як посилення ерозії та розмиву, якщо це можливо.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Якщо це можливо, під час проектування модифікованого LPA провести оцінку існуючих геологічних небезпек, що стосуються конкретної ділянки, таких як, але не обмежуючись, розломи, стародавні зсуви, круті схили зрізів, несейсмічне осідання та розрідження ґрунту. Оцінка конкретної ділянки повинна включати використання геотехнічного буріння, випробування котлованів, випробування матеріалів, геофізичних методів, моніторингу підповерхневих зміщень (інклінометри) та моніторингу встановлення свердловин, якщо це можливо. Оцінка включатиме рекомендовані варіанти для уникнення або пом'якшення геологічної небезпеки. • Розгляньте можливість використання легкої заливки або геоформи в районах, прилеглих до існуючих протипаводкових дамб і споруд, щоб мінімізувати можливість утворення поселень. • Оцініть методи стабілізації ґрунту, щоб мінімізувати ймовірність розрідження ґрунту та несейсмічних осідань під час проектування модифікованого LPA. Методи стабілізації можуть включати, але не обмежуються цим, використання змішування ґрунту, ущільнювального цементування, струминного цементування та кам'яних колон. • Розмістіть очисні споруди для зливових вод, наскільки це можливо, подалі від захисних зон гирла свердловини міста Ванкувер для WS-1 і WS-3, а також зони захисту ґрунтових вод Cascade Expansion у Грешемі для розташування Ruby Junction. <p>Тимчасові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXX XXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Підготувати та впровадити плани боротьби з ерозією та запобігання забрудненню дощовими водами та плани оцінки під час будівництва. Плани відповідатимуть інструкціям ODOT і WSDOT. • Підготувати та реалізувати дозволи на скидання зливових стоків для будівництва. • Проводити інспекцію та спостережний моніторинг усіх модифікованих елементів LPA під час будівництва та довгострокових операцій, щоб переконатися, що вжито відповідних заходів з будівництва та технічного обслуговування. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Оцініть місцеві геологічні ресурси для майбутніх матеріальних потреб. • Наскільки це можливо, переробляйте або повторно використовуйте заповнювачі, кар'єрну породу, асфальт і бетон.
<p>Небезпечні матеріали</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Відповідно до стандартних процедур FTA та FHWA, Програма IBR підготувала Фазу I ESA для виявлення існуючих екологічних проблем у власності, яка буде придбана. Результати та рекомендації фази I ESAs були включені до проекту SEIS.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Підготувати фазу II ESA для властивостей, де визначені визнані умови навколишнього середовища (REC) вказують на необхідність дослідження надр, щоб підтвердити характер і ступінь забруднення та визначити конкретні заходи та застосовні схвалення регуляторних органів, необхідні для усунення забруднення. Включіть результати Фази II у остаточний SEIS і ROD, щоб надати особам, які приймають рішення, більш детальне розуміння зобов'язань і витрат на очищення. • Розробити детальні плани управління безпекою під час остаточного проектування та як частину процесу придбання власності. Отримайте необхідні регуляторні дозволи

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	Для тимчасових впливів, пов'язаних з небезпечними матеріалами, не пропонуються заходи пом'якшення, які стосуються Програми.
Зміна клімату	<p>Нормативні вимоги</p> <p>Законодавство та політика на рівні штату в Орегоні та Вашингтоні підтримують скорочення викидів від транспорту для мінімізації впливу на зміну клімату. У федеральних, державних чи місцевих нормативних актах немає конкретних вимог щодо дій із зменшення наслідків.</p> <p>Спеціальне програмне пом'якшення</p> <p>Як зазначалося вище, у федеральних, державних чи місцевих нормативних актах немає конкретних вимог щодо дій із зменшення наслідків. Проте Програма підтримує державні, регіональні та місцеві цілі щодо скорочення викидів парникових газів. Програма покращує та додає варіанти мультимодального транспорту (щоб полегшити зміну режиму), включаючи розширення швидкісного трамваю та розширення активних транспортних засобів; запровадження управління попитом (наприклад, плата зі змінною ставкою); а також підвищення ефективності експлуатації та технічного обслуговування (наприклад, використання відновлюваної енергії для потреб експлуатації мостів, використання транзитних транспортних засобів з нульовим рівнем викидів).</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Програма IBR зменшить викиди парникових газів на підтримку місцевих, регіональних і державних цілей. У цьому розділі викладено концепції подальшого скорочення або мінімізації викидів парникових газів, пов'язаних із будівництвом або експлуатацією та обслуговуванням модифікованого LPA. Розробляючи ці концепції, Програма IBR співпрацювала з ODOT, WSDOT і вісьмома місцевими агентствами-партнерами. Команда Програми IBR продовжуватиме розглядати та включати заходи пом'якшення та мінімізації під час розробки EIS та під час остаточного проектування та будівництва.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Викиди користувача та досвід користувача: міркування щодо проектування та впровадження <ul style="list-style-type: none"> – Щоб підвищити стійкість, проект враховуватиме майбутні умови, включаючи більш часті та сильні зимові шторми, низький рівень води в сухий сезон, а також збільшення кількості та інтенсивності спекотних днів протягом літніх місяців. – З огляду на наслідки зміни майбутніх кліматичних умов для користувачів транспортної системи, у проекті розглядається забезпечення тіні та інші способи обробки з акцентом на активних транспортних і транзитних користувачах. • Експлуатація та технічне обслуговування <ul style="list-style-type: none"> – Зведення до мінімуму споживання енергії (наприклад, світлодіодне освітлення) та використання екологічно чистих джерел енергії. – Забезпечення зберігання енергії на мостах для роботи в разі припинення живлення. – Збільшення постачання відновлюваної електроенергії для операцій (світло, знаки, громадський транспорт, стягнення плати) до 100% у найкоротші терміни. – Вивчення потенціалу вітрової генерації, сонячних панелей для енергетичних потреб або п'єзоелектричних збирачів енергії для отримання енергії від вібрації на дорозі. – Використання повністю електричного або водневого парку технічного обслуговування (передбачається до 2045 року).

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> - Встановлення вказівок щодо заміни обладнання, використання альтернативного палива та стандартів матеріалів. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Стратегії зменшення споживання енергії під час будівництва модифікованого LPA включатимуть низку варіантів. Орегон і Вашингтон мають стандартні специфікації, які зменшать викиди парникових газів під час будівництва, зокрема:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Розділ 290 стандартних специфікацій ODOT, який містить вимоги щодо захисту навколишнього середовища та містить заходи контролю забруднення повітря. Ці заходи контролю включають обмеження холостого ходу автомобіля та обладнання, що також зменшить споживання енергії та викиди парникових газів. • Багато специфікацій стандартів WSDOT для мінімізації впливу на якість повітря також зменшать використання енергії та викиди парникових газів, зокрема: <ul style="list-style-type: none"> - Зведення до мінімуму затримок транспорту в часи пік. - Зведення до мінімуму непотрібного простою дизельного будівельного обладнання на місці. - Навчання операторів транспортних засобів вимикати обладнання, коли воно не використовується, щоб зменшити викиди від холостого ходу. - Підготовка плану контролю дорожнього руху з об'їздами та стратегічними термінами будівництва (наприклад, робота в нічний час), щоб продовжувати рух транспорту через територію та зменшити, наскільки це можливо, резервні копії та затримки для подорожуючих. <p>У міру розробки будівельних пакетів і планів програма IBR оцінюватиме потенціал подальшого скорочення викидів ПГ, пов'язаних з будівництвом. Це може бути реалізовано через специфікації тендерної документації на будівництво або вимоги до ефективності та може включати:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Будівельні матеріали. <ul style="list-style-type: none"> - Специфікації конструкції для матеріалів для зменшення втілених викидів; використовуйте екологічні декларації продукту, щоб оцінити вибір різних матеріалів і варіантів. - Зведіть до мінімуму тривалі ланцюжки поставок матеріалів, використовуючи місцеві джерела, де це можливо, зберігаючи прийнятний рівень якості матеріалів. - Використовуйте більш чисті методи виробництва для цементу та бетону (наприклад, розглядайте різні суміші, специфікації палива для печі та виробництва), і, якщо виявиться життєздатним, додайте їх до специфікацій матеріалів. - Максимально збільшити використання переробленого матеріалу, щоб зменшити виробництво первинного матеріалу та включення. Це включатиме повторну переробку існуючих бетонних і асфальтових покриттів у рамках обмежень Програми для використання в якості заповнювальної основи, підоснови, матеріалів для зворотної засипки тощо. - Подумайте про надання пріоритету постачальникам, які документально підтверджують відповідальність за свою екологічну практику, наприклад, беручи участь і звітуючи в конкурсі EPA ENERGY STAR для промисловості. • Використання палива та енергії. <ul style="list-style-type: none"> - Встановіть цілі викидів для підрядників і заохочуйте використання відновлюваних джерел палива та електричного обладнання.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> - Вкажіть покращені стандарти дизельних викидів для будівництва та транспортних засобів. - Використовуйте відновлюване дизельне паливо, відновлюваний пропан або інше паливо з меншим вмістом вуглецю в будівельному обладнанні та транспортуванні матеріалів. - Вибирайте вказане електричне обладнання (наприклад, освітлення) для максимізації енергоефективності, за умови, що обладнання відповідає вимогам безпеки та іншим потребам і вимогам проекту. - Прагніть віддати перевагу використанню обладнання, що живиться від батарей, і обмежити використання дизельного обладнання, що працює за менш суворими стандартами викидів, ніж Tier 4 EPA. 8 <ul style="list-style-type: none"> • Зменшення відходів. <ul style="list-style-type: none"> - Мінімізуйте будівельні відходи. - Розгляньте можливість прийняття або створення плану безвідходного знесення, включаючи план переробки, щоб максимізувати переробку або повторне використання старих компонентів мосту. • Організація дорожнього руху під час будівництва. 9 • Підтримуйте та заохочуйте альтернативні види транспорту під час будівництва, такі як субсидії на транзит або скасування плати за проїзд під час будівництва. • Інші підходи, запропоновані зацікавленими сторонами, установами та громадськістю.
<p>Екологічна справедливість</p>	<p>Довгострокові ефекти</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Відповідні нормативні вимоги перераховані нижче:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Розділ 42 USC, розділ 4601, Єдиний закон про допомогу в переїзді та політику нерухомого майна (1970 р.) • Розділ 23 CFR, частина 772, Процедури зменшення шуму від транспорту на автомагістралях і будівельних робіт • ORS 467.010, Глава 340, Розділ 35, Правила боротьби з шумом <p>XXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Відповідність розділу 42 розділу 4601 USC, Закону про єдину допомогу в переселенні та політику щодо нерухомого майна (див. Проект SEIS, розділ 3.3, Придбання та переміщення власності). Для населення з низьким рівнем доходу або населення з особливими обставинами програма переселення може включати допомогу з житлом. <p>XXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Відповідність специфікаціям стандартів ODOT і WSDOT щодо зменшення шуму, які застосовуються до будівельних робіт на автомагістралях, включаючи моніторинг шуму та вібрації (див. Проект SEIS Розділ 3.11, Шум і вібрація). Моніторинг включатиме: <ul style="list-style-type: none"> - Створить гарячу лінію для розгляду скарг щодо шуму під час будівництва. Програма моніторингу будівельних робіт і скарг допоможе переконатися, що все обладнання відповідає державним, місцевим і виробникам специфікаціям щодо . Обладнання,

⁸ EPA прийняла всеохоплюючу національну програму зменшення викидів від дизельних двигунів позадорожнього обладнання (будівельне обладнання) шляхом інтеграції керування двигуном і паливом як системи для досягнення найбільшого скорочення викидів. Щоб відповідати цим стандартам рівня викидів Tier 4, виробники двигунів вироблятимуть нові двигуни з передовими технологіями контролю викидів.

⁹ Заходи щодо мінімізації наслідків заторів, пов'язаних із будівництвом (і, отже, викидів), описані в Транспортно-технічному звіті.

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<p>додатково визначена як прогрес розробки та планування проекту та охоплюватиме такі теми, як:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Прийняття цілей щодо залучення представників меншин, підприємств, що належать жінкам, компаній, що розвиваються, і підприємств, що перебувають у невідповідному становищі, до підряду на будівництво за Програмою. - Розвиток трудових практик, щоб надати досвід і бізнес-можливості для знедолених працівників і компаній, наприклад, вимагати від підрядників, щоб учні виконували певний відсоток будівельних робіт. - Проведення професійного навчання та встановлення переваг у контрактах на місцеві послуги. - Впровадження програми моніторингу та оцінки для відстеження цих заходів на етапі остаточного проектування, будівництва та експлуатації, щоб допомогти переконатися, що переваги сприяння участі меншин- реалізуються власні підприємства. <p>☒☒☒☒☒</p> <p>Спеціальні для програми заходи щодо мінімізації непропорційно високих і несприятливих впливів на популяцію EJ, пов'язаних із збором, пропонуються як частина цього EIS. Як описано в проекті SEIS, розділі 3.20, Екологічна справедливість, стягнення плати за існуючий Міжштатний міст і нові мости через річку Колумбія призведе до вищих транспортних витрат як частки витрат домогосподарств для деяких груп населення EJ. Деякі переваги проекту, такі як збільшення інвестицій у регіональний транспорт, пішохідну та велосипедну мережу, можуть бути недоступними або практичними для населення EJ із фіксованим графіком і обов'язками зайнятості, школи та/або догляду за дітьми. Незважаючи на те, що спосіб оплати для потенційної програми збору мита не визначено, модель транспондера потенційно може стати тягарем для малозабезпечених верств населення та меншин через початкову вартість і технічні вимоги щодо придбання та встановлення транспондера.</p> <p>Спеціальні для програми заходи пом'якшення наслідків непропорційно високого та несприятливого впливу на популяцію EJ внаслідок стягнення плати можуть включати:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Програма для низьких доходів та/або справедливих зборів: якщо ОТС і WSTC вирішать запровадити програму для низьких доходів на існуючому міжштатному мосту (попередньо- плата за завершення робіт) і нові мости через річку Колумбія згідно з модифікованим LPA (довгострокова плата), вона відіграла б вирішальну роль у пом'якшенні непропорційно високих і несприятливих наслідків плати за користування населенням EJ. Додаткове пом'якшення може знадобитися, якщо в майбутньому I-205 буде платним або якщо буде впроваджено регіональну систему збору. Обидві транспортні комісії активно вивчають програми стягнення мита для населення з низьким рівнем доходу, включаючи те, як така програма може бути реалізована в кожному штаті. Основна робота, виконана на сьогоднішній день, включає: <ul style="list-style-type: none"> - Орегонська система збору дорожнього мита I-205 і I-5 Toll Project's Equity Framework (2023). ОТС удосконалив ключові елементи програми збору проїзду для громадян з низьким рівнем доходу – першої у своєму роді в країні – яка обслуговуватиме мандрівників із низьким рівнем доходу, які не можуть змінювати свій розклад поїздок або часто подорожують міждержавними об'єктами. Програма збалансує вплив на інших мандрівників, але при цьому досягне загальних цілей програми, щоб зменшити затори на дорогах і збільшити дохід для покращення

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Підтримуйте безпечні та доступні шляхи, особливо поблизу державного житла, житла для людей похилого віку та служб. • Координуйте з TriMet підтримку паратранзитних послуг для відповідних жителів острова Хейден з обмеженими можливостями пересування. <p>☒☒☒</p> <ul style="list-style-type: none"> • Запропоновані заходи з пом'якшення наслідків описані в проекті SEIS, Розділ 3.11, Шум і вібрація. <p>☒☒☒☒☒ ☒☒☒☒☒☒☒</p> <ul style="list-style-type: none"> • Пропоновані заходи щодо пом'якшення наслідків описані в проекті SEIS, Розділ 3.10, Якість повітря.
<p>Розділ 6(f) і ресурси ФЛП</p>	<p>Довгострокові наслідки</p> <p>☒☒☒☒☒☒☒☒☒☒ ☒☒☒☒☒☒☒</p> <p>Проект SEIS визначає потенційно зачеплені Розділ 6(f)- і федеральні землі для парків (FLP)- ресурси парків, що охороняються, потенційні альтернативи уникнення та вимоги агентства до процесу, перші кроки в набагато більш тривалому процесі, необхідному для перетворення Розділу 6(f)- та FLP- захищені об'єкти для використання поза парком. Програма IBR розпочала цей процес, розпочавши консультації з Департаментом парків і відпочинку штату Орегон (OPRD) і містом Портленд, щоб обговорити потенційний вплив 6(f) на парк Іст-Дельта та НПС, міста Ванкувер і місто Портленд щоб обговорити потенційний вплив FLP на Маршалл Парк, Старий Яблуневий Парк і Іст Дельта Парк.</p> <p>У перспективі процес перетворення, як правило, включатиме пропозиції щодо заміни нерухомості та консультації.</p> <p>У цьому процесі будуть розглянуті коментарі громадськості щодо потенційного перетворення земель Фонду охорони земель та водних ресурсів (LWCF) і FLP, визначених у проекті SEIS. Програма IBR продовжуватиме шукати способи спочатку уникнути, а потім мінімізувати вплив на ресурси LWCF та FLP. Якщо всі практичні альтернативи конверсії ресурсів LWCF і FLP були виключені, Програма IBR координуватиме роботу з місцевими агентствами, які мають юрисдикцію над ресурсами LWCF і FLP, а також ширший процес координації з OP RD, NPS і GSA .</p> <p>☒☒☒☒☒☒☒☒☒☒</p> <p>Були розроблені альтернативи для уникнення властивостей 6(f), включаючи зменшення ширини смуги відведення траси I-5 або перебудову модифікованого LPA далі на захід. Потім Програма визначила, чи можуть інші впливи виникнути внаслідок альтернатив уникнення та чи відповідатимуть ці альтернативи загальній меті та потребам Програми та конкретним цілям.</p> <p>☒☒☒☒☒☒☒☒☒☒ ☒☒☒☒☒☒☒☒☒☒ ☒☒☒'☒☒☒☒☒☒☒☒☒☒</p> <p>Спеціальні для програми заходи пом'якшення довгострокових наслідків, пов'язаних з ресурсами LWCF, будуть розроблені в координації з пом'якшенням, запропонованим для парків і зон відпочинку (див. Проект SEIS, розділ 3.7), і базуватимуться на подальших консультаціях з місцевими, державними та національними парками. агентств протягом і поза процесом NEPA.</p> <p>Тимчасові ефекти</p> <ul style="list-style-type: none"> • Заходи щодо пом'якшення тимчасових впливів, пов'язаних із ресурсами LWCF, будуть розроблені в координації з пом'якшенням, запропонованим для парків і зон відпочинку (див. проект SEIS, розділ 3.7), і базуватимуться на подальших

Постраждалий ресурс	Пропоноване пом'якшення або компенсація для зміненого LPA
	консультаціях з місцевими, державними та національними парковими агентствами в межах і за межами території. Процес NEPA.
Розділ 4(f) Ресурси	<p>Довгострокові та тимчасові наслідки</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> 23 CFR 774.17 наказує агентствам включити всі розумні заходи для мінімізації шкоди або пом'якшення несприятливих впливів і наслідків до ресурсів Розділу 4(f). Ці заходи були включені під час розробки модифікованого LPA, наскільки це було можливо, і будуть продовжувати вдосконалюватись у міру розробки проекту. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> Жодних заходів щодо пом'якшення довгострокових або тимчасових наслідків, пов'язаних із ресурсами Розділу 4(f), не запропоновано, окрім тих, що пропонуються в розділі «Парки та рекреація».

Як програма IBR вирішуватиме клімат у проектуванні та будівництві?

Кліматичні міркування керують плануванням для всіх сфер роботи за програмою IBR, включаючи проектування, будівництво, експлуатацію та технічне обслуговування. Зусилля поділяються на три великі категорії дій: скорочення викидів парникових газів, управління ризиками та підвищення стійкості. Підходи до цих зусиль викладені нижче.

- Зменшити вплив ПГ шляхом впровадження компонентів Програми.
 - Покращити варіанти транспортування (для полегшення зміни режиму).
 - Запровадження управління попитом (наприклад, змінна плата).
 - Оптимізуйте підходи до будівництва.
 - Запровадити ефективність експлуатації та технічного обслуговування (наприклад, допоміжні смуги, рампи).
- Оцініть ризики, щоб визначити наслідки кліматичних небезпек за такими категоріями: соціальні (люди, громада), екологічні (забруднення, руйнування) та економічні (вартість ремонту, фінансові втрати).
- Оптимізуйте стійкість інфраструктури шляхом усунення вразливості від природних небезпек.

Місцеві партнери можуть підтримати подальше скорочення викидів парникових газів шляхом впровадження додаткових послуг і політик, таких як:

- Забезпечення більшої частоти масового транспорту та глибших інвестицій.
- Схвалення землекористування та надання дозволів на будівництво за моделями, що зменшують кількість поїздок транспортного засобу з одним пасажиром.
- Надання опцій центру мобільності.

Питання, які програма IBR продовжуватиме розглядати в поточному проектуванні, включають:

- Як майбутній клімат вплине на наші природні системи та інфраструктуру?
- Як зміна клімату вплине на історично вразливих людей?

- Як Програма IBR може зменшити кліматичні наслідки для громад, які мають пріоритет на рівність?
- Як ми можемо розробити стійку інфраструктуру?

Як програма IBR вирішуватиме справедливість через процес і результати?

Разом із консультативною групою IBR Equity Advisory Group, Програма прийняла структуру акціонерного капіталу, щоб керувати процесами та бажаними результатами з точки зору сприяння акціонерному капіталу. В основі структури лежить специфічне для Програми визначення справедливості та шість цілей справедливості, які разом складають основу для аналізу, представленого в проекті SEIS та інших зусиллях Програми.

Визначення власного капіталу

Програма IBR визначила власний капітал як осіб, які мають пріоритет на рівність, осіб з обмеженими можливостями, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови.

Програма визначила власний капітал як осіб, які мають пріоритет на рівність, осіб з обмеженими можливостями, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови.

Програма визначила власний капітал як осіб, які мають пріоритет на рівність, осіб з обмеженими можливостями, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови.

Програма визначила власний капітал як осіб, які мають пріоритет на рівність, осіб з обмеженими можливостями, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови, осіб з меншими доходами, осіб з обмеженими знаннями англійської мови.

- Чорношкірі, корінні та кольорові люди
- Племінні уряди
- Люди з обмеженими можливостями
- Спільноти з обмеженим знанням англійської мови
- Особи з меншими доходами
- Бездомні особи та сім'ї
- Імігранти та біженці
- Молоді люди
- Літні люди

Цілі власного капіталу

Програма IBR встановила шість цілей власного капіталу:

1. **Мобільність і доступність** : покращуйте мобільність, доступність і зв'язок, особливо для мандрівників з низьким рівнем доходу, людей з обмеженими можливостями та історично незахищених громад, які стикаються з транспортними бар'єрами.
2. **Фізичне проектування** : інтегруйте справедливість, історію території та культуру в елементи фізичного дизайну Програми, включаючи естетику мостів, твори мистецтва, зручності та вплив на прилеглі землекористування.
3. **Переваги для громади** : знайдіть можливості та запровадьте покращення для місцевої громади на додаток до необхідних пом'якшень.
4. **Справедливість робочої сили та економічні можливості** : забезпечити, щоб економічні можливості, створені Програмою, приносили користь компаніям, що належать меншинам і жінкам; Чорношкірі, корінні та кольорові люди (ВІРОС); працівники з інвалідністю; і молодь.
5. **Процеси прийняття рішень** : Пріоритезація доступу, впливу та повноважень приймати рішення для Спільнот з пріоритетом рівності в рамках Програми щодо встановлення цілей, розробки, впровадження та оцінки успіху.
6. **Уникайте подальшої шкоди** : активно шукайте варіанти з пріоритетом зменшення шкоди, а не просто пом'якшуйте непропорційний вплив на громади та групи населення, які зазнали історичного впливу та були недостатньо обслуговуваними.

Які подальші кроки і як буде прийматися рішення?

Громада має можливість ознайомитися з проектом SEIS та надати відгук під час періоду громадського розгляду та коментарів. Дизайн модифікованого LPA може бути додатково вдосконалений на основі інформації та висновків громадськості. Після періоду громадського обговорення та у співпраці зі спільними керівниками, агенціями, які співпрацюють і беруть участь, і племенами, Програма IBR визначить, які варіанти дизайну відповідають баченню та цінностям (див. Розділ 1 проекту SEIS) і повинні бути вдосконалені до остаточного SEIS та офіційно рекомендованій Програмою. Дизайн модифікованого LPA буде розроблено до рівня деталізації, щоб програма IBR могла подати заявку на отримання дозволів і оновити кошториси витрат.

Програма IBR продовжуватиме працювати та розвивати відносини з агентствами, племенами та громадськістю до завершення Програми.