



**Interstate
BRIDGE**
Replacement Program



Программа замены межгосударственных мостов

проект
Дополнительная защита
окружающей среды
Заявление о воздействии

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Сентябрь 2024 года

Произведено в партнерстве с:



Federal Transit
Administration



FHWA



Oregon
Department
of Transportation



Washington State
Department of Transportation

TRI MET

C-TRAN



Metro



Southwest Washington
Regional Transportation Council



Программа замены межгосударственных мостов

Портленд, штат Орегон, и Ванкувер, штат Вашингтон

ПРОЕКТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ВОЗДЕЙСТВИИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Представлено в соответствии с:

Закон о национальной экологической политике (42 U.S.C. 4322(2)(c))
и Закон штата Вашингтон об экологической политике (глава 43.21C RCW)

Представлено:

Федеральное управление автомобильных дорог
Федеральное транспортное управление

∅

Департамент транспорта штата Орегон

Государственный департамент транспорта штата Вашингтон

Орегонское метро

Региональный транспортный совет Юго-Западного Вашингтона

Транспортный район метрополитена трех округов

Зона, пользующаяся преимуществами общественного транспорта округа Кларк

∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅ ∅

Национальное управление океанических и атмосферных исследований Национальная служба
морского рыболовства

Служба национальных парков

Инженерный корпус армии США

Береговая охрана США

Агентство по охране окружающей среды США

Департамент археологии и охраны памятников истории штата Вашингтон

ОРЕГОН

По вопросам размещения в соответствии с Законом об американцах с ограниченными возможностями (ADA) или разделом VI раздела VI о гражданских правах, услуг письменного/устного перевода или получения дополнительной информации звоните по телефонам 503-731-4128, TTY 800-735-2900 или в службу ретрансляции штата Орегон 7-1-1.

Вашингтон

С запросами о размещении людей с ограниченными возможностями в Вашингтоне можно обращаться в отдел по вопросам разнообразия/ADA Департамента транспорта штата Вашингтон (WSDOT) по адресу wsdotada@wsdot.wa.gov или по бесплатному телефону 855-362-4ADA (4232). Глухие или слабослышащие люди могут сделать запрос, позвонив в диспетчерскую службу штата Вашингтон по номеру 711. Любое лицо, считающее, что его защита по разделу VI была нарушена, может подать жалобу координатору по разделу VI Управления по вопросам равенства и гражданских прав (OECR) WSDOT, связавшись по телефону (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

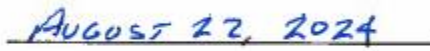
FTA, Regional Administrator, Region 10

Date of Approval



Raymond Mabey

ODOT, IBR Assistant Program Administrator



Date of Approval

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

Ahmer Nizam

WSDOT, Environmental Services Office Director

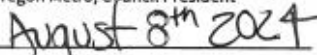
August 22, 2024

Date of Approval



Lynn Peterson

Oregon Metro, Council President



Date of Approval

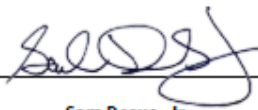
**Matt
Ransom,
AICP** Digitally signed
by Matt
Ransom, AICP
Date: 2024.08.22
14:24:12 -07'00'

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

АБСТРАКТНЫЙ

Программа замены межштатных мостов (IBR) - это проект по улучшению состояния мостов, транзитных перевозок и автомагистралей, направленный на повышение безопасности и мобильности в межштатном коридоре 5 (I-5) между Портлендом, штат Орегон, и Ванкувером, штат Вашингтон. I-5 - это главный межгосударственный коридор на Западном побережье Соединенных Штатов (США) из Канады в Мексику и один из двух автомобильных переходов через реку Колумбия в столичном районе Портленд-Ванкувер. Программа IBR сосредоточена на 5-мильном участке коридора I-5, который простирается примерно от бульвара Виктори в Портленде до государственной трассы (SR) 500 в Ванкувере.

Программа IBR предложена Департаментами транспорта штатов Орегон и Вашингтон (ODOT и WSDOT), Региональным советом по транспорту Юго-Западного Вашингтона (RTC), Орегонским метрополитеном (Metro), зоной льгот на общественный транспорт округа Кларк (CTAN-) и столичным транспортным округом Три-Каунти (TriMet). Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) и Федеральное транспортное управление (FTA) являются совместными федеральными ведущими учреждениями по программе IBR и отвечают за подготовку природоохранной документации и надзор за процессом принятия Закона о национальной экологической политике (NEPA).

Программа IBR является возобновлением ранее приостановленного проекта I-5 по переправе через реку Колумбия (CRC). Процесс NEPA в рамках проекта CRC ранее завершался принятием решения за 2011 год и повторными оценками NEPA, подготовленными в 2012 и 2013 годах; однако в 2014 году проект CRC был приостановлен. В 2019 году законодательный комитет двух штатов обратился к ODOT и WSDOT с просьбой возобновить проект CRC, переименовав его в программу IBR. В 2021 году, после начала реализации программы IBR, была подготовлена третья переоценка NEPA для оценки влияния изменений в условиях и нормативных актах с 2013 года, а также потенциальных изменений в конструкции. FHWA и FTA определили, что для выявления и раскрытия информации о потенциально новых неблагоприятных воздействиях и мерах по их смягчению, связанных с программой IBR, потребуется дополнительное заявление о воздействии на окружающую среду (SEIS). В соответствии с 40 Сводом федеральных нормативных актов (CFR) 1506.13, этот SEIS соответствует правилам Совета по качеству окружающей среды (CEQ), которые действовали на момент публикации первоначального уведомления о намерениях в отношении проекта CRC 27 сентября 2005 года (40 CFR, часть 1506, от 2005 года).

В проекте SEIS анализируются транспортные характеристики и потенциальное воздействие на сообщество и окружающую среду, обусловленное обновленной -альтернативой без строительства и предлагаемой модифицированной альтернативой, предпочитаемой местными жителями (Модифицированный LPA). Модифицированный LPA программы IBR является модификацией CRC LPA и является результатом многоуровневого процесса отбора, который включал участие партнеров программы, племен и членов сообщества. Модифицированный LPA включает в себя ряд транспортных компонентов, включая пару новых мостов через реку Колумбия, расширение линии скоростного трамвая (LRT) протяженностью 1,9 мили и связанные с этим усовершенствования линии LRT от станции Expo Center в Портленде до новой станции Evergreen в Ванкувере, более широкие обочины на I-5 от бульвара Виктори/Interstate Boulevard от Портленда до SR 500/39-й улицы в Ванкувере, улучшения на семи развязках I-5 и на магистрали I-5, шесть новых прилегающих мостов через Северную Портлендскую гавань, активное улучшение транспортной системы, внедрение местных автобусных перевозок и взимание платы за проезд с переменным тарифом. В настоящее время рассматривается несколько вариантов конструкции модифицированного LPA, включая три конфигурации моста (двухъярусный с фиксированным пролетом, одноуровневый с фиксированным пролетом и одноуровневый с подвижным пролетом), варианты размещения парка и аттракционов,

одну или две вспомогательные полосы движения, выравнивание магистрали I-5 в Ванкувере, а также об удалении или включении пандусов на улицах С в Ванкувере. Компоненты модифицированного LPA соответствуют политике местных органов власти и приоритетам сообщества, чтобы поддерживать мобильность людей, которые ходят пешком, катаются на велосипедах и автомобилях по всей исследуемой территории. Исходя из оценки стоимости программы IBR на 2022 год, ожидается, что различные компоненты модифицированного LPA обойдутся в сумму от 5 до 7,5 миллиардов долларов в пересчете на годовые расходы.

УВЕДОМЛЕНИЕ О НАЛИЧИИ ДОКУМЕНТА

Электронная копия проекта SEIS доступна бесплатно. Скачать электронную копию можно здесь: www.interstatebridge.org

Печатная и электронная копии проекта SEIS доступны для просмотра в офисе программы IBR по предварительной записи. Чтобы записаться на прием:

Посетите: **SignUpGenius**

Электронная почта: info@interstatebridge.org, или

Звоните: (360) 859-0494

Компьютеры и доступ в Интернет доступны в различных публичных библиотеках и местах проведения собраний по всей территории действия Программы, а именно:

Местоположения в Вашингтоне

- Региональные библиотеки Форт-Ванкувера расположены в нескольких местах - пожалуйста, позвоните, чтобы узнать, где они находятся рядом с вами. (360) 906-5000
- Колледж Кларк – библиотека Кэннелла, 1933, Форт-Ванкувер-Уэй, 112, Ванкувер, Вашингтон, 98663 (360) 992-2151
- Библиотека Ванкуверского университета штата Вашингтон 14204, Нью-Йорк, Салмон-Крик-авеню, Ванкувер, Вашингтон 98686 (360) 546-9680
- Публичная библиотека Камаса, 625, NE 4th Ave, Камас, Вашингтон 98607 (360) 834-4692

Местоположения в штате Орегон

- Библиотека округа Малтнома находится в нескольких местах - пожалуйста, позвоните, чтобы узнать, где находится ближайшая к вам библиотека. (503) 988-5123
- Портлендский государственный университет – библиотека Брэнфорда П. Миллара, 1875, Южная Парк-авеню, Портленд, OR 97201 (503) 725-5874
- Библиотека общественного колледжа Портленда находится в нескольких местах - пожалуйста, позвоните, чтобы узнать, где находится библиотека рядом с вами. (971) 722-5322
- Библиотека Портлендского университета – Мемориальная библиотека Уилсона У. Кларка, бульвар Н. Уилламетт, 5000, Портленд, OR 97203 (503) 943-7111
- Библиотека общественного колледжа Клакамаса, Молалла-авеню, 19600, Орегон-Сити, Орегон 97045 (503) 594-6042
- Библиотека общественного колледжа Маунт-Худ, 26000, Старк-стрит, Грешем, ИЛИ 97030 (503) 491-7161
- Библиотека Орегонского университета здравоохранения и науки, 3181, Сэм Джексон Парк Роуд, Портленд, OR 97239 (503) 494-3460
- Университет штата Орегон – Портлендский центр, Портленд, Южная Моррисон-стрит, 555, 2 этаж, OR 97204 (503) 273-4301

- Университет Орегона – Портлендская библиотека и учебный центр, Портленд,
ул. Свободы, 2800, 2 этаж, Портленд, OR 97211 (503) 412-3671

КАК ОТПРАВЛЯТЬ КОММЕНТАРИИ

Период для комментариев

20 сентября 2024 – 18 ноября 2024

Как отправлять комментарии

Ответы на замечания по проекту SEIS будут даны в окончательном варианте SEIS.

Письменные комментарии не должны содержать никаких гиперссылок на сторонние материалы или информацию. Любые материалы или информация, которые комментатор хотел бы рассмотреть, должны быть включены в комментарий. Письменные комментарии к проекту SEIS можно отправить через онлайн-форму для комментариев по адресу www.interstatebridge.org/DraftSEIS, по электронной почте на адрес DraftSEIS@interstatebridge.org или обычной почтой по указанному ниже адресу.

Проект программы IBR SEIS
исполнительный директор Крис Риган, менеджер программы IBR по охране окружающей среды
Бродвей-стрит, 500, номер 200
Ванкувер, Вашингтон 98660

Комментарии также можно отправить, оставив голосовое сообщение в строке комментариев программы IBR по телефону (866) IBR-SEIS (866-427-7347) (звонок бесплатный). В голосовых сообщениях должно быть четко указано “Проект SEIS” или “Проект дополнительной EIS”, чтобы их можно было идентифицировать и рассматривать как комментарии к проекту SEIS.

Замечания могут быть представлены в устной и письменной форме на публичных слушаниях по проекту SEIS. Даты и места проведения общественных слушаний подробно указаны ниже.

Публичные слушания

Общественные слушания пройдут в Портленде и Ванкувере, а также практически в следующие дни и в следующих местах:

Вторник, 15 октября 2024 года
Колледж Кларк, Гейзер-холл, 150
Путь в Форт Ванкувер, 1933 год
Ванкувер, Вашингтон 98663
17:30-20:30 ВЕЧЕРА

Четверг, 17 октября 2024 года
Портлендский выставочный центр, выставочный зал E2
2060 Северная Каролина Марин Драйв
Портленд, OR 97217
17:30-20:30 ВЕЧЕРА

Суббота, 26 октября 2024 года
Посмотреть www.interstatebridge.org по ссылке
12:00-13:30 ВЕЧЕРА

Среда, 30 октября 2024 года

Посмотреть www.interstatebridge.org по ссылке

6:00-7:30 ВЕЧЕРА

СОДЕРЖАНИЕ

NO TABLE OF CONTENTS ENTRIES FOUND. РИСУНКИ

Фигура1. Карта территории программы IBR.....	2
Фигура2. Авария на мосту между штатами	8
Фигура3. Велосипедная и пешеходная дорожка на межштатном мосту	9
Фигура4. Модифицированные компоненты LPA.....	13

ТАБЛИЦЫ

Стол1. Строительные работы и предполагаемая продолжительность.....	14
Стол2. Краткое описание последствий транспортировки или альтернативных вариантов без сборки, а также модифицированных LPA и <small>вариантов проектирования</small>	16
Стол3. Краткое описание последствий для общества и окружающей среды для альтернативы "Без застройки" и модифицированного LPA ^a	22
Стол4. Краткое изложение мер по смягчению или компенсации последствий для общества и окружающей среды	39

АББРЕВИАТУРЫ И СОКРАЩЕНИЯ

Аббревиатура/Сокращенное обозначение	Определение
Аве	Область визуального эффекта
БИПОК	Чернокожие, коренные жители и люди с другим цветом кожи
BMP (англ.)	лучшая практика управления
СМО	Свод федеральных нормативных актов
КПР	Переправа через реку Колумбия
С -ТРАН	Зона, пользующаяся преимуществами общественного транспорта округа Кларк
ЭИС	Заявление о воздействии на окружающую среду
ЕJ	Экологическая справедливость
ЭДС	электрические и магнитные поля
Агентство по охране окружающей среды	Агентство по охране окружающей среды США
esc	борьба с эрозией и разливами
федеральное авиационное агентство	Федеральное авиационное управление
ФХВА	Федеральное управление автомобильных дорог
ФЛП	Федеральные земли превращаются в парки
СОГЛАШЕНИЕ о свободной торговле	Федеральное транспортное управление
ПГ	парниковый газ
ГМА	Закон об управлении ростом
I-5	Межштатное шоссе 5
IBR	Замена межгосударственного моста
фунт	фунт
МПА	Предпочтительная на местном уровне альтернатива
ЛРТ	легкорельсовый транспорт
ЛРВ	-легкорельсовое транспортное средство
LWCF	Фонд охраны земель и водных ресурсов

Аббревиатура/Сокращенное обозначение	Определение
максимум	Экспресс в столичном регионе
Метро	Орегонское метро
ммБту	один миллион британских тепловых единиц
МСАТ	мобильный источник токсичных веществ в воздухе
НЕПА	Закон о национальной экологической политике
Рыболовство NOAA	Служба морского рыболовства Национального управления океанических и атмосферных исследований
НПВ	Служба национальных парков
НПЗП	Национальный реестр исторических мест
весло	Административное правило штата Орегон
ODFW	Департамент рыбного хозяйства и дикой природы штата Орегон
ОДОТ	Департамент транспорта штата Орегон
ОХВМ	обычная отметка высокого уровня воды
ОПРД	Департамент парков и отдыха штата Орегон
ОПРД	Департамент парков и отдыха штата Орегон
па	Программное соглашение
ПХП	план борьбы с загрязнением окружающей среды
PM10	твердые частицы диаметром менее или равные 10 микронам
запись	признанные условия окружающей среды
стержень	Протокол принятия решения
РТК	Региональный транспортный совет Юго-Западного Вашингтона
СЕЙС	Дополнительное заявление о воздействии на окружающую среду
СК	предотвращение разливов, контроль за ними и контрмеры
sr	Государственный маршрут
ТДМ	управление спросом на перевозки
ТЕСКП	временный план борьбы с эрозией и наносами
ТМП	План управления перевозками
Отделка	Транспортный район метрополитена трех округов
ТСМ	управление транспортной системой

Аббревиатура/Сокращенное обозначение	Определение
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ	Инженерный корпус армии США
Единообразный акт	Закон о единой политике в области содействия переселению и приобретения недвижимости 1970 года
ОСК	Кодекс Соединенных Штатов
USCG (США)	Береговая охрана США
USFWS (Вооруженные силы США)	Служба охраны рыбного хозяйства и дикой природы США
ВдБ	вибрация в децибелах
ВМТ	пройденные транспортным средством мили
ВАК	Административный кодекс штата Вашингтон
WDFW (ВДВ)	Вашингтонский департамент рыбного хозяйства и дикой природы
WSDOT (ТОЧКА ДОСТУПА)	Государственный департамент транспорта штата Вашингтон

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Этот документ описывает основные положения программы IBR, которая обновляет и дополняет проект пересечения реки Колумбия через межштатную автомагистраль 5 (I-5) (CRC) (утвержден в 2011 году) и фокусируется на 5-мильном коридоре, который включает в себя мосты, транзитные перевозки, активный транспорт и усовершенствование шоссе для обеспечения безопасности и мобильности в коридоре I-5 между Портлендом, Орегон и Ванкувер, штат Вашингтон (Figure 1).

Что такое программа IBR?

Программа IBR обновляет и дополняет проект пересечения реки Колумбия через межштатную автомагистраль 5 (I-5) (CRC) (утвержден в 2011 году) и фокусируется на 5-мильном коридоре, который включает в себя мосты, транзитные перевозки, активный транспорт и усовершенствование шоссе для обеспечения безопасности и мобильности в коридоре I-5 между Портлендом, Орегон и Ванкувер, штат Вашингтон (Figure 1).

I-5 - главная и единственная непрерывная автомагистраль между штатами север-юг на западном побережье, соединяющая Соединенные Штаты, Канаду и Мексику. В столичном регионе Ванкувер-Портленд I-5 и I-205 являются единственными двумя перекрестками реки Колумбия и основных автомагистралей север-юг, которые обеспечивают связь между штатами и мобильность. В то время как пересечение I-205 обеспечивает важное транспортное сообщение для региона, I-5 напрямую соединяет центральные города Ванкувер и Портленд.

5-мильный участок I-5 между State Route (SR) 500/39-й улицей в Ванкувере и бульваром Колумбия в Портленде сильно влияет на условия дорожного движения на пересечении I-5 через реку Колумбия. Этот участок включает в себя семь транспортных развязок, соединяющих три автомагистрали штата и несколько крупных магистралей. Эти развязки обслуживают различные виды землепользования и обеспечивают доступ к центру Ванкувера, двум международным морским портам, промышленным центрам, жилым кварталам, торговым центрам и зонам отдыха.

Пользователи автомобильных дорог и транзитные службы в зоне исследования программы IBR в настоящее время сталкиваются с трудностями из-за устаревших конструктивных особенностей шоссе, пробок на дорогах, которые увеличивают время в пути, и частоты аварий, снижающих надежность транспортных средств и автобусов, курсирующих между Ванкувером и Портлендом. Кроме того, чтобы воспользоваться услугами легкорельсового транспорта (LRT), пользователи, путешествующие в Портленд с острова Хейден или из Ванкувера, должны пересечь с автобусов или прийти пешком, на велосипеде или автомобиле до близлежащего парка и центров аттракционов/транзита в Expo или Delta Park.

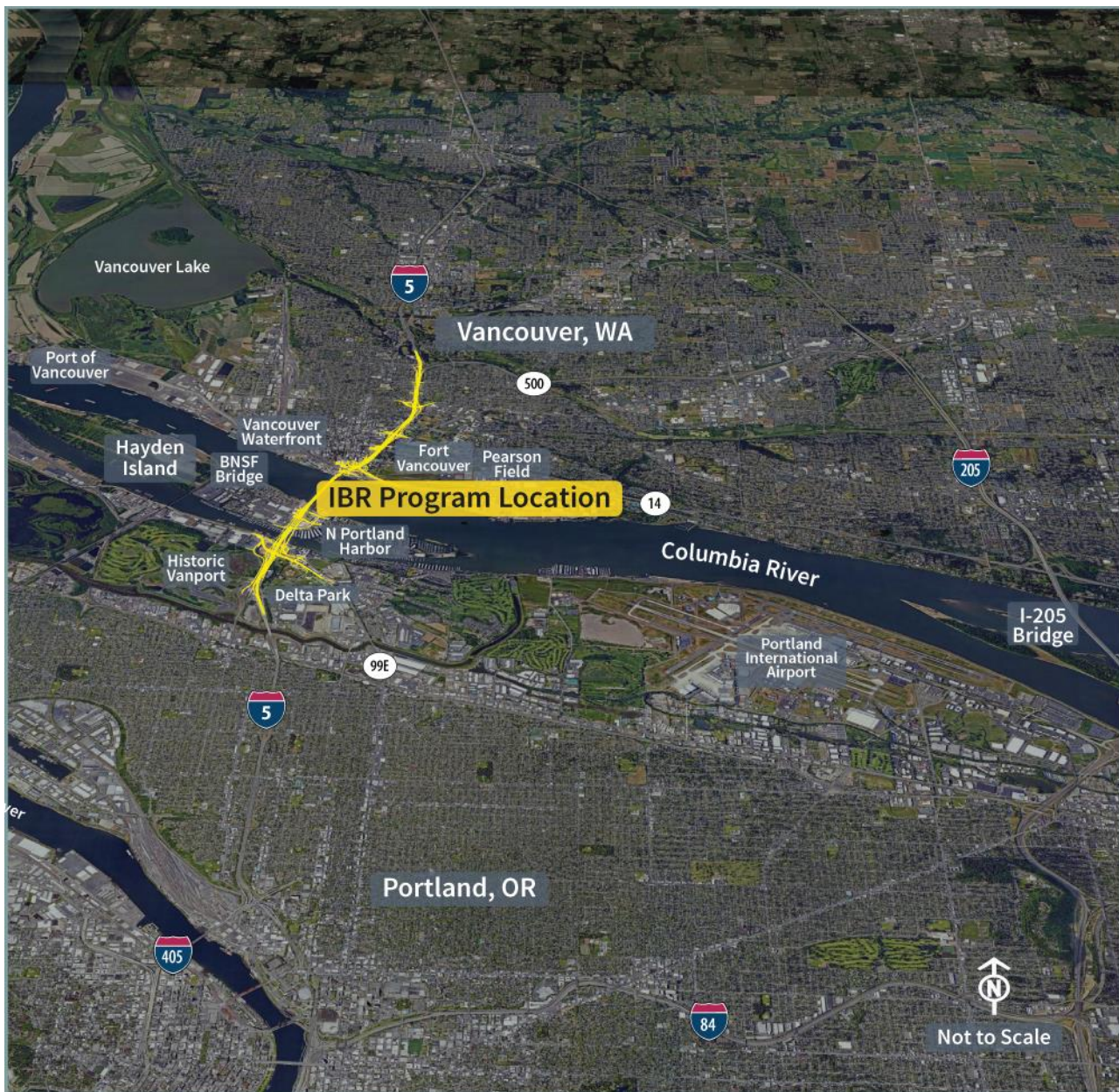
Кто руководит программой IBR?

Федеральное управление автомобильных дорог (FHWA) и Федеральное транспортное управление (FTA) являются ведущими федеральными ведомствами. Оба агентства должны соблюдать Закон о национальной экологической политике (NEPA), включая публикацию проекта SEIS, а также окончательного варианта SEIS, прежде чем они одобряют или предоставят финансирование для строительства улучшений. После окончательной оценки SEIS FTA и FHWA подпишут Протокол о

Программа замены межгосударственных мостов

принятии решения (ROD), в котором будет указан предпочтительный измененный дизайн выбранной альтернативы. ROD для Программы дополнит существующий ROD для проекта CRC, который был подписан в 2011 году (CRC 2011a). В ROD будут описаны меры, необходимые для смягчения неизбежных воздействий на окружающую среду, а также программа мониторинга и правоприменения для обеспечения эффективного осуществления мер по смягчению последствий. Подписывая ROD, FTA и FHWA подтверждают, что федеральные нормативы соблюдены, что позволяет Программе приступить к приобретению недвижимости и окончательному оформлению выбранной альтернативы.

Фигура1. Карта территории программы IBR



Государственные транспортные агентства и местные органы власти в регионе Ванкувер–Портленд объединились для разработки стратегии удовлетворения потребностей автомобильных дорог, грузовых перевозок, транзита, велосипедных перевозок и пешеходных перевозок, а также для понимания важности морского судоходства по реке Колумбия и Северной Портлендской гавани и

защищенного воздушного пространства для Пирсон Филд и международного аэропорта Портленда. К числу нефедеральных совместных ведущих агентств относятся Министерство транспорта штата Орегон (ODOT), Министерство транспорта штата Вашингтон (WSDOT), местные транспортные агентства Tri-County Metropolitan Transportation District (TriMet) и Clark County Public Transportation Benefit Area (C-TRAN), а также региональные организации по планированию метрополитена штата Орегон (Metro) и Департамент транспорта штата Вашингтон (WSDOT). Региональный транспортный совет Юго-Западного Вашингтона (RTC). Эти нефедеральные совместные ведущие агентства, наряду с городами Ванкувер и Портленд и портами Ванкувер и Портленд, включают государственные и местные партнерские агентства, которые составляют Руководящую группу, возглавляющую Программу. WSDOT также является ведущим учреждением в процессе пересмотра Закона штата Вашингтон об экологической политике.

WSDOT и ODOT руководят предварительным проектированием автомагистралей и управлением программами в соответствии с их соответствующими соглашениями о федеральном управлении и надзоре между штатом и FHWA. TriMet и C-TRAN возглавляют предварительную разработку проекта транзита и будут управлять транзитными элементами Программы. Metro и RTC поддерживают региональные и столичные транспортные планы, которые будут включать измененный LPA для программы IBR. Усовершенствования программы осуществляются в черте городов Портленд и Ванкувер¹ и будут подключены к местным уличным сетям в обоих городах. Таким образом, города Портленд и Ванкувер обладают особым опытом в области городских сооружений и эксплуатации, а также местными разрешительными органами в отношении некоторых элементов Программы. Порты Портленда и Ванкувера предоставляют специальные услуги по региональным и местным перевозкам грузов, в частности, по Марин-драйв, бульвару Милл-Плейн и бульвару Фурт-Плейн.

Другие государственные и федеральные учреждения, племена и общественные партнеры также участвуют в технических, нормативных или консультативных мероприятиях и межгосударственных консультациях.

При планировании и разработке этой программы участники Программы сотрудничали со многими другими местными, государственными и федеральными учреждениями и племенами, а также со многими частными и государственными общественными партнерами. Подробную информацию о координации деятельности агентства и участии общественности можно найти в приложениях А и В.

Как программа IBR основывается на предыдущих исследованиях и проекте CRC?

Региональные лидеры определили необходимость решения проблемы коридора I-5, включая межгосударственный мост, в ходе предыдущих исследований долгосрочного планирования на уровне двух штатов. Транспортные недостатки в коридоре программы IBR оценивались на протяжении более чем двух десятилетий. Предыдущие исследования выявили целый ряд проблем с мобильностью и безопасностью при транспортировке (дополнительные сведения об этой работе см. в итоговом заявлении о воздействии на окружающую среду (EIS) [CRC 2011b]). Для получения дополнительной информации о предыдущих исследованиях и их результатах, а также о разработке заявления о целях и потребностях, смотрите главу 1 *История и контекст проекта* и главу 2 *История и контекст проекта* *Interstate 5* и главу 4 *История и контекст проекта* 4(f) (CRC 2011b).

¹ Ремонтные работы на объекте технического обслуживания Ruby Junction будут проводиться в городе Грешем.

Проект CRC действовал в период с 2005 по 2014 год. Заявление о целях и потребностях проекта CRC было разработано Целевой группой² по CRC и совместными ведущими учреждениями.³ В процессе отбора для проекта CRC было отобрано более 70 транспортных компонентов, чтобы определить те, которые могли бы соответствовать назначению и потребностям. Компоненты, прошедшие проверку, были упакованы в ряд альтернативных вариантов и были оценены в проекте EIS CRC, при этом LPA был определен и оценен в окончательном EIS 2011 года и отобран в ROD 2011 года. Впоследствии выбранный вариант был изменен в результате двух подписанных повторных оценок (одна в 2012 году, в результате которой максимальный вертикальный проход по мосту был увеличен с 95 футов до 116 футов, и вторая в 2013 году, в ходе которой оценивался поэтапный подход к строительству). Выбранная CRC альтернатива, указанная в ROD 2011 года, пересмотренная в ходе повторных оценок 2012 и 2013 годов, называется “CRC LPA”. Хотя проект CRC успешно завершил процесс экологической экспертизы NEPA, когда FHWA и FTA выдали ROD в 2011 году, он не получил достаточного государственного финансирования для продолжения строительства и был прекращен в 2014 году.

Признавая, что региональные транспортные проблемы и необходимые усовершенствования межштатного моста остались нерешенными, 18 ноября 2019 года губернатор штата Орегон Кейт Браун и губернатор штата Вашингтон Джей Инсли подписали Меморандум о намерениях между Орегоном и Вашингтоном по замене моста I-5 через реку Колумбия, чтобы выразить заинтересованность в возобновлении проекта. Также в 2019 году законодательный комитет двух штатов обратился с просьбой к ODOT и WSDOT перезапустить проект CRC, который теперь называется программой IBR.

В рамках процесса NEPA в начале 2021 года программа IBR начала работать с региональными и местными партнерскими учреждениями и общественностью над анализом целей и потребностей, которые были определены для проекта CRC. Программа IBR представила партнерским учреждениям и трем консультативным группам Программы заявление о целях и потребностях для обсуждения транспортных потребностей, определенных для проекта CRC. Эти транспортные потребности также были доведены до сведения общественности для обсуждения в ходе онлайн-дня открытых дверей, брифингов для виртуального сообщества и онлайн-опроса. В середине 2021 года Программа объявила, что эти усилия подтвердили, что шесть транспортных потребностей, определенных в заявлении о целях и потребностях CRC, все еще существуют сегодня, и что ценности, определенные в документе о видении и ценностях, остаются ценностями сообщества. **Таким образом, цель и требования программы IBR остаются теми же, что были задокументированы в окончательном EIS за 2011 год и ROD за 2011 год для проекта CRC.**

Используя CRC LPA в качестве базовой линии или отправной точки, программа IBR перезапустилась и начала оценивать, соответствуют ли прошлые проектные допущения сегодняшним изменившимся условиям, включая физическую среду, приоритеты сообщества и нормативные акты, или же потребуются обновления. В 2021 году программа IBR подготовила повторную оценку NEPA, чтобы оценить степень изменений в условиях и определить, являются ли ранее утвержденные окончательные EIS и ROD по-прежнему действительными для федеральных мероприятий или их необходимо обновить с учетом текущих условий и изменений в дизайне. FHWA и FTA определили, что должна быть подготовлена дополнительная EIS (SEIS) для выявления и раскрытия новых негативных воздействий и мер по их смягчению, связанных с изменениями условий, произошедшими с 2013 года (IBR 2021).

² Целевая группа по КПП состояла из 39 членов, сформированных в 2005 году и включавших лидеров, представлявших широкий спектр сообществ Вашингтона и Орегона. В целевой группе были представлены государственные учреждения, предприятия, общественные организации, морские отрасли, местные сообщества, а также грузовые, пригородные и экологические организации. На этапе разработки проекта группа собиралась 23 раза, чтобы проконсультировать проектную группу CRC и дать указания и рекомендации по ключевым моментам принятия решений. Целевая группа завершила свою работу летом 2008 года, после того как вынесла свою рекомендацию относительно предпочтительной на местном уровне альтернативы.

³ FHWA, FTA, ODOT, WSDOT, Metro, RTC, TriMet и C-TRAN.

Какие проблемы стремится устранить программа IBR?

Как отмечалось выше, цель и описание потребностей программы IBR, представленные ниже, остаются теми же, что были задокументированы в окончательном EIS за 2011 год и ROD за 2011 год для проекта CRC.

Текст, описывающий цель и потребности, не был изменен по сравнению с его первоначальной редакцией, за исключением ссылок на название Программы. Более свежие данные и дополнительная информация представлены на боковых панелях и в сносках.⁴

В 2005 году 280 000 транспортных средств ежедневно пересекали реку Колумбия (в северном и южном направлениях) в столичном регионе Портленд-Ванкувер, из которых 134 000 воспользовались межштатным мостом. К 2019 году общее количество автомобильных поездок через реку Колумбия увеличилось до 313 000 в день, из которых 143 400 - по межштатному мосту.

Поездки на транспортных средствах включают поездки на одноместных автомобилях, автомобилях большой вместимости, грузовиках и

Целью предлагаемого мероприятия является повышение мобильности в коридоре I-5 путем удовлетворения нынешнего и будущего спроса на поездки и потребностей в мобильности в зоне действия Программы. Территория действия программы простирается примерно от бульвара Колумбия на юге до SR 500 на севере. По сравнению с альтернативой без строительства, предлагаемые меры в рамках программы IBR направлены на достижение следующих целей: (а) повышение безопасности поездок и организации дорожного движения на -переправе через реку I5 и связанных с ней развязках; (б) улучшение связи, надежности, времени в пути и работы альтернативных видов общественного транспорта. в зоне действия Программы; (с) повысить мобильность автомобильных грузоперевозок и удовлетворить потребности в межгосударственных поездках и торговле в зоне действия Программы; и (d) улучшить -структурную целостность речного перехода I5 (сейсмостойкость).

Конкретные **потребности**, которые должны быть удовлетворены в рамках предлагаемых мероприятий программы IBR, рассматриваются в следующих подразделах.

⁴ Данные о транспортировке, представленные на боковых панелях, взяты из технического отчета IBR о транспортировке. В связи с влиянием пандемии COVID-19 на характер поездок в период с 2020 по 2023 год программа IBR соответствует отраслевым стандартам и использует 2019 год в качестве базового для разделов проекта SEIS, касающихся существующих условий. Исключением из использования данных за 2019 год являются результаты региональной модели спроса на поездки Metro/RTC, которые относятся к 2015 году. На момент завершения этого анализа Metro и RTC еще не обновили свою модель базового года с 2015 по 2020 год.

Растущий спрос на поездки и перегруженность

С 2005 по 2019 год продолжительность заторов на межштатном мосту примерно удвоилась. В 2019 году на коридоре I-5 наблюдались сильные заторы и задержки в обоих направлениях, продолжавшиеся почти до 12 часов ежедневно (по сравнению с 4-6 часами ежедневно в 2005 году).

По прогнозам, к 2045 году ежедневный трафик по межштатному мосту I-5 увеличится

Существующий спрос на проезд превышает пропускную способность межштатного моста и связанных с ним транспортных развязок. В этом коридоре наблюдаются сильные заторы и задержки, длящиеся от 4 до 6 часов ⁵ в утренние и дневные часы пиковой нагрузки, а также при дорожно-транспортных происшествиях, поломках транспортных средств или подъемах мостов. Из-за чрезмерного спроса на поездки и перегруженности коридора I-5 многие рейсы совершаются по более длинному альтернативному маршруту I-205 через реку Колумбия. Перенос движения с I-5 на параллельные магистрали, такие как улица Мартина Лютера Кинга-младшего. Бульвары и межштатные авеню увеличивают местные пробки. В 2005 году на двух переправах ⁶ ежедневно осуществлялось 280 000

поездок транспортных средств через реку Колумбия. По прогнозам, в течение следующих 20 лет ежедневная интенсивность движения по межштатному мосту увеличится более чем на 35%, а количество остановок -увеличится примерно до 15 часов в день, если не будут приняты меры по улучшению ситуации.

Нарушение движения грузов

I-5 является частью Национальной сети автомобильных дорог и самой важной грузовой магистралью на Западном побережье, связывающей международные, национальные и региональные рынки Канады, Мексики и стран Тихоокеанского региона с пунктами назначения на западе Соединенных Штатов. В центре территории программы I-5 пересекает глубоководные судоходные и баржевые каналы реки Колумбия и две -трансконтинентальные железнодорожные линии, расположенные на уровне реки. Межштатный мост обеспечивает прямое и важное транспортное сообщение с портами Ванкувера и Портленда, расположенными на реке Колумбия, а также с большинством местных объектов консолидации грузов и распределительных терминалов. По прогнозам, в ближайшие 25 лет объемы перевозок грузов автомобильным транспортом в этот район и из него увеличатся более чем вдвое. По прогнозам, в течение следующих 20 лет количество часов простоя транспортных средств на грузовых маршрутах в районе Портленд-Ванкувер увеличится более чем на 90%. Растущий спрос и перегруженность приведут к увеличению задержек, издержек и неопределенности для всех предприятий, которые используют этот коридор для перевозки грузов.

В 2019 году по межштатному мосту I-5 каждый будний день совершалось более 14 000 грузовых рейсов с товарами на сумму более 132 миллионов долларов. По прогнозам, к 2045 году объемы перевозок грузов автомобильным транспортом в этот район и из него увеличатся на 50-75%.

Такие недостатки, как узкие полосы движения и обочины, а также короткие расстояния между

⁵ Количество часов заторов относится к общему количеству часов, в течение которых коридор испытывает заторы. В ходе проекта CRC заторы были определены как возникающие при скорости движения ниже 35 миль в час. ODOT и WSDOT находятся в процессе уточнения определения заторов: заторы возникают при скорости ниже 45 миль в час, а серьезные заторы - при скорости ниже 35 миль в час. Таким образом, программа IBR определила перегруженность как скорость ниже 45 миль в час.

⁶ Два перекрестка - это межштатный мост I-5 и мост Гленна Джексона I-205.

Ограниченная работа общественного транспорта, его доступность и надежность

Из-за ограниченных возможностей общественного транспорта ряд транспортных рынков обслуживаются недостаточно хорошо. Основные транзитные рынки включают поездки между Центральным районом Портленда и городом Ванкувер и округом Кларк, поездки между северным/северо-восточным Портлендом и городом Ванкувер и округом Кларк, а также поездки, соединяющие город Ванкувер и округ Кларк с региональной транспортной системой штата Орегон. Нынешняя перегруженность коридора негативно сказывается на надежности работы общественного транспорта и скорости передвижения. Время проезда автобусов в южном направлении по мосту в настоящее время в часы пик в три раза больше, чем во внепиковое время. -Ожидается, что к 2030 году время в пути общественного транспорта по полосам общего пользования на I-5 в зоне действия Программы существенно увеличится.

В 2005 году время движения автобусов в южном направлении по мостам было в три раза больше в часы пик (т.е. в утренний период интенсивного движения), чем во внепиковое время. По состоянию на 2019 год, во время утреннего пика время в пути автобусов было в четыре раза больше.

Если мосты не будут заменены, ожидается, что к 2045 году время проезда общественного транспорта по полосам общего пользования на южном направлении I-5 в утренние часы

Безопасность и уязвимость к инцидентам

Уровень аварийности на межштатном мосту и подходах к нему более чем в два раза выше, чем в среднем по штату для аналогичных объектов. Оценки инцидентов обычно связывают эти аварии с заторами на дорогах и интенсивным движением, связанным с близко расположенными развязками и короткими расстояниями до слияния. Без разделительных полос или обочин даже незначительные дорожно-транспортные происшествия или остановки приводят к серьезным задержкам или более серьезным авариям (Figure 2).

В 2005 году уровень аварийности на межштатном мосту и подходах к нему был более чем в два раза выше, чем в среднем по штату для сопоставимых объектов. По состоянию на 2019 год уровень аварийности на сопоставимых объектах был в три раза выше, чем в среднем по штату. Количество сбояв в работе программы IBR может увеличиться почти на 30% к 2045 году, если не будут приняты меры по улучшению ситуации.

В период с 2015 по 2019 год на территории

Фигура2. Авария на мосту между штатами



Некачественные велосипедные и пешеходные сооружения

Велосипедные/пешеходные дорожки на Межштатном мосту имеют ширину от 3,5 до 4 футов, что уже стандартной 10-футовой ширины, и расположены очень близко к полосам движения, что снижает

безопасность пешеходов и велосипедистов (Figure 3). В зоне действия Программы слабо развито прямое пешеходное и велосипедное сообщение.

Фигура 3. Велосипедная и пешеходная дорожка на межштатном мосту



Соблюдение Закона об американцах с ограниченными возможностями (ADA) зависит от существующих путей совместного использования. Дорожки выполнены с максимальным уклоном (4,7%), и на них нет объектов, которые нависали бы или выступали. Однако дорожки не соответствуют рекомендациям по наличию пандусов (как по количеству, так и по дизайну), ширине, пространствам для прохода, поперечному уклону или высоте перил (FHWA 2001;

Сейсмическая уязвимость

Существующий межгосударственный мост расположен в сейсмически активной зоне. Он не соответствует современным сейсмическим стандартам и может быть разрушен во время землетрясения.

Все новые автодорожные мосты, финансируемые из федерального бюджета, должны проектироваться в соответствии с текущим изданием Руководства Американской ассоциации государственных служащих по шоссе и транспорту "Технические требования к проектированию сейсмических мостов с учетом коэффициента нагрузки и сопротивления" (LRFD) (AASHTO 2022). Кроме того, государственные департаменты транспорта (DOTs) обычно применяют местную практику для устранения потенциальных региональных геологических опасностей (например, зоны субдукции Каскадия). Государственные DOTs могут также предписывать повышенные уровни

Существующие мосты были спроектированы до того, как были установлены современные нормы сейсмического проектирования. Во время сильного землетрясения фундамент, скорее всего, сместится, что приведет к обрушению пролетов моста в реку Колумбия. Кроме того, подъемные башни подвижного пролета будут перегружены из-за инерции бетонных противовесов и рухнуть на мост, что приведет к разрушению соседних пролетов. Такая вероятность обрушения связана с тем, что сотни деревянных опорных свай моста находятся в

Как вовлекается сообщество?

Программа IBR взаимодействует с партнерскими агентствами, правительствами племен, местными сообществами и организациями, а также общественностью с конца 2020 года и проводит официальное целевое взаимодействие с сообществом с февраля 2021 года. Целенаправленное взаимодействие включало в себя ориентированную на конкретных пользователей работу с представителями следующих групп: жителями; пассажирами пригородных поездов; пользователями транзитных перевозок; бизнесом и отраслью грузоперевозок; ассоциациями соседей и общественными группами; меньшинствами и лицами, не владеющими английским языком; племенными правительствами; выборными должностными лицами; и морской отраслью. Программа IBR учитывает все комментарии, полученные в ходе этих мероприятий по взаимодействию, и при необходимости включает рекомендации. По сути, это взаимодействие помогло сформировать коммуникационную стратегию и ее реализацию, процесс экологической экспертизы и варианты проектирования, которые являются частью измененного LPA. Более подробную информацию об усилиях Программы IBR по привлечению общественности можно найти в приложении В.

ODOT и WSDOT собрали Исполнительную руководящую группу из 12 человек, чтобы дать рекомендации региональному руководству по ключевым вопросам программы, имеющим важное значение для сообщества. В состав Исполнительной руководящей группы входят представители 10 агентств-партнеров из двух штатов, которые непосредственно занимаются поставками или эксплуатацией интегрированной мультимодальной транспортной системы вокруг Межгосударственного моста, а также по

Сотрудники программы записывают и рассматривают все комментарии, полученные на мероприятиях, а также по телефону, электронной почте. Резюме или копии этих замечаний были предоставлены консультативным руководящим группам, таким как Исполнительная руководящая группа, для использования при выработке рекомендаций. Осенью 2021 года программа IBR поделилась с общественностью вариантами дизайна и запросила обратную связь. В отчете о взаимодействии с сообществом обобщены материалы, полученные в результате более чем 9600 ответов на опрос и 1700 комментариев к опросу, брифингов сообщества, слушаний, консультативных групп, рабочих групп сообщества и комментариев общественности (программа IBR 2021). Хотя Программа не может сообщить о единодушном мнении относительно предпочтений в отношении конкретных вариантов дизайна, отзывы сообщества подтверждают предпочтение вариантов дизайна, которые сокращают время в пути, уменьшают заторы, повышают безопасность и смягчают негативное воздействие на людей и окружающую среду. Дополнительные темы для комментариев в рамках взаимодействия с сообществом включают:

- Количество вспомогательных полос движения
- Где расположены въездные и выездные пандусы
- Справедливое применение сбора платы за проезд
- Интеграция транзитных систем большой пропускной способности
- Улучшенные условия для велосипедистов и пешеходов
- Расширение LRT в Ванкувере
- Альтернативные варианты замены мостов
- Подробная информация о финансировании, включая обязательства по федеральному и штатному финансированию
- Нарушение транспортного потока во время строительства моста

- Смягчение воздействия на окружающую среду
- Увеличение пропускной способности грузовых перевозок
- Навигационные возможности будущей морской транспортной системы
- Соображения справедливости
- Возможности для трудоустройства
- Рекомендации по предоставлению услуг тем, кто пострадал в результате строительства

Что такое модифицированный LPA?

LPA CRC было обновлено в тесной координации с федеральными, племенными, региональными и местными партнерами с целью создания модифицированного LPA, который был одобрен WSDOT, ODOT и всеми восемью местными партнерскими агентствами летом 2022 года. Модифицированный LPA включает в себя целый ряд улучшений в области транспорта на протяжении всего 5-мильного коридора. Глава 2, Описание альтернатив, содержит подробное описание программы IBR. Основные компоненты CRC LPA, пересмотренные в модифицированном LPA, включают:

- К мостов через реку Колумбия, один из которых предназначен для движения на север, а другой — на юг. Каждый из новых мостов будет включать в себя три сквозные полосы движения, обочины безопасности и одну вспомогательную полосу (соединение съездов на шоссе, которое повышает безопасность движения, предоставляя водителям больше пространства и времени для объединения, расхождения и маневрирования) в каждом направлении. Когда все автомобильные, транзитные и активные транспортные перевозки будут перенесены к новым мостам через реку Колумбия, существующий межштатный мост (оба пролета) будет демонтирован.
- Рассматриваются три конфигурации мостов: (1) двухъярусные ферменные мосты с неподвижными пролетами, (2) одноуровневые мосты с неподвижными пролетами и (3) одноуровневые мосты с подвижными пролетами над основным судоходным каналом. Конфигурации с фиксированным пролетом обеспечивали бы до 116 футов вертикального навигационного зазора, а конфигурация с подвижным пролетом обеспечивала бы 178 футов вертикального навигационного зазора в открытом положении. Основной навигационный канал будет перенесен примерно на 500 футов к югу (измеряется по центральной линии канала) от его существующего местоположения вблизи береговой линии Ванкувера.
- Также рассматривается вариант строительства двух вспомогательных полос движения (две полосы движения от пандуса к пандусу, соединяющие развязки) через реку Колумбия. Вторая вспомогательная полоса движения в каждом направлении I-5 будет добавлена примерно от Interstate Avenue/Victory Boulevard до SR 500/39th Street.
- Продление линии -легкорельсового транспорта (LRT) протяженностью 1,9 мили легкорельсовый действующей желтой линии Metropolitan Area Express (MAX) от станции Expo Center MAX в Северном Портленде, где она в настоящее время заканчивается, до конечной станции рядом с бульваром Эвергрин в Ванкувере. Улучшения будут включать в себя новые станции на Хейден-Айленд, в центре Ванкувера (Waterfront Station) и рядом с бульваром Эвергрин (Evergreen Station), а также изменения в существующей линии. Парк и аттракционы для обслуживания пассажиров LRT в Ванкувере можно было бы разместить рядом со станциями Waterfront и Evergreen. -Столичный транспортный округ округа Три в штате Орегон (TriMet), который управляет системой MAX, также будет эксплуатировать скоростной трамвай-удлинитель.

- Возможные места для размещения парков и аттракционов включают три площадки рядом со станцией Waterfront и две - рядом со станцией Evergreen (для каждой станции в Ванкувере может быть построено до одного парка и аттракциона) .
- Сопутствующие улучшения в области , такие как тяговые подстанции, система контактной сети, средства сигнализации и связи, ночной -легкорельсовый транспорт (LRV) в Выставочном центре, 19 новых легкорельсовых транспортных средств (LRV) и расширенный центр технического обслуживания на рубиновой развязке компании TriMet.
- Интеграция услуг местного автобусного сообщения, включая автобусные маршруты rapid transit и express , в дополнение к предлагаемой новой услуге LRT.
- Расширьте проезжую часть на трассе I-5 от Interstate Avenue/Victory Boulevard до SR 500/39th Street, чтобы обеспечить скоростное движение автобусов в каждом направлении.
- Связанные с этим улучшения в обслуживании автобусного транспорта будут включать в себя три дополнительных автобусных стоянки для восьми новых двухэтажных электрических автобусов на базе Управления по -эксплуатации и техническому обслуживанию общественного транспорта округа Кларк (CTRAN) (2.2.7Transit Operating Characteristicsдополнительную информацию об этой услуге смотрите в разделе проекта SEIS , ,).
- Улучшения на семи -развязках улучшения на развязках и магистрали I-5 между Interstate Avenue/ Victory Boulevard в Портленде и SR 500/39-й улицей в Ванкувере. Некоторые прилегающие местные улицы будут реконструированы в дополнение к новым проектам транспортных развязок и улучшат местное сообщение с востока на запад.
 - В настоящее время рассматривается вариант, при котором магистраль I-5 будет смещена на 40 футов к западу в центре Ванкувера между развязкой SR 14 и развязкой на бульваре Милл-Плейн.
 - В настоящее время рассматривается вариант, позволяющий отказаться от существующих пандусов на улице С в центре Ванкувера.
- Шесть новых смежных мостов через Северную Портлендскую гавань: один на восточной стороне существующей трассы I-5 North Portland Harbor Bridge и пять на западной стороне или в перекрытии с существующим мостом (который будет демонтирован). По мостам будут проложены (с запада на восток) пути LRT, съезд с I-5 в южном направлении на Марин Драйв, магистраль I-5 в южном направлении, -магистраль I-5 в северном направлении, съезд с I-5 в северном направлении с Марин Драйв, а также магистральный мост для местного движения с путями общего пользования для пешеходы и велосипедисты.
- Множество улучшений для людей, которые ходят пешком, катаются на велосипедах и роликовых коньках по территории исследования, включая систему дорожек общего пользования, велосипедных дорожек, тротуаров, улучшенную навигацию и благоустройство помещений в соответствии с Законом об американцах с ограниченными возможностями. В настоящем документе они называются активными улучшениями в области транспорта. ~~XXXXXXXXXXXX~~ ~~XXXXXXXXXXXX~~ активный транспорт
- Плата за с переменной ставкой для автомобилистов, использующих переправу через реку в качестве инструмента управления спросом и финансирования.

Улучшения в транспортировке, предложенные для модифицированного LPA, и варианты конструкции показаны на рисунке Figure 4. Дополнительные сведения (включая различия между LPA с модификацией IBR и CRC LPA) приведены в главе 2.

Фигура 4. Модифицированные компоненты LPA



Как будет сконструирован модифицированный LPA?

Строительство мостов через реку Колумбия определяет последовательность выполнения других компонентов программы. Соответственно, строительство мостов через реку Колумбия и непосредственно прилегающих к ним автомагистралей и элементов благоустройства будет начато заблаговременно, чтобы помочь в строительстве других компонентов. Снос существующего межштатного моста должен был состояться после того, как будут открыты для движения новые мосты через реку Колумбия.

Для проведения строительных работ потребуется, по крайней мере, одно большое помещение за пределами строительной площадки для размещения оборудования и материалов. Кроме того, вероятно, потребуется большой литейный цех для изготовления элементов мостов. Были оценены потенциальные места размещения за пределами площадки, которые подробно описаны в главе 2.

Инфраструктура электронного сбора платы за проезд будет построена и введена в эксплуатацию на существующем межштатном мосту к началу строительства новых мостов через реку Колумбия. Ставки платы за проезд и правила взимания платы за проезд (включая плату за проезд до завершения строительства) будут определены после более тщательного анализа и публичного процесса Комиссией по транспорту штата Орегон и Комиссией по транспорту штата Вашингтон.

Table 1 содержит расчетную продолжительность строительства и дополнительную информацию об измененных компонентах LPA. Предполагаемая продолжительность представлена в виде диапазонов, отражающих потенциальную поэтапность финансирования программы с течением времени. Помимо

финансирования, графики работ подрядчиков, нормативные ограничения на работы на воде, соображения речного судоходства, разрешения и согласования, погодные условия, материалы и оборудование - все это может повлиять на продолжительность строительства и перекрытие некоторых компонентов. Определенные работы ниже обычного уровня высокой воды в реке Колумбия и гавани Северного Портленда будут ограничены, чтобы свести к минимуму воздействие на виды, перечисленные в Законе об исчезающих видах, и их критическую среду обитания.

На протяжении всего строительства действующие транспортные объекты и три полосы движения в каждом направлении на I-5 (для личного автотранспорта, грузовых автомобилей и автобусов) будут оставаться открытыми в часы пик, за исключением кратковременных ограничений и/или перекрытий. Будет обеспечена предварительная координация и публичное уведомление об ограничениях, периодических перекрытиях и объездах для участников автомагистралей, местных проезжих частей, транзитных перевозок и активного транспорта (дополнительную информацию смотрите в разделе 3.1 проекта SEIS "Транспорт"). По крайней мере, один навигационный канал будет оставаться открытым на протяжении всего строительства. При необходимости будет обеспечена предварительная координация и уведомление об ограничениях или периодическом закрытии навигационных каналов (дополнительную информацию смотрите в проекте раздела SEIS 3.2, Навигация).

Стол1. Строительные работы и предполагаемая продолжительность

Компонент	Предполагаемая продолжительность	Записи
Мосты через реку Колумбия	от 4 до 7 лет	<ul style="list-style-type: none"> Строительство, скорее всего, начнется с основных речных мостов. Общая последовательность работ будет включать первоначальную подготовку и установку фундаментных свай, крышек шахтных стволов, опорных колонн, надстройки и настила.
Мосты через Северную Портлендскую гавань	от 4 до 10 лет	<ul style="list-style-type: none"> Продолжительность строительства мостов Норт-Портленд-Харбор-Бриджес, по оценкам, будет аналогична продолжительности строительства транспортной развязки на Хейден-Айленд. Существующий мост Норт-Портленд-Харбор-бридж будет снесен поэтапно, чтобы обеспечить движение транспорта во время строительства новых мостов.
Развязка на острове Хейден	от 4 до 10 лет	<ul style="list-style-type: none"> Продолжительность строительства транспортной развязки не обязательно повлечет за собой непрерывное активное строительство. Работы на острове Хейден можно было бы разбить на несколько контрактов, что позволило бы распределить работы на более длительный срок.
Транспортная развязка на морском транспорте	от 4 до 6 лет	<ul style="list-style-type: none"> Строительство необходимо будет согласовать со строительством мостов через Северную Портлендскую гавань.

Компонент	Предполагаемая продолжительность	Записи
Развязка SR 14	от 4 до 6 лет	<ul style="list-style-type: none"> Развязка будет частично построена до того, как какое-либо движение сможет быть перенесено на новые мосты через реку Колумбия.
Снос существующего межштатного моста	от 1,5 до 2 лет	<ul style="list-style-type: none"> Снос существующего межштатного моста может начаться только после того, как движение транспорта будет перенаправлено на новые мосты через реку Колумбия.
Три развязки к северу от шоссе 14	от 3 до 4 лет для всех трех	<ul style="list-style-type: none"> Строительство этих транспортных развязок могло бы быть независимым друг от друга и от строительства компонентов программы на юге. Более агрессивная и дорогостоящая постройка могла бы сократить этот срок.
Легкорельсовый транспорт	от 4 до 6 лет	<ul style="list-style-type: none"> Легкорельсовый переход будет построен вместе с мостами через реку Колумбия. Строительство легкорельсового транспорта включает в себя всю инфраструктуру, связанную с LRT (например, систему контактных сетей, пути, станции, парки и аттракционы).
Общие сроки строительства	от 9 до 15 лет	<ul style="list-style-type: none"> Финансирование, а также графики работы подрядчиков, нормативные ограничения на работы на воде и соображения речного судоходства, разрешения и согласования, погодные условия, материалы и оборудование - все это может повлиять на продолжительность строительства.

Каковы последствия модифицированного LPA и как они соотносятся с альтернативой без сборки?

В этом разделе рассказывается о том, как модифицированный LPA сравнивается с альтернативой без строительства с точки зрения эффективности транспортировки и воздействия на общество и окружающую среду. Table 2 и Table 3 кратко излагаются основные различия в эффективности и воздействии.⁷ Предлагаемые меры по смягчению последствий указаны в разделе Table 4. В главе 3 "Существующие условия и экологические последствия" содержится более подробная информация о производительности, воздействии и смягчении последствий.

⁷ Все прогнозы, приведенные в таблицах 2 и 3, относятся к 2045 году, если не указано иное. Описание эффектов, связанных с измененными вариантами конструкции LPA, приведено в сравнении с модифицированным LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, пандусами С-образной формы и центрированным I-5.

Стол2. Краткое описание последствий транспортировки или альтернативных вариантов без сборки, а также модифицированных LPA и вариантов проектирования

1 Транспортная зона	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, I-5 смещен на Запад	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I-5 ^c	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Часы заторов в день на межштатном мосту	СБ: 16 часов. ПРИМЕЧАНИЕ: 14 часов.	Продолжительность: 4,75 часа (сокращение на 70%). ПРИМЕЧАНИЕ: 9 часов (сокращение на 36%).	Продолжительность: 4,5 часа (сокращение на 72%). ПРИМЕЧАНИЕ: 6 часов (сокращение на 57%).	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Среднее время в пути от I-205 до I-405 в Северном Портленде в будний день в пиковом режиме в южном направлении составляет 2 часа.	Время утра: 58 минут. Время: 29 минут.	Время до утра: 54 минуты (сокращение на 7%). Продолжительность: 14 минут (сокращение на 52%).	УТРО: 50 минут (сокращение на 14%). ПМ: То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Максимальное время в пути на север в будний день в среднем составляет 2 часа от I-405 в Северном Портленде до I-205	Время утра: 18 минут. Время: 42 минуты.	До полудня: 13 минут (сокращение на 28%). Продолжительность: 26 минут (сокращение на 38%).	АМ: То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3. Продолжительность: 14 минут (сокращение на 67%).	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	АМ: То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3. Время после обеда: 25 минут (сокращение на 40%).	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Количество человек, пересекающих межштатный мост в день	всего 241 900: <ul style="list-style-type: none"> 196 600 человек на транспортных средствах общего назначения. 30 100 на грузовике. 14 800 долларов транзитом. 400 за счет активной транспортировки. 	всего 251 100 человек: <ul style="list-style-type: none"> 191 200 человек на транспортных средствах общего назначения. 29 200 на грузовике. 29 100 долларов транзитом. от 740 до 1600 при активной транспортировке. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Транспортная зона	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, I-5 смещен на Запад	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I-5 ^c	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Поездки на автомобиле по мосту I-5 в день	180 000 (+26% по сравнению с существующими условиями).	175 000 (-3% по сравнению с альтернативой без строительства).	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Поездки по мосту на активном транспорте (пешком, на велосипеде, на роликах)	400 поездок в день (аналогично существующим условиям). Никаких улучшений в оборудовании или соединениях.	От 740 до 1600 поездок в день. Улучшенная пропускная способность, доступ, безопасность и удобство для пользователей при поездках по мосту, а также по соединительным сооружениям.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Общее время в пути транзитом между центром Ванкувера и Хейден-Айлендом ^d	AM SB: 36 минут. ^e Начало второго тайма: 21 минута.	До полудня: 17 минут. Время до полудня: 17 минут.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и Ломбардским транзитным центром ^d	Время до полудня: 43 минуты. ^f Начало второго тайма: 41 минута. ^f	AM SB: 25 минут. ^g Время до полудня: 25 минут.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и Розовым кварталом ^{d,ч}	Автобус-экспресс, AM SB: 43 минуты. Автобус-экспресс, в вечернее время NB: 62 минуты LRT: Услуга недоступна.	Автобус-экспресс, AM SB: 52 минуты. Автобус-экспресс, время отправления: 38 минут. LRT: 37 минут (как утром по местному времени, так и вечером по североамериканскому).	Автобус-экспресс, AM SB: 52 минуты. Автобус-экспресс, время отправления: 26 минут. LRT: Никаких изменений в эффектах.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Транспортная зона	Альтернатива без сборки	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, I-5 смещен на Запад	Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I-5 ^c	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Общее время в пути на общественном транспорте между центром Ванкувера и площадью Пионер-сквер ^{d, h, i}	Экспресс-автобус AM SB: 48 минут Экспресс-автобус PM NB: 67 минут LRT: Услуга недоступна.	Автобус-экспресс, AM SB: 59 минут. Автобус-экспресс, вечерний рейс NB: 45 минут. LRT: 47 минут (как утром по местному времени, так и вечером по североамериканскому).	Автобус-экспресс, AM SB: 59 минут. Автобус-экспресс, отправляющийся в полдень вечером: 33 минуты. LRT: Никаких изменений в эффектах.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Мобильность и доступ к грузоперевозкам	Никаких улучшений.	Улучшенный доступ, мобильность и безопасность благодаря более широким полосам движения и обочинам на мосту, а также улучшенному дизайну важнейших точек доступа к портам на Милл-Плейн и Марин-Драйв.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Дорожная безопасность	По прогнозам, число аварий на магистрали I-5, пандусах и конечных остановках увеличится на 28% по сравнению с существующими условиями.	По прогнозам, количество аварий на пересечениях магистрали I-5, съездов и терминалов с рампой снизится на 13% по сравнению с альтернативой, которую не строят.	По прогнозам, количество аварий на пересечениях магистрали I-5, пандусов и конечных остановочных пунктов уменьшится на 4% по сравнению с модифицированным LPA.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Конфигурация с подвижным диапазоном будет работать хуже (возникнет больше сбоев), чем конфигурации с фиксированным диапазоном, но лучше (возникнет меньше сбоев), чем альтернатива без сборки.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Транспортная зона	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, I-5 смещен на Запад	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I-5 ^c	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Транспортные магистрали и местные уличные перекрестки, работающие ниже установленных стандартов (утренние и вечерние пики)	9 перекрестков.	8 перекрестков.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	14 перекрестков.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Охрана и защищенность транзита	Никаких улучшений.	Станции легкорельсового транспорта обеспечивают более высокий уровень видимости и освещения, чем уличные автобусные остановки. В конструкцию станций будут включены дополнительные меры безопасности.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Влияние на речное судоходство	<ul style="list-style-type: none"> Никаких улучшений. Обеспечивает 263 фута горизонтального зазора и 178 футов вертикального. Сохраняется риск для судоходства, связанный с возможными землетрясениями, включая возможность обрушения моста и перекрытия судоходных каналов. 	<ul style="list-style-type: none"> Уменьшает необходимость и сложность маневрирования по S-образной кривой и сокращает количество причалов. Увеличивает горизонтальный зазор до 400 футов и уменьшает вертикальный зазор до 116 футов. Смещает бассейн Верхнего Ванкувера к западу примерно на 300-350 футов. Безопасность судоходства: Возводятся новые мосты к западу от существующего 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> вертикальный навигационный зазор в открытом положении составляет 178 футов. Более высокий максимальный вертикальный навигационный зазор в закрытом положении по сравнению с незакрепленным. Улучшенная навигация благодаря 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Транспортная зона	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, I-5 смещен на Запад	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I-5 ^c	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
		<p>межштатного моста, что сокращает доступное расстояние для судов, чтобы они могли выровняться с проемами мостов через реку Колумбия и железнодорожного моста BNSF. Однако судовые пилоты и капитаны буксиров, проводившие моделирование судов, описали модифицированный LPA как повышающий безопасность судоходства за счет предоставления большего пространства для маневра за счет меньшего количества опор моста в воде и большего расстояния между опорами. Обеспечивает лучшую горизонтальную навигацию и сокращает количество изменений направления движения при прохождении межштатного моста и позиции для прохождения через мост BNSF.</p> <ul style="list-style-type: none"> Улучшенная навигация для большинства пользователей благодаря более широким отверстиям в навигационных каналах; некоторые нынешние 				<p>более широким отверстиям для навигационных каналов.</p> <ul style="list-style-type: none"> Для эксплуатации подвижных пролетных строений и, следовательно, для речного судоходства могут потребоваться более строгие ограничения на сроки открытия моста. Это увеличило бы потребность в дополнительном времени на строительство, материалах и оборудовании. 		

1 Транспортная зона	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, I-5 смещен на Запад	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С-Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I ^{5c}	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
		<p>пользователи не смогут проходить под мостами из-за высоты, если не будут приняты соответствующие меры.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Это создает постоянные и абсолютные препятствия для судоходства вверх по течению от новых мостов через реку Колумбия для судов или грузов с требованиями к вертикальному зазору более 116 футов. • Улучшенная навигация за счет повышения сейсмостойкости в случае потенциального землетрясения за счет снижения риска разрушения моста и блокирования навигационных каналов. 						
Влияние на безопасность полетов	Никаких улучшений.	Меньшее вторжение в охраняемое воздушное пространство Пирсон Филд по сравнению с альтернативой без строительства. Снижается вероятность гнездования и ночлега птиц.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Меньше вторжений в охраняемое воздушное пространство Пирсон Филд.	Больше вторжений в охраняемое воздушное пространство Пирсон Филд, чем последствий, перечисленных в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

a Все прогнозы относятся к 2045 году, если не указано иное. Описание эффектов в измененных вариантах дизайна LPA (столбцы с 4 по 9) приведено в сравнении с модифицированным LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, пандусами для улиц С и центрированным I-5, как описано в столбце 3.

b Эффекты, связанные с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, будут одинаковыми для всех вариантов типа моста, если не указано иное.

c Вариант проектирования развязки SR-14 без пандусов на улице С-стрит потребует изменения маршрута движения автобусов-экспрессов для доступа к центру Ванкувера через бульвар Милл-Плейн. Это увеличило бы время в пути для транзитных поездок на скоростных автобусах в центр Ванкувера и обратно на скоростных автобусах-экспрессах из-за увеличения расстояния и перегруженности магистрали.

d Общее время в пути транзитом включает в себя 10 минут пешей прогулки (1/4 мили в оба конца маршрута со средней скоростью 3 мили в час), а также время ожидания в начале маршрута и на пересадке (если применимо). Время ожидания рассчитывается исходя из половины пройденного пути.

Программа замены межгосударственных мостов

- e Маршрут 60 не останавливается на острове Хейден в южном направлении, поэтому поездка из Ванкувера на остров Хейден проходит на юг до Дельта-парка, а затем обратно на север до остановки на острове Хейден.
- f Маршрут включает в себя 60 маршрутов Ванкувер – Дельта Парк с пересадкой на желтую линию LRT.
- g Время в пути указано на желтой линии LRT.
- h Автобус-экспресс курсирует по маршруту 101 от центра Ванкувера до квартала Роз или площади Пионер-сквер.
- i Автобус-экспресс делает две остановки между центром Ванкувера и площадью Пионер-сквер. LRT включает в себя 16 остановок между центром Ванкувера и площадью Пионер-сквер.
- l- = Межштатный; LRT = легкорельсовый транспорт; LPA = Предпочтительная альтернатива на местном уровне; NB = в северном направлении; SB = в южном направлении; SR = Государственный маршрут

Стол3. Краткое описание последствий для общества и окружающей среды для альтернативы "Без застройки" и модифицированного LPA ^a

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I-5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I-5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I-5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I-5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Приобретения и перемещения	Никто.	Приобретено около 47 акров недвижимости и перемещение: <ul style="list-style-type: none"> 43 жилых единиц. ^c 36 предприятия. ^d 1 сайты общественного пользования. 	Аналогично столбцу 3, с приобретением дополнительных 0,1 акра недвижимости.	Приобретено дополнительно 0,9 акра недвижимости, а также перемещены еще 33 жилых единицы и 3 предприятия.	Приобретено дополнительно 0,2 акра земли.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 6.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Места на берегу моря: <ul style="list-style-type: none"> Участок 1: никаких приобретений или перемещений. Участок 2: приобретен площадью 0,1 акра, смещения нет. Участок 3: приобретено 1,5 акра, перемещен 1 бизнес. Вечнозеленые места: <ul style="list-style-type: none"> Участок 1: приобретен площадью 3,16 акра, смещения нет. Участок 2: никаких приобретений или перемещений.
Землепользование и экономика	<ul style="list-style-type: none"> Существующие виды землепользования останутся уязвимыми к высокому уровню перегруженности, небезопасным условиям и потенциальным разрушениям, вызванным землетрясением. 	<ul style="list-style-type: none"> Преобразует около 47 акров земли в транспортные объекты; в настоящее время в основном используется в промышленных или коммерческих целях, а часть земель отведена под жилые помещения. Транзитные перевозки с высокой пропускной способностью соответствуют государственным, региональным и местным планам и политике. 	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Еще немного приобретено недвижимости в национальном историческом центре Форт-Ванкувер. Улучшение организации дорожного движения 	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Большие площади недвижимости были бы приобретены на постоянной основе. Дополнительный 1 акр для постоянного приобретения. Еще три перемещения в бизнесе. 	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Меньшая максимальная высота моста и уклон шоссе обеспечат повышение скорости грузовых транспортных средств по сравнению с двухъярусной конфигурацией с 	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Открытие мостов может нарушить движение легковых и грузовых автомобилей по шоссе, транзитное обслуживание и активный транспорт по мостам через реку Нью-Колумбия. 	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением: <ul style="list-style-type: none"> Демонтаж пандусов на С-стрит приведет к задержке движения и увеличению времени в пути вблизи транспортной развязки на бульваре Милл-Плейн и в 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3, плюс: Места на берегу моря: <ul style="list-style-type: none"> Участок 1: никаких приобретений или перемещений. Участок 2: приобретен площадью 0,1 акра, смещения нет. Участок 3: приобретено 1,5 акра,

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствует транзит с высокой пропускной способностью, что противоречит заявленной политике и целям региональных транспортных планов. Заторы затруднят движение грузов и снизят продуктивность района, что может косвенно повлиять на реализацию планов землепользования и целей экономического развития. Замедление роста числа рабочих мест может привести к снижению цен на жилье, увеличению коммерческих вакансий и снижению спроса на реконструкцию центра города. 	<ul style="list-style-type: none"> Более высокие ставки платы за проезд в пиковые периоды будут способствовать проведению региональной и местной политики в отношении заторов и, как ожидается, не изменят модели землепользования. Поступления от налога на недвижимость были бы снижены по сравнению с -альтернативой без строительства. Перемещения сотрудников потенциально могут затронуть 616 сотрудников; пострадавшим предприятиям будет оказана помощь в переезде. Высота моста позволит исключить прохождение под новыми мостами через реку Колумбия до восьми существующих пользователей/судов, которым требуется расстояние по вертикали более 116 футов. 	<p>(сокращение продолжительности заторов, сокращение времени в пути и улучшение возможностей передвижения) по сравнению с проектными вариантами с одной вспомогательной полосой приведет к повышению мобильности и доступности для грузовых перевозок и трудоустройства.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Это может повлиять на работу еще 142 сотрудников. 	<p>соответствующими экономическими выгодами.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ни существующие, ни будущие морские суда, ни грузовые перевозки не будут запрещены к прохождению. Меньшая высота моста по сравнению с конфигурациями с фиксированным пролетом позволит меньшему числу существующих морских пользователей/судов проходить без открытия моста. Операции с подвижными пролетами и, следовательно, речное судоходство могут привести к увеличению ограничений на открытие мостов, что может повлиять на морскую торговлю, ограничивая время суток для движения крупных судов. 	<p>центре Ванкувера, что окажет экономическое воздействие на местные предприятия.</p>	<p>1 предприятие перемещено, дополнительно работают 53 сотрудника.</p> <p>Вечнозеленые места:</p> <ul style="list-style-type: none"> Участок 1: приобретен площадью 3,16 акра, смещения нет. Участок 2: никаких приобретений или перемещений.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
<p>Соседние районы</p>	<ul style="list-style-type: none"> Никаких изменений в существующих кварталах, общественных сооружениях или социальных ресурсах. Будущее развитие может не в полной мере соответствовать целям, которые предполагают повышение мобильности и расширение транзитного доступа. Соседние районы не выиграли бы от уменьшения заторов, повышения мобильности и доступа к занятости. 	<ul style="list-style-type: none"> Не окажет негативного влияния на сплоченность сообщества в соседних районах, за исключением острова Хейден. Это могло бы повысить сплоченность в районах, расположенных рядом с общественным центром. Это повлияет на сплоченность сообщества в районе Хейден-Айленд, включая перемещение плавучих домов и изменение взглядов. Четырнадцать предприятий были бы перемещены. Однако сплоченность микрорайонов была бы улучшена благодаря более непрерывной уличной системе, улучшенным пешеходным и велосипедным сооружениям, а также транспорту, который расширяет связи между жителями. Воздействия, связанные со строительством, такие как шум, мешающий движению транспорта, временное ухудшение качества воздуха и разрушение тротуаров. 	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>	<p>Аналогично последствиям, перечисленным в колонке 3, но с потенциальным перемещением жилых помещений в районе Эстер Шорт.</p>	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Может помочь сохранить или улучшить сплоченность района, предоставив дополнительные варианты расположения транзитных станций на острове Хейден, что предоставит больше возможностей для подключения к жилым домам и застройке. 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Открытие моста привело бы к перебоям в работе в непиковые часы, что снизило бы надежность транспортных средств, активных перевозок, аналогично альтернативе без застройки, что может негативно сказаться на сплоченности микрорайона. 	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Справедливость	<ul style="list-style-type: none"> Сообщества, ориентированные на обеспечение равенства, не выиграют от повышения мобильности и доступности. Это позволило бы избежать краткосрочного и долгосрочного перемещения жителей и предприятий. Это позволило бы избежать связанных со строительством воздействий, таких как изменение направления движения, шум, временное ухудшение качества воздуха и обременительные расходы на оплату проезда. 	<ul style="list-style-type: none"> Расширение доступа к транспортным средствам большой пропускной способности, повышение доступности активного транспорта, а также сокращение времени в пути по шоссе и за рулем. Степень выгод будет варьироваться в зависимости от сообщества, уделяющего приоритетное внимание обеспечению справедливости. Расширение доступа к работе для всех демографических групп за счет сокращения времени в пути. Потенциальное перемещение лагерей бездомного населения, перемещение жилых помещений и дополнительные транспортные расходы из-за взимания платы за проезд. Воздействия, связанные со строительством, такие как изменение направления движения, шум, временное ухудшение качества воздуха и издержки, связанные с оплатой проезда. Плата за проезд легла бы тяжелым бременем на плечи путешественников с низким уровнем дохода. 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, но:</p> <ul style="list-style-type: none"> Это позволило бы в большей степени сократить задержки и заторы на мостах через реку Колумбия, что сократило бы время в пути для автомобилистов, пассажиров автобусов-экспрессов и машин скорой помощи; несколько больше расширило бы доступ к рабочим местам для всех демографических групп. 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Еще больше перемещений в жилых помещениях. 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Для активных пользователей транспорта расстояние, необходимое для пересечения моста, сократится. Пользователи могут чувствовать себя в большей безопасности благодаря дополнительной защите от видимости со стороны проезжающих транспортных средств. 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Для транзитных и активных пользователей транспорта возможны задержки в движении из-за открытия подвижного состава. 	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>
Экологическая справедливость	<ul style="list-style-type: none"> Никакого перемещения жителей, предприятий, общественных 	<ul style="list-style-type: none"> Расширение доступа к транзитным и активным перевозкам большой вместимости, а также сокращение времени в пути транспортных средств. 	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Последствия аналогичны последствиям, перечисленным в колонке 3, но приведут к увеличению числа 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Пользователи путей общего пользования будут в большей 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Для транзитных и активных пользователей транспорта возможны 	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>	<p>То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.</p>

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
	<p>ресурсов или рабочих мест.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Время в пути увеличится примерно на 50% по сравнению с существующим временем. Это не привело бы к увеличению пропускной способности транспорта на Хейден-Айленд или в центр Ванкувера. • Условия окружающей среды в случае отказа от строительства повлияли бы на население EJ так же, как и на население в целом. Таким образом, никаких непропорционально высоких или неблагоприятных последствий выявлено не было. 	<p>Воздействие на население EJ будет таким же, как и на широкую общественность.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Увеличение доступа к работе за счет сокращения времени в пути. Поскольку в результате взимания платы за проезд время сократилось бы, взимание платы за проезд привело бы к непропорционально высоким и неблагоприятным последствиям для населения EJ. • Перемещение жилых помещений и предприятий. Перемещение населения в приоритетных и значительно более крупных районах Восточной Европы, таких как район Эстер Шорт в Ванкувере и район Роквуд в Грешеме, приведет к непропорционально высоким и неблагоприятным последствиям для населения Восточной Европы. • Повышенное дорожное движение и шумовое воздействие строительства. • Улучшенное качество воздуха. • Некоторые негативные последствия для сплоченности сообщества. 		<p>перемещений населения и предприятий.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Дополнительное перемещение жилых домов в Нормандии в районе Эстер Шорт в результате сдвига трассы I-5 на запад приведет к непропорционально высоким и неблагоприятным последствиям для населения Юго-Восточной Азии. 	<p>степени подвержены воздействию шума.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Пользователям будет проще пройти по мосту на более короткое расстояние. • Пользователи могут чувствовать себя в большей безопасности благодаря дополнительной защите от видимости со стороны проезжающих транспортных средств. • Шумовое и визуальное воздействие на население EJ будет таким же, как и на население в целом. 	<p>задержки в движении из-за открытия подвижного состава.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Задержки с транзитными перевозками и активными пользователями транспорта в результате открытия мостов также могут привести к неблагоприятным последствиям для населения Восточной Европы. 		

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Государственные службы и коммунальные услуги	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение заторов на I-5 приведет к увеличению задержек в реагировании на чрезвычайные ситуации. 	<ul style="list-style-type: none"> Благодаря улучшению условий дорожного движения время реагирования экстренных служб сократилось бы. Инженерные сети будут перенесены или защищены на месте во время строительства и восстановлены в полном объеме после завершения строительства. 	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но дальнейшее сокращение заторов и мультимодальных перевозок приведет к увеличению времени реагирования.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, но время реагирования на инциденты, связанные с транзитом и совместным использованием путей, может быть увеличено, поскольку у аварийных транспортных средств будет лучший доступ к транзитным и действующим транспортным средствам.	Задержки и сбои в реагировании на чрезвычайные ситуации из-за открытия моста будут продолжаться, но с меньшей частотой, чем при альтернативном варианте без строительства.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Инженерные сети в местах расположения парков и аттракционов на W 4th Street и W 3rd Street могут потребовать перемещения или замены.
Общее количество приобретенных акров парковых и рекреационных ресурсов (приблизительно)	0 акров.	1,3 акра	1,3 акра (+1500 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений, указанной в колонке 3)	1,3 акра (-200 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений, указанной в колонке 3)	1,3 акра (+760 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений, указанной в колонке 3)	1,3 акра (+760 квадратных футов по сравнению с площадью приобретений, указанной в колонке 3)	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Н/Д
Линейные размеры трасс, подлежащих реконструкции и/или постоянной перестройке (приблизительные)	0 футов.	5800 футов.	6000 футов	5800 футов	6000 футов	6000 футов	5700 футов	Н/Д
Предполагаемый транзитный доступ к парковым и	Никаких изменений.	Это улучшило бы доступ к некоторым крупным региональным паркам.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
рекреационным ресурсам в исследуемом районе								
Визуальное качество (изменения в визуальных ресурсах)	<p>Построенные элементы в пределах области визуального эффекта (AVE) не изменились бы. Увеличение трафика и заторов негативно скажется на согласованности проектной среды. Совместимость с природной и культурной средой останется прежней.</p>	<p>Новые визуальные элементы могут изменить существующий визуальный характер и качество AVE (например, новые мосты через реку Колумбия). Ландшафтные объекты, которые влияют на визуальное качество благоприятно или нейтрально, будут иметь природную, культурную и проектную среду, совместимую с существующими визуальными условиями. Неблагоприятные последствия для качества изображения могут возникнуть из-за того, что они закрывают вид на природную среду и изменяют визуальное восприятие, создаваемое надземными мостовыми конструкциями, например, для зрителей в плавучих домах на мостах Норт-Портленд-Харбор-Бриджес.</p>	<p>Дополнительная ширина способствовала бы незначительному увеличению визуальной массы для зрителей, находящихся в непосредственной близости от сооружений или под ними в ландшафтном отделе на реке Колумбия.</p>	<p>Это включало бы улучшение визуального восприятия за счет перемещения элементов проекта немного дальше от чувствительных зрителей в деревне Канака и других видов с национального исторического объекта Форт-Ванкувер в ландшафтном отделе Большого Центрального парка.</p>	<p>В зависимости от выбранного архитектурного решения, ландшафтный блок Columbia River может стать выгодным дополнением к близлежащим видам.</p>	<p>В закрытом положении нижняя высота настилов моста была бы такой же или менее заметной, чем у существующего моста между штатами. Некоторые элементы подвижного пролета могут выступать выше линии горизонта и быть видны из районов Ванкувера, Форт-Ванкувера и острова Хейден. В открытом положении, которое было бы прерывистым и ограниченным, повышенная видимость настила моста может затруднить дополнительные виды и горизонтальные линии и, вероятно, усилить визуальное воздействие, особенно для чувствительных зрителей-любителей активного отдыха. Общий настил моста был бы выше и более заметен, чем существующий настил моста.</p>	<p>Это позволило бы исключить элементы проектной среды, связанные с пандусами на улице С, которые были бы видны чувствительным зрителям, отдыхающим в ландшафтном блоке Большого Центрального парка.</p>	<p>Возможные изменения в культурной визуальной среде в ландшафтном отделе центра Ванкувера в зависимости от конкретного объекта.</p>
Количество Затронутые ресурсы исторической застроенной среды,	0	12	12	12	12	12	12	12

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
включенные в список NRHP или подпадающие под действие NRHP								
Количество затронутых археологических объектов	0	12	12	12	12	12	12	12
VMТ в области изучения MSAT	3 537 900 тонн в 2045 году (увеличение на 66% по сравнению с существующими условиями).	3 455 400 тонн в 2045 году (увеличение на 62% по сравнению с существующими условиями).	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Изменения в выбросах загрязняющих веществ в атмосферу	Будущие региональные выбросы будут существенно ниже, чем существующие выбросы для всех MSAT, CO, NOx и PM _{2.5} . Будущие региональные выбросы SO ₂ , ЛОС будут на 25% выше, чем в существующих условиях, из-за увеличения VMT.	Аналогично альтернативе без сборки (несколько более низкие выбросы за счет снижения VMT).	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но может незначительно снизить выбросы при эксплуатации из-за более низкого профиля, что приведет к снижению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6, за исключением незначительного увеличения содержания загрязняющих веществ в воздухе из-за работы транспортных средств на холостом ходу во время открытия моста. При этом было бы меньше проемов в мостах, чем при альтернативном варианте без строительства.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Изменения в выбросах MSATs (2045)	<ul style="list-style-type: none"> 1,3-бутадиен: снижение на 100% Ацетальдегид: снижение содержания на 82% Акролеин: снижение содержания на 89% Снижение содержания бензола на 69% Количество твердых частиц в дизельном топливе: снижение на 86% Этилбензол: снижение на 29% Формальдегид: снижение содержания на 86% Нафталин: снижение содержания на 93% Полициклические органические вещества: сокращение на 93% 	<ul style="list-style-type: none"> 1,3-бутадиен: снижение на 100% Ацетальдегид: снижение содержания на 85% Акролеин: снижение содержания на 90% Снижение содержания бензола на 70% Количество твердых частиц в дизельном топливе: снижение на 88% Этилбензол: снижение на 29% Формальдегид: снижение содержания на 88% Нафталин: снижение содержания на 94% Полициклические органические вещества: сокращение на 96% 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но может незначительно снизить выбросы при эксплуатации из-за более низкого профиля, что приведет к снижению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6, за исключением незначительного увеличения содержания загрязняющих веществ в воздухе из-за работы транспортных средств на холостом ходу во время открытия моста. При этом было бы меньше проемов в мостах, чем при альтернативном варианте без строительства.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Изменения в региональных критериях выбросов загрязняющих веществ	<ul style="list-style-type: none"> Оксид углерода: снижение на 61% Диоксид азота: сокращение на 75% Диоксид серы: увеличение на 16% Летучие органические соединения: увеличение на 26% 	<ul style="list-style-type: none"> Оксид углерода: снижение на 63% Диоксид азота: сокращение на 79% Диоксид серы: увеличение на 9% Летучие органические соединения: увеличение на 25% Всего за 10 часов вечера: увеличение на 21% Общее количество PM_{2.5}: снижение на 48% 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но может незначительно снизить выбросы при эксплуатации из-за более низкого профиля, что приведет к снижению ускорения и торможения транспортных средств, пересекающих мосты.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6, за исключением незначительного увеличения содержания загрязняющих веществ в воздухе из-за работы транспортных средств на холостом ходу во время открытия моста. При этом было бы меньше проемов в мостах, чем при	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
	<ul style="list-style-type: none"> Итого к 10 часам: увеличение на 46% Общее количество PM_{2.5}: снижение на 39% 					альтернативном варианте без строительства.		
Количество рецепторов, превышающих пороговые значения шума на шоссе^e	215	198	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением:</p> <ul style="list-style-type: none"> Воздействие шума на шоссе до и после смягчения последствий будет несколько отличаться, поскольку полосы движения будут располагаться несколько ближе к землепользованию, чувствительному к шуму. Объем движения в часы пик, установленные ограничения скорости или состав транспортных средств не изменяются. 	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением едва заметного увеличения шума дорожного движения к западу от I-5 вблизи южной магистрали и съездов.</p>	<p>Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением того, что этот вариант приведет к небольшому увеличению воздействия шума на шоссе к востоку и западу от моста из-за более широкого пролета моста (на 99 футов шире) и более низкого настила проезжей части (на 29 футов ниже).</p>	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением незначительных изменений в шумовом воздействии на уровне, близком к ощутимому диапазону или ниже него.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Количество рецепторов с умеренным уровнем воздействия транзитного шума^e	0	12 ^f	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Воздействие на общество и окружающую среду	Альтернатива без сборки	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Количество рецепторов с высоким уровнем воздействия транзитного шума ^e	0	0	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Количество рецепторов с транзитными вибрационными воздействиями ^e	Отсутствие вибрационных воздействий без удлинения легкорельсового транспорта.	12 резиденций и 1 театр	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Общее потребление энергии региональным транспортом (млн БТЕ/день)	<ul style="list-style-type: none"> 271 933 человека в 2045 году без электромобилей 190 771 человек в 2045 году на электромобилях 	<ul style="list-style-type: none"> 271 187 в 2045 году без электромобилей (-0,27% по сравнению с альтернативой, которая не производится) 190 302 электромобиля в 2045 году (-0,25% по сравнению с альтернативой, которая не производится) 	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3. По результатам моделирования статистически значимая разница составляет менее 0,1%.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но приведет к незначительному сокращению эксплуатационных выбросов из-за снижения уклона профиля новых мостов через реку Колумбия.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 6, за исключением того, что это приведет к увеличению потребления энергии из-за электроэнергии, необходимой для открытия моста, и в результате простоя транспортных средств, стоящих в очереди на автостраде, во время открытия моста.	Последствия аналогичны эффектам, перечисленным в колонке 3, но приведут к дополнительным заторам на местных улицах, что снизит эффективность использования транспортных средств и приведет к увеличению потребления энергии.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
ЭДС	Никаких изменений.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 2. Выбросы ЭДС в определенных местах несколько увеличатся, но останутся значительно ниже рекомендуемых уровней воздействия.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Качество воды и управление ливневыми стоками	Никаких изменений. Ливневые стоки в этом районе будут оставаться неочищенными до тех пор, пока не будут приняты меры в соответствии с приоритетами штата и имеющимся финансированием.	<ul style="list-style-type: none"> Благоприятное воздействие на качество принимаемой воды (благодаря передовым методам управления (BMP) для удаления загрязняющих веществ). Это может привести к изменению пиковых стоков и объемов ливневых стоков. 	<ul style="list-style-type: none"> Благоприятно влияет на качество принимаемой воды (благодаря БМП для удаления загрязняющих веществ) при незначительном увеличении содержания загрязняющих веществ. Это может привести к изменению пиковых стоков и объемов ливневых стоков. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	<ul style="list-style-type: none"> Благотворно влияет на качество принимаемой воды (благодаря BMP для удаления загрязняющих веществ). Это может привести к изменению пиковых стоков и объемов ливневых стоков. 	Возможность дополнительных и случайных незначительных разливов материалов и загрязняющих веществ, используемых для технического обслуживания и эксплуатации конструкции с подвижным пролетным строением.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Способствующая образованию непроницаемой зоны	общая площадь 178 акров: <ul style="list-style-type: none"> обработано 0 акров проник на 21 акр земли 157 акров необработанных земель 	всего 207 акров: <ul style="list-style-type: none"> Обработано 190 акров земли Проникли на 17 акров земли 0 акров необработанных земель 	всего 211 акров: <ul style="list-style-type: none"> Обработано 194 акра земли. Проникли на 17 акров земли. 0 акров необработанных земель. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	общая площадь 210 акров: <ul style="list-style-type: none"> Обработано 193 акра земли. Проникли на 17 акров земли. 0 акров необработанных земель. 	общая площадь 214 акров: <ul style="list-style-type: none"> Обработано 197 акров земли. Проникли на 17 акров земли. 0 акров необработанных земель. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Общее количество взвешенных веществ	120 272 фунта в год.	16 720 фунтов в год.	17 072 фунта в год.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	16 984 фунта в год.	17 336 фунтов стерлингов в год.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Гидрология	Без изменений (продолжающийся сброс ливневой воды с ухудшенным качеством в принимающие водоемы).	<ul style="list-style-type: none"> Потенциально может оказать долгосрочное гидрологическое воздействие на водоемы из-за увеличения непроницаемой площади на 30 акров. Это может привести к небольшому суммарному повышению базовой отметки затопления. Будут проанализированы меры по компенсации сокращения существующих запасов воды от наводнений. 	<ul style="list-style-type: none"> Потенциально может вызвать -долгосрочные гидрологические последствия из-за увеличения непроницаемой территории на 34 акра. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	<ul style="list-style-type: none"> Потенциально может вызвать -долгосрочные гидрологические последствия из-за увеличения непроницаемой территории на 33 акра. 	<ul style="list-style-type: none"> Потенциально может вызвать -долгосрочные гидрологические последствия из-за увеличения непроницаемой территории на 37 акров. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Воздействие на водно-болотные угодья и другие водные объекты	Никаких изменений.	<ul style="list-style-type: none"> Заполнение водно-болотных угодий площадью 0,58 акра. Заполнение буфера водно-болотных угодий площадью 7,39 акра. чистое XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX реки Колумбия площадью 0,13 акра/Северной Портлендской гавани. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	чистый убыток в размере 0,03 акра от реки Колумбия/Северной Портлендской гавани. Никаких изменений в воздействии на водно-болотные угодья или буферные зоны водно-болотных угодий, указанные в колонке 3.	чистый убыток в размере 0,07 акра от реки Колумбия/Северной Портлендской гавани. Никаких изменений в воздействии на водно-болотные угодья или буферные зоны водно-болотных угодий, указанные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Экосистема - водные ресурсы	<ul style="list-style-type: none"> Продолжающееся воздействие неочищенных ливневых вод с примерно 156,4 акров существующей территории ЦРУ. Это может привести к травмам и ухудшению состояния среды обитания в случае разрушения моста. 	<ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентическую среду обитания: чистое восстановление 0,13 акра. Дополнительное затенение над водой (уровень поверхности воды): 1,04 акра. Дополнительное затенение над водой (повышенный уровень палубы): 8,22 акра. Благоприятный эффект от очистки ливневых стоков для всех объектов, построенных после завершения проекта, включая примерно 156,4 акра существующей непроницаемой территории, которая в настоящее время не обрабатывается. 	<ul style="list-style-type: none"> Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением того, что это привело бы к большему затенению над водой. Затенение над водой (приподнятая палуба): +13,02 акра. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	<ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентическую среду обитания: чистое сокращение на 0,03 акра. Дополнительное затенение над водой (уровень поверхности воды): 1,41 акра. Дополнительное затенение над водой (повышенный уровень палубы): 10,78 акра. 	<ul style="list-style-type: none"> Воздействие на бентическую среду обитания: чистое сокращение на 0,07 акра. Дополнительное затенение над водой (уровень поверхности воды): от 1,58 до 2,16 акров. Дополнительное затенение над водой (повышенный уровень палубы): 10,78 акра. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Экосистемы - необратимая утрата чувствительной наземной среды обитания в штате Орегон (акры)	<ul style="list-style-type: none"> Это может привести к травмам и ухудшению состояния среды обитания в случае разрушения моста. 	<ul style="list-style-type: none"> “Высокая” ценность дикой природы/прибрежных районов: 1,12 “Средняя” ценность для дикой природы/прибрежных районов: 6,20 Водно-болотные угодья: 0,58 Буферные зоны водно-болотных угодий: 7,39 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, за исключением незначительного уменьшения непроницаемой поверхности.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Экосистемы - необратимая утрата чувствительной наземной среды обитания в Вашингтоне (акры)	Потенциальная опасность травм и ухудшения состояния среды обитания в случае разрушения моста	<ul style="list-style-type: none"> • Прибрежные буферные зоны: 0,79 • Районы биоразнообразия: 0,15 • Дубравы: <0,01 • Водно-болотные угодья: 0 • Буферные зоны водно-болотных угодий: 0,06 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Геология/Подземные воды	Без изменений (сейсмические нарушения сохраняются, не повлияют на геологические ресурсы, сохранят существующее воздействие на ухудшение качества подземных вод).	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение общественной безопасности, сведение к минимуму ущерба инфраструктуре и ограничение экономических потрясений из-за улучшения сейсмических условий. • Небольшой потенциал для более широкого использования материалов, которые могли бы стимулировать расширение и/или открытие наземных шахт. • Польза для грунтовых вод в результате управления ливневыми водами и их очистки. 	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
Опасные материалы	<ul style="list-style-type: none"> Отсутствие потенциальных неблагоприятных последствий от приобретения загрязненных участков. Никакого положительного эффекта от очистки загрязненных участков нет. Неочищенные ливневые воды будут продолжать поступать в поверхностные водоемы и грунтовые воды. Существующие риски разлива в результате дорожных заторов и столкновений не снижаются. 	<ul style="list-style-type: none"> Умеренный потенциал повышения ответственности владельцев недвижимости (ODOT и WSDOT) в связи с приобретением загрязненных участков. Благотворное воздействие на здоровье и безопасность человека, а также на качество поверхностных и подземных вод оказывают очистка и рекультивация загрязненных территорий на приобретенных участках и ограничение возможной миграции загрязнений за пределы участка. Если остаточное загрязнение остается на приобретенных объектах после очистки, это может привести к умеренному негативному воздействию на здоровье и безопасность людей в случае возникновения проблем во время строительства или возможной миграции загрязнения за пределы объекта. Положительный эффект от обновлений в области транспортировки и очистки ливневых вод. Снижение риска разлива за счет уменьшения заторов на дорогах и столкновений. 	То же самое, что и последствия, перечисленные в колонке 3, за исключением того, что для этого потребуются приобрести участок несколько большей площади с потенциальным источником загрязнения.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	<ul style="list-style-type: none"> Требуется приобретение участка несколько большей площади с потенциальным источником загрязнения. Требуется увеличить площадь работ на воде из-за более крупных оснований моста, что может привести к сравнительно большому потенциальному риску накопления опасных материалов в речных отложениях. 	То же самое, что и последствия, перечисленные в колонке 3, за исключением того, что для этого потребуются приобрести участок несколько большей площади с потенциальным источником загрязнения.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.
Изменение климата	<ul style="list-style-type: none"> Существенно снизить потребление энергии и выбросы парниковых газов (ПГ) к 2045 году 	<ul style="list-style-type: none"> Снижение энергопотребления и выбросов парниковых газов к 2045 году по аналогии с альтернативой без строительства. 	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но приведет к незначительному	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.	Эффект аналогичен эффекту, указанному в колонке 3, но приведет к незначительному сокращению	Аналогично эффектам, перечисленным в колонке 3, но приведет к увеличению энергопотребления из-за увеличения	Последствия аналогичны эффектам, перечисленным в колонке 3, но дополнительные	То же, что и эффекты, перечисленные в колонке 3.

1 Воздействие на общество и окружающую среду	2 Альтернатива без сборки	3 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I-5	4 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, двумя вспомогательными полосами движения, С-образными пандусами, расположенными по центру I -5	5 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, съездами на улицу С, смещением магистрали I-5 на Запад.	6 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, ^b - Одна вспомогательная полоса движения, С - Уличные пандусы, расположенные по центру I -5	7 Модифицированный LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, одной вспомогательной полосой движения, С-образными уличными пандусами, центрированными по I -5	8 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, без С-образных пандусов, по центру I -5	9 Модифицированный LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, С-образными пандусами, центрированным I -5, возможностью парковки и катания на аттракционах
	<p>благодаря увеличению парка электромобилей и использованию обезуглероженных источников электроэнергии.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Увеличена доля режимов с низким уровнем выбросов и без него (транзит, активные перевозки). Повышение устойчивости к изменению климата с помощью материалов и дизайна. 	<p>сокращению выбросов из-за уменьшения заторов.</p>		<p>эксплуатационных выбросов из-за снижения уклона профиля новых мостов через реку Колумбия.</p>	<p>продолжительности строительства, дополнительных материалов, необходимых для строительства более крупных фундаментов моста, и электроэнергии, необходимой для подъема и опускания моста, а также в результате простоя во время закрытия моста.</p>	<p>перегрузки и холостой ход приведут к снижению эффективности транспортных средств, что приведет к увеличению выбросов парниковых газов.</p>	

Записи:

- a Все прогнозы относятся к 2045 году, если не указано иное. Описание эффектов в соответствии с измененными вариантами конструкции LPA (столбцы с 4 по 9) представлено в сравнении с модифицированным LPA с двухъярусной конфигурацией с фиксированным пролетом, одной вспомогательной полосой движения, пандусами С-образной формы и центрированным I-5, как описано в столбце 3.
- b Эффекты, связанные с одноуровневой конфигурацией с фиксированным пролетом, будут одинаковыми для всех вариантов типа моста, если не указано иное.
- c Не включает перемещение лиц, не имеющих жилья.
- d Не включает в себя перемещение рекламного щита и вышки сотовой связи.
- e Информация отражает воздействие шума без его смягчения.
- f Не включает воздействие шума в отеле, расположенном в пределах досягаемости.

Ключевые слова: AVE = Область визуального воздействия; EJ = экологическая справедливость; EMF = электрические и магнитные поля; GHG = парниковый газ; I- = Межгосударственный уровень; lb = фунты стерлингов; LPA = Предпочтительная альтернатива на местном уровне; MMVtu = миллион британских тепловых единиц; MSAT = мобильный источник токсичных веществ в воздухе; N/A = неприменимо; NRHP = Национальный реестр исторических мест; ODOT = Департамент транспорта штата Орегон; PM10 = твердые частицы диаметром менее 10 микрон; VMT = пройденные транспортным средством мили; WSDOT = Департамент транспорта штата Вашингтон.

Какие меры по смягчению или компенсации предлагаются в случае неизбежных неблагоприятных воздействий?

В этом разделе кратко излагаются предлагаемые меры по смягчению последствий для общества и окружающей среды, которые могут возникнуть в результате изменения LPA. Смягчение последствий и компенсация будут корректироваться по мере необходимости с учетом различий в воздействиях, связанных с вариантами проектирования. По мере выявления и рассмотрения возможных мер по смягчению последствий программа IBR определит, необходим ли дополнительный экологический анализ. Программа IBR предусматривает соблюдение всех природоохранных законов и получение необходимых разрешений, которые определяют меры по защите местного воздуха, воды, рыбы и дикой природы, а также условий жизни в сообществе (например, уровень шума, освещенности и бликов, пыли и т.д.) во время строительства. Table 4 освещаются предлагаемые меры по смягчению или компенсации последствий, описанных в Table 3. В главе 3 "Существующие условия и экологические последствия" содержится более подробная информация о предлагаемых мерах по смягчению последствий или компенсации.

Стол4. Краткое изложение мер по смягчению или компенсации последствий для общества и окружающей среды

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
<p>Перевозка</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>XX</p> <p>XXXXXXXXXXXX I-5</p> <p>Ниже кратко излагаются возможные меры по смягчению последствий для соответствия стандартам эффективности ODOT и/или WSDOT на I-5.</p> <p>XX LPA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Предоставление дополнительной вспомогательной полосы движения в северном и южном направлениях в рамках программы IBR, и/или программа и партнеры могли бы внедрять более интенсивные стратегии сокращения спроса и системного управления, выходящие за рамки того, что уже предусмотрено программой IBR (плата за проезд с переменным тарифом, улучшенные транзитные и активные транспортные системы, а также улучшенное управление спросом на перевозки (TDM) и системы управления транспортными системами (TSM)). <p>XX LPA X XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • ODOT продолжит работу с партнерами над изучением узкого места в нижнем течении на участке I-5/I-405 в Северном Портленде. Это узкое место в нисходящем потоке является отдельным проектом, в рамках которого ODOT изучает причины и возможные решения. • На шоссе C-D, идущем в южном направлении, в период утреннего пика возникнут заторы, которые будут распространяться от I-5, но даже в период вечернего пика, когда заторов не будет, шоссе CD не будет соответствовать стандартам мобильности WSDOT. Возможные меры по смягчению последствий могут включать в себя перекрытие въезда на Милл-Плейн и съезда с трассы SR 14 и, возможно, создание полосы отвода, чтобы продолжать обеспечивать доступ для рейсов, следующих от развязки на Милл-Плейн до SR 14. <p>XXXXXXXXXXXXXXXX X XXXXXXXXXXXXXXX</p>

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>Меры по минимизации сбоев в работе I-5, транзитных услуг и активных перевозок, связанных с открытием моста и закрытием ворот в рамках модифицированного LPA с одноуровневой конфигурацией подвижного пролета, могут включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • По согласованию с USCG установите новые временные ограничения на открытие мостов и закрытие шлагбаумов, которые могут включать запланированные дни и/или время, позволяющие избежать пиковых нагрузок для легковых и грузовых автомобилей. • Включите ограничения на открытие мостов и закрытие шлагбаумов в графики транзитных перевозок. • Распространяйте информацию об открытии мостов и закрытии ворот среди населения, предприятий, туристических организаций, индустрии грузоперевозок и моряков. <p>XXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX LPA XXX C-XXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXX: XXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX в модифицированном варианте проектирования LPA без C-образных съездов могут потребовать улучшений по смягчению последствий, которые кратко описаны ниже. Это связано с увеличением интенсивности движения на пересечении бульвара Милл-Плейн/15-й улицы с востоком и западом в связи с закрытием въезда на I-5 по пандусам на С-стрит. <ul style="list-style-type: none"> - Бульвар Милл-Плейн и Франклин-стрит - 15-я улица и Вашингтон-стрит - 15-я улица и Мэйн-стрит - Бульвар Милл-Плейн и Коламбия-стрит - Бульвар Милл-Плейн и Бродвей-стрит - Бульвар Милл-Плейн и I-5, ведущие на север, въезжают/съезжают с пандусов • Для устранения этой перегруженности можно было бы сохранить пандусы на улице С. В рамках окончательного проектирования будет проведен дополнительный анализ трафика, чтобы подтвердить результаты анализа SEIS и при необходимости уточнить меры по смягчению последствий. Окончательные меры по смягчению последствий будут определены и согласованы Программой IBR и пострадавшим учреждением. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>В ходе рассмотрения мер по смягчению последствий может быть завершен обновленный своевременный анализ эффективности в третьем квартале. Окончательные меры по смягчению последствий будут определены и согласованы с соответствующими агентствами-партнерами по мере необходимости. Программа IBR могла бы внести пропорциональный вклад в выявленные меры по смягчению последствий для повышения своевременности выполнения работ в квартале Rose.</p> <p>Временные последствия</p> <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Строительные работы будут соответствовать требованиям ODOT и WSDOT к обеспечению дорожного движения. Более конкретные меры, связанные с поддержанием дорожного движения, обсуждаются в разделе о мерах по смягчению последствий для конкретной программы ниже. В техническом отчете по транспортировке определены дополнительные потенциальные меры по смягчению последствий и лучшие практики, такие как размещение указателей, планирование движения и контроль, доступ, связь и безопасность.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>обустройству строительных площадок, вывесок, освещения, коммуникаций, безопасности и техническому обслуживанию.</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Программа IBR предусматривает внедрение новейших технологий обеспечения безопасности при строительстве (например, чередование полос движения, усовершенствованная система управления дорожным движением, знаки с изменяемыми сообщениями, аварийные ограждения, системы предупреждения о превышении скорости и т.д.). <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XX XXXXXXXXXXXXXXXX X XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Программа IBR будет работать с агентствами-партнерами над адаптацией и внедрением процедур TDM и TSM во время строительства. Потенциальные стратегии могли бы включать: <ul style="list-style-type: none"> – Расширенные транзитные услуги. – Программа Vanpool/автобазы. – Возможности удаленной работы. – Сжатая рабочая неделя/гибкий график работы. – Активно совершенствуется транспорт. <p>XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXX XX XXXXXXXXXXX X XXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Программа IBR будет работать с агентствами-партнерами над разработкой подробной программы и графика взимания платы за проезд до завершения строительства и любых возможных отклонений в ходе строительства. Будут оценены последствия утечки во время строительства и обсуждены возможные меры по смягчению последствий с агентствами-партнерами, чтобы компенсировать любые последствия.
<p>Авиация</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Были оценены и проверены стандарты и нормативные меры. Эти меры были учтены при разработке модифицированного LPA, насколько это было возможно, и будут совершенствоваться по мере продвижения проекта. Во время окончательного проектирования программа IBR должна была соответствовать выводам FAA в соответствии с формой 7460-1 Программы. По завершении аэронавигационной проверки FAA вынесет заключение об “опасности для авиации” или “отсутствии опасности для авиации”. Кроме того, у FAA могут быть требования к обозначению препятствий; это, вероятно, будет включать нанесение разметки в соответствии с FAA AC 70/7460-1M “Обозначение препятствий и освещение” с использованием оборудования, указанного в AC 150/5345-43J “Спецификация оборудования для освещения препятствий”. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Обеспечьте разметку препятствий и освещение, чтобы сооружения для переправы через реку были видны воздушным судам. Спроектируйте освещение проезжей части или акцентное освещение на мостах и прилегающих транспортных развязках, чтобы ограничить количество света или бликов, которые могут повлиять на авиацию в Пирсон-Филд или международном аэропорту Портленда.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>вертикального навигационного зазора более 116 футов. При двухъярусной и одноуровневой конфигурациях с фиксированным пролетом эти суда и грузоперевозки не смогут проходить под мостами через реку Нью-Колумбия ни в некоторых условиях, когда уровень воды в реке приближается к обычному высокому уровню воды или превышает его, ни при постоянной невозможности прохождения по мосту. Программа IBR продолжит координацию действий с пострадавшими владельцами судов и пользователями рек для достижения взаимоприемлемых решений и соглашений, позволяющих избежать последствий путем корректировки судов или бизнес-операций до публикации окончательного SEIS.</p> <p>§§§§§§§§ §§§§§§§§§§§§ §§§ §§§§§§§§§§§§ §§§§§§§§§§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Обеспечьте разметку препятствий и освещение, чтобы сделать сооружения для переправы через реку видимыми для речного транспорта. Спроектируйте освещение проезжей части или акцентное освещение на мостах и прилегающих развязках, чтобы ограничить количество света или бликов, которые могут повлиять на речное судоходство. • Обновите навигационные карты и другие навигационные публикации, чтобы отразить изменения в вертикальных и горизонтальных разрешениях для будущих пользователей рек. <p>Временные последствия</p> <p>§§§§§§§§§§§§ §§§§§§§§§§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Разработайте поэтапные планы строительства, чтобы гарантировать, что строительные работы будут спланированы таким образом, чтобы поддерживать минимальный канал для судоходства. Поэтапный план строительства будет рассмотрен и одобрен капитаном порта USCG до начала строительства. Изменения в трех навигационных каналах будут согласовываться и утверждаться капитаном порта USCG в разное время, когда будут построены мостовые опоры. О закрытии или ограничении речного судоходства будет сообщаться заранее, что позволит пользователям реки адаптироваться к их расписанию, конфигурации буксиров и барж, требованиям к вспомогательным буксирам, перевозке морских грузов другими видами транспорта (например, автомобильным, железнодорожным), использованию различных судов с меньшим вертикальным зазором и другим возможностям в ходе строительных работ, которые могут нарушить навигацию и дайте возможность USACE выполнять свои навигационные задачи. • Направляйте морякам местные уведомления на протяжении всего строительства, чтобы предоставить информацию операторам буксиров, пилотам и общественности. <p>§§§§§§§§§§§§ §§§§§§§§§§§§ §§§ §§§§§§§§§§§§ §§§§§§§§§§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Обеспечьте наличие вспомогательного буксира (ов) для обеспечения безопасной навигации, когда вертикальные или горизонтальные зазоры уменьшены и требуется помощь для безопасного прохождения ограниченного канала. • Проводите разъяснительную работу с целью информирования судоходного сообщества, яхтсменов-любителей и других пользователей рек об ограничениях на водных путях и других строительных работах, которые могут ограничить или иным образом изменить местные условия судоходства. • Предоставляйте информацию через местные морские издания, социальные сети, местные СМИ и другие подобные платформы. • Разместите вывески и уведомления на причалах для лодок, точках доступа к воде, пристанях для яхт и других местах, часто посещаемых пользователями реки, чтобы

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>информировать их о строительных работах и о том, где можно найти дополнительную информацию о Программе.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Уведомляйте отдельных владельцев судов, если есть информация, указывающая на то, что они могут подвергнуться особому воздействию в ходе строительства. • Потребуйте, чтобы все строительные баржи имели активные сигналы автоматической идентификационной системы, а линии строительных каналов были обновлены на опубликованных навигационных картах. • Модифицируйте земснаряд USACE <i>Yaquina</i> таким образом, чтобы он имел опускаемую мачту или другие приспособления, позволяющие проходить по межштатному мосту во время строительства.
<p>Приобретение собственности и перемещение</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>████████████████████ ████████████████████</p> <ul style="list-style-type: none"> • Приобретите недвижимость по справедливой рыночной стоимости и окажите помощь в переезде в соответствии с Единым законом о политике в области содействия переезду и приобретения недвижимости от 1970 года (Uniform Act). <p>████████████████████ ████████████████████ ███ ████████████████████ ████████████████████</p> <p>Не предлагается никаких программных мер по смягчению долгосрочных последствий, связанных с приобретением недвижимости и перемещением населения.</p> <p>Временные последствия</p> <p>████████████████████ ████████████████████</p> <p>Специальных нормативных требований по смягчению временного воздействия на имущество не существует.</p> <p>████████████████████ ████████████████████ ███ ████████████████████ ████████████████████</p> <p>По мере разработки проекта программа IBR будет разрабатывать подходы к управлению временными строительными сервитутами в рамках общего плана реализации проекта. В плане будут определены меры, которые будут приняты подрядчиками для предотвращения, минимизации и смягчения воздействия на имущество, временно используемое для строительства. Конкретные программные меры, которые могут быть включены в план для минимизации и смягчения временных последствий, связанных с приобретением собственности и перемещениями, включают:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Смягчение последствий строительных сервитутов может включать выплату владельцам недвижимости в обмен на использование их имущества во время строительства. Например, одним из способов получения компенсации может быть выплата суммы, эквивалентной арендной плате, на основе оценки имущества. Воздействие на участок в результате временного использования под строительство будет восстановлено или компенсировано в соответствии со справедливой рыночной стоимостью. • Смягчение последствий может потребоваться в районах, где строительство модифицированного LPA может заблокировать или затруднить доступ к жилым помещениям или предприятиям. Постоянный доступ к объектам недвижимости во время строительства будет обеспечен, насколько это возможно. Конкретные

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>положения могут включать в себя вывески, информирующие общественность о том, что предприятия открыты и ведут строительные работы в непииковые рабочие часы.</p>
Землепользование и хозяйственная деятельность	<p>Долгосрочные последствия XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Приобретите недвижимость по справедливой рыночной стоимости и окажите помощь в переезде в соответствии с Единым законом. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • В техническом отчете о землепользовании определены несколько мер, которые, хотя и не являются конкретными мерами по смягчению последствий землепользования, поддерживают совместимость модифицированного LPA с существующими видами землепользования: <ul style="list-style-type: none"> – Использование планов управления транспортными развязками для управления развитием в непосредственной близости от транспортных развязок. – Смягчение воздействия на исторические ресурсы, включая снос существующего моста между штатами. – Предотвращение потенциальных конфликтов в области землепользования путем планирования и проектирования, направленных на поддержку интеграции парковок и аттракционов с текущими и планируемыми видами землепользования в центре Ванкувера. <p>Временные последствия XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Строительные BMP будут использоваться для того, чтобы избежать или свести к минимуму косвенное воздействие строительства на землепользование и экономику, такое как пыль, шум и эстетические последствия. Эти меры обсуждаются в разделе 3.10 "Качество воздуха", разделе 3.11 "Шум и вибрация" и разделе 3.9 "Качество изображения". <p>XX</p> <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Регулярно контролируйте уровень шума во время строительства вблизи чувствительных к шуму рецепторов, расположенных ближе всего к месту проведения строительных работ, чтобы уменьшить помехи для близлежащих землепользователей и подтвердить соответствие пороговым значениям шума, установленным местными органами власти, а также условиям любых полученных отклонений в уровне шума. • Планируйте рабочие мероприятия и управляйте ими таким образом, чтобы свести к минимуму нарушения в работе сообщества в максимально возможной степени. • Внедрить меры по смягчению временного воздействия на жителей, как описано в разделе 3.3, Приобретение недвижимости и перемещение. • Тщательно спланируйте строительство модифицированного LPA таким образом, чтобы сократить или избежать полного перекрытия пострадавших дорог и точек доступа к близлежащим предприятиям. Будут проложены необходимые объездные

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>пути, чтобы сократить время в пути, и подписаны для уменьшения путаницы. Строительство будет спланировано таким образом, чтобы обеспечить максимальную открытость точек доступа для бизнеса, и будет хорошо оформлено. Можно было бы разработать план коммуникаций при строительстве, чтобы информировать путешественников об объездах и закрытии дорог и направлять их к предприятиям.</p> <p>XXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Уменьшите воздействие на местные предприятия за счет внедрения поэтапного графика строительства, который позволяет избежать полного перекрытия дорог и точек доступа к местным предприятиям. Можно было бы разработать план коммуникаций при строительстве, чтобы информировать путешественников об объездах и закрытии дорог и направлять их к предприятиям. Разработайте графики строительства, чтобы свести к минимуму временное воздействие на железнодорожные линии BNSF и частоту обслуживания. Проводите разъяснительную работу с предприятиями, пострадавшими от строительства, и используйте программы помощи, чтобы помочь смягчить потенциальные негативные последствия, связанные со строительством. Координируйте свои действия с портами Портленда и Ванкувера и связанными с ними предприятиями, чтобы определить способы минимизации задержек коммерческого грузового транспорта во время строительства. Чтобы обеспечить непрерывное движение грузов во время строительства, программа IBR будет проводить разъяснительную работу с предприятиями в районах с высокими объемами грузовых перевозок, чтобы определить потребности в доступе и передвижении по объекту и поддерживать доступ по мере необходимости.
<p>Соседство и равенство</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Соблюдайте Единый закон о переселении. Когда перемещения невозможно избежать, федеральные законы и постановления штатов требуют, чтобы имущество приобреталось по справедливой рыночной стоимости, а всем перемещенным жителям предоставлялось новое жилье и оказывалась помощь в переезде. Федеральные нормативные акты, такие как Единый закон о переселении, и законы штатов определяют стандарты и процедуры предоставления такого сменного жилья, исходя из особенностей отдельных домохозяйств. Пакеты льгот при переезде обычно включают в себя замену жилья для владельцев и арендаторов, расходы на переезд и помощь в поиске нового жилья. Преимущества переезда для бизнеса могут включать в себя расходы на переезд, поиск сайта и восстановление бизнеса. <p>XX</p> <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Работайте с жителями и членами сообщества, чтобы понять последствия и избежать, свести к минимуму или смягчить общее нейтральное воздействие на качество изображения в районах исследования. Стратегии, направленные на минимизацию воздействия на сплоченность микрорайонов, могут включать в себя создание дополнительных общественных мест для сбора людей, таких как пешеходные и велосипедные площадки. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> Работайте с жителями и членами сообщества, чтобы понять последствия и избежать, свести к минимуму или смягчить их.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> Разработайте пакет общественных льгот, который может быть отражен в различных документах, включая спецификации контрактов, экологические документы, потенциальное трудовое соглашение и либо план общественных льгот, либо отчет. Общественные выгоды, скорее всего, будут включать в себя различные инвестиции и стратегии, направленные на обеспечение рабочей силы и справедливости при заключении контрактов, укрепление местного сообщества и компенсацию бремени, связанного со строительством и эксплуатацией. <p>Временные последствия</p> <p>Временные последствия</p> <ul style="list-style-type: none"> Строительство ВМР уменьшило бы воздействие на соседние районы и сообщества, имеющие приоритетное значение для обеспечения справедливости. Эти меры используются для устранения последствий строительства, таких как временные сервитуты, шум, пыль, выбросы от строительной техники и визуальный беспорядок. ВМР, применимые к потенциальным воздействиям, обсуждаются в разделе 3.3 проекта SEIS "Получение данных и перемещения"; Разделе 3.09 "Визуальное качество"; Разделе 3.10 "Качество воздуха"; и разделе 3.11 "Шум и вибрация". <p>Временные последствия</p> <ul style="list-style-type: none"> Там, где это возможно, соблюдайте график строительства в ночное время и защитите ночное освещение. Проводите общественные собрания до начала строительства, чтобы проинформировать жителей о сроках строительства, соответствующих планах организации работ, закрытии пандусов и дорог, а также планах объезда. Используйте временные указатели, в том числе знаки с изменяющимся сообщением, чтобы информировать водителей о задержках движения из-за въезда на шоссе или выезда с него строительной и/или тяжелой техники. Установите таблички для местных служб поддержки бизнеса, предупреждающие клиентов о продолжающейся работе, и горячую линию для получения информации о строительстве. Проводите региональные информационно-пропагандистские мероприятия для предоставления информации о последствиях строительства и обходных путях, включая общение с предприятиями, агентствами и общественными организациями в районе большого Портленда и Ванкувера. Общественности будут доступны рекомендации по дорожному движению и обновленная информация, которые помогут сделать выбор в пользу поездки. Заблаговременно до мест объезда разместите информацию и указатели о временных маршрутах для пешеходов и велосипедистов. Дорожные указатели должны быть доступными, последовательными, тщательными и поддерживаться в рабочем состоянии. Координируйте свои действия с пострадавшими владельцами недвижимости, чтобы свести к минимуму потенциальное воздействие на конструкции и точки доступа во время строительства. Координируйте свои действия с местными органами власти и другими организациями, предлагающими услуги людям, оставшимся без крова в районах, непосредственно затронутых строительными работами. Услуги будут предоставляться до начала строительства и могут включать в себя снижение вреда, доступ к медицинским услугам и предоставление убежища на случай чрезвычайной ситуации или альтернативных вариантов жилья.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> Восстановите удаленный ландшафтный дизайн на объектах после строительства или по иной договоренности в рамках процесса оформления прав собственности. Платить владельцам недвижимости в обмен на использование их имущества во время строительства.
Государственные службы и коммунальные услуги	<p>Долгосрочные последствия XX</p> <ul style="list-style-type: none"> База данных административных правил штата Орегон, глава 660, раздел 11: Планирование общественных объектов. Руководящим органам предписано по возможности избегать, минимизировать и смягчать воздействие на государственные службы. Закон о регулировании роста (GMA), пересмотренный Кодекс штата Вашингтон 36.70A.030(33), определяет государственные услуги. GMA предписывает местным органам власти избегать, минимизировать и смягчать воздействие на государственные службы. Что касается коммунальных служб, то в рамках программы IBR будут разработаны или изменены существующие соглашения с владельцами соответствующих коммунальных служб, в которых будут указаны места расположения коммунальных служб в пределах полосы отвода, требования к доступу, техническому обслуживанию и т.д. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> Внедрите осуществимые стратегии смягчения последствий увеличения времени в пути по маршрутам экстренных служб, как описано в разделе 3.1 проекта SEIS "Транспорт". <p>Временные последствия XX</p> <ul style="list-style-type: none"> Включите в спецификации контракта меры по поддержанию транспортного потока и доступности во время строительства, а также по предотвращению и минимизации временных перебоев в работе коммунальных служб. Соблюдайте действующие федеральные законы Dig Once (23 Свод федеральных нормативных актов [CFR] 645.307) и связанные с ними нормативные акты и рекомендации штатов, которые требуют углубленной координации с отраслью широкополосного доступа/оптоволоконна, чтобы пригласить этих поставщиков к участию в проектах по улучшению автомобильных дорог. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> Защищайте инженерные сети там, где это возможно и экономически эффективно. Работайте с поставщиками коммунальных услуг над переносом инженерных сетей, когда защита на месте невозможна, с целью переноса объектов только один раз, чтобы уменьшить перебои в обслуживании. Работайте с поставщиками услуг и общественностью, чтобы свести к минимуму временные последствия, насколько это практически возможно. Будет проведена заблаговременная коммуникация с пострадавшими государственными службами для информирования диспетчеров и служб реагирования о планируемых перекрытиях дорог и объездах. Перед началом строительства будет разработан план взаимодействия с пострадавшими группами реагирования на чрезвычайные ситуации и другими государственными службами с подробным описанием того, как информация об объезде и закрытии дорог будет предоставляться службам.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Оцените потребность в резервных службах неотложной помощи по вызову для транспортировки пациентов во время строительства моста, чтобы уменьшить задержки на шоссе. • Проводите кампании по информированию общественности перед началом строительства, чтобы обеспечить доступность планов объезда и изменения маршрутов движения во время строительства для поставщиков государственных услуг и сообществ, которые они обслуживают. Установите указатели объезда на маршрутах, которые обычно используются и подписаны для доступа к местам общественного обслуживания. • При разработке проекта необходимо тесно координировать свои действия с владельцами коммунальных служб, чтобы определить потребности во временных сооружениях и свести к минимуму временные сбои в строительстве.
<p>Парки и зоны отдыха</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Если удаление деревьев неизбежно, замените их на месте в натуральном выражении с соответствующими коэффициентами замещения в соответствии с применимыми требованиями городского кодекса Портленда и Ванкувера. • Оцените осуществимость и разумность мер по снижению уровня шума в соответствии с критериями WSDOT или ODOT, чтобы защитить посетителей парка и пользователей тропинок от повышенного уровня шума. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Если на приобретенной парковой территории есть игровое оборудование или другие удобства, замените их либо в том же парке, либо в одном из близлежащих. • Координируйте конкретные процедуры выдачи разрешений на удаление деревьев и требования к их пересадке (местоположение и тип) для каждого парка с соответствующими юрисдикциями. • Скрывайте части транспортных улучшений от посторонних глаз с помощью деревьев, растительности или встроенных экранов. • Изучите способы обработки фасадов подпорных стен, чтобы улучшить визуальное качество там, где это возможно. <p>Временные последствия</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • В соответствии с требованиями и кодексами сохранения деревьев в городах Ванкувер и Портленд, защитите деревья на территории парка, которые будут находиться рядом со строительными работами, от неблагоприятного воздействия в соответствии с указаниями агентства, управляющего территорией парка (города Ванкувер, Портленд и Грешем, Служба национальных парков (NPS) и администрация парка). Государственный школьный округ Ванкувера). • Используйте BMP, в том числе описанные в руководствах по строительству WSDOT и ODOT, чтобы свести к минимуму повышенный уровень шума, вибрации, яркого света от строительных ламп, выбросов от строительной техники или пыли при сносе существующих конструкций. • Соблюдайте требования местного законодательства, чтобы обеспечить дополнительную защиту пользователей парка. <p>XX</p>

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Для местных улиц и транзитных станций восстановите поврежденные ландшафты, пересадите уличные деревья и улучшите ландшафты, чтобы интегрировать объекты в сообщество. • Защитное освещение станции и помещения. • Сведите к минимуму объем конструкции, например, пандусов и колонн. • Проектируйте архитектурные элементы таким образом, чтобы они гармонировали с окружающим сообществом. • Проектируйте шлюзы в соответствии с применимыми местными планами, включая проекты ландшафтного дизайна, обработки стен и другие программные улучшения. [REDACTED] • Проектируйте структурные и архитектурные элементы транзитных систем таким образом, чтобы они были чувствительны к контексту, а системные вывески и указания на транзитных пассажиров соответствовали другим элементам транзитных систем в соответствующих системах. • Разработайте цвет, расположение и стиль сигнальных столбов в соответствии со стандартами освещения районов юрисдикции, где будут расположены столбы (Портленд или Ванкувер). • Интегрируйте транспортные средства в проект community connector. [REDACTED] • Транзитные станции, парки и аттракционы <ul style="list-style-type: none"> – На заключительных этапах проектирования проведите публичные дизайнерские изыскания, чтобы уточнить планы для каждой станции, парка и аттракциона. • Ландшафтный комплекс на реке Колумбия <ul style="list-style-type: none"> – Переходы через Северную Портлендскую гавань <ul style="list-style-type: none"> ▪ Сохраните, насколько это практически возможно, вид на Маунт-Худ для всех пользователей. – Остров Хейден <ul style="list-style-type: none"> ▪ Интегрируйте транзитные станции с уровнем земли, например, с ландшафтным дизайном. ▪ Оцените окружающие виды с транзитной платформы. ▪ Консультируйтесь с признанными на федеральном уровне племенами в процессе проектирования и предоставляйте возможности для включения культурных особенностей, таких как публичное искусство, историческое образование, площади или места посадки и высадки плавсредств коренных народов на каноэ. – Плацдарм на острове Хейден <ul style="list-style-type: none"> ▪ Отдельные конструкции, пропускающие дневной свет, если это возможно. Сохраняйте разделение между мостовыми сооружениями по всему острову, чтобы обеспечить дневной свет и жизнеспособный ландшафт на уровне земли, если это возможно. ▪ Изучите возможность включения сохранившегося характера плацдарма в окончательный дизайн. ▪ Консультируйтесь с признанными на федеральном уровне племенами в процессе проектирования и предоставляйте возможности для включения в

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>проект объектов общественного искусства, исторического образования, площадей, доступа к воде или других культурных особенностей.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Изучите возможности паблик-арта на острове Хейден, чтобы объявить о прибытии в Орегон, включая пилоны, пирсы и другие сооружения. <p>– Перекаты через реку Колумбия</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Спроектируйте активное транспортное сообщение по мостам через реку Колумбия таким образом, чтобы обеспечить как можно меньшую нагрузку на окружающую среду ▪ Используйте искусство и ландшафтный дизайн, чтобы по возможности превосходить переправу через реку у тех, кто приближается к главному пролету. ▪ По возможности включите освещение, которое придадо бы выразительность архитектуре после наступления темноты. <p>– Северный берег</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ По возможности оборудуйте общественное открытое пространство под мостом. ▪ Консультируйтесь с федерально признанными племенами в процессе проектирования и предоставляйте возможности для включения культурных особенностей, таких как публичное искусство, историческое образование, площади или доступ к воде. ▪ Поощряйте создание или улучшение пространств, мероприятий или инициатив, которые активизируют открытые пространства и городскую среду вдоль главной улицы, выходящей к реке. Улучшения могут включать в себя паблик-арт, уличную мебель, велосипедные и пешеходные сооружения, всплывающие рынки и общественные мероприятия, а также другие меры. ▪ Используйте открытые пространства и ограждающие конструкции с помощью ландшафтного дизайна. ▪ Используйте архитектуру или паблик-арт для обозначения въезда и выезда с каждого моста. <p>• Ландшафтный комплекс в центре Ванкувера</p> <ul style="list-style-type: none"> – Транзитный состав “Приземлился” в Ванкувере – По мере возможности, украсьте стены посадочной площадки легкорельсового транспорта ландшафтным дизайном, произведениями общественного искусства или другими элементами оформления фасада. – Координируйте и проектируйте транспортные структуры и сооружения совместно с Community Connector. – Удобства для парковки и катания на лошадях <ul style="list-style-type: none"> ▪ Включите рекомендации по проектированию и учтите мнение заинтересованных сторон в центре города и широкой общественности. ▪ Оградите парк и аттракционы от соседнего использования, в основном с помощью ландшафтного дизайна, но, возможно, с помощью паблик-арта, ограждения или других элементов, насколько это возможно. ▪ Соблюдайте стандарты проектирования города Ванкувера и пройдите их проверку Комитетом по обзору дизайна Ванкувера. ▪ По мере возможности устраняйте возможные блики от элементов конструкции парка и аттракционов. ▪ Используйте паблик-арт, отражающий уникальный контекст каждого парка и аттракциона.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> - Пересечение бульвара Маклафлин <ul style="list-style-type: none"> ▪ Координируйте освещение под зданиями с городским освещением и освещением I-5. ▪ Следите за тем, чтобы места под конструкциями автострад были, насколько это возможно, защищены от несанкционированного использования. • Ландшафтный комплекс Большого Центрального парка <ul style="list-style-type: none"> - Развязка SR 14 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Поддерживайте существующую растительность везде, где это возможно, особенно между деревней Канака и пандусами SR 14. Ландшафтные планы должны включать насаждения в качестве визуальных ширм. Заменяющие деревья должны быть как можно более крупными, чтобы обеспечить максимально быструю замену сортировочного материала. ▪ Обеспечьте визуальную и физическую связь между конструкциями под мостом. Соедините сухопутный мост Ванкувера и Старый Яблоневый парк с центром Ванкувера, сочетая улучшенную обзорность, улучшенный доступ и интегрированный ландшафтный дизайн. ▪ Используйте ландшафтный дизайн Vancouver Land Bridge в новых ландшафтных зонах, насколько это возможно. ▪ Используйте открытые пространства и ограждающие конструкции с помощью ландшафтного дизайна. Используйте ландшафт для организации разнообразия и протяженности открытых пространств, связанных с транспортными развязками, и для ограждения железнодорожной насыпи. • Ландшафтный комплекс Бернт-Бридж-Крик <ul style="list-style-type: none"> - Обеспечьте совместимость подходов к эстакадам с соседними районами, при этом входные данные из района должны быть обращены к каждому концу мостов, насколько это возможно. - Определите местную тему оформления эстакад. <p>Временные последствия</p> <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • В частности, не существует нормативных требований, касающихся временного воздействия на качество изображения. Программа должна была соответствовать федеральным, государственным и местным стандартам проектирования в отношении освещения и бликов. <p>XX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соблюдайте стандартные строительные требования, касающиеся уменьшения освещенности и бликов. • Экранируйте освещение строительной площадки, чтобы по возможности уменьшить попадание света на близлежащие жилые дома и предприятия. • Сведите к минимуму визуальную навязчивость, размещая строительную технику и складские материалы в местах, менее чувствительных к зрению, когда это возможно, и в местах, не видимых с дороги или жителям и предприятиям. • Обеспечьте, насколько это возможно, общественные зоны для наблюдения за процессами строительства и сноса, используя их как возможность для просвещения общественности.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Проведите дополнительные испытания, чтобы убедиться, что уровни вибрации на LRV-1 и LRV-2 будут ниже критерия 72 дБ (проект SEIS, раздел 3.11, рисунок 3.11-9). <p>В портлендском сегменте не прогнозируется воздействия вибрации, поэтому в смягчении последствий нет необходимости.</p> <p>Временные последствия</p> <p>Конструктивные показатели шума и вибрации BMP, применимые к модифицированному LPA с любым вариантом конструкции, обсуждаются ниже.</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соблюдайте меры по снижению шума при строительстве ODOT (§ 00290.32 Контроль шума) во время строительства. • Если во время строительства модифицированного LPA возникнет конкретная жалоба на воздействие шума, примите меры по снижению шума, описанные в разделе 3.11.6 проекта SEIS, в соответствии с указаниями инженера. <p>Хотя WSDOT не имеет положений о контроле шума, WSDOT добровольно соблюдает § 00290.32 в отношении работ, выполненных в Вашингтоне.</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>В дополнение к § 00290.32, ODOT и WSDOT также будут внедрять дополнительные методы снижения шума, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ограничьте выполнение работ, производящих высокий уровень шума (таких как перетаскивание, погрузка трофеев, работа с домкратом и использование другого оборудования для демонтажа), до 7:00 утра - 19:00 вечера. Максимальный уровень шума, связанный с забивкой свай, может достигать 105 дБА на расстоянии 50 футов. Снижение шума, связанного с забиванием свай, по возможности, может включать бурение стволов или бурение с помощью шнека, а не забивание свай (однако использование шнека вряд ли будет возможно или практически не во всех местах) или ограничение времени проведения работ. Другие, менее эффективные методы снижения шума при забивке свай включают нанесение покрытия на сваи, использование свайных подушек или поршневых глушителей. Если забивка свай превышает пределы, указанные в таблице 3.11-4 в разделе 3.11 проекта SEIS "Шум и вибрация", в местные органы власти будет направлен запрос об изменении уровня шума. • Ведите строительный журнал для каждой из промежуточных площадок строительства. Журнал будет содержать общую информацию о строительстве, такую как время проведения работ, тип используемого оборудования и другую информацию, которая может помочь снизить потенциальное воздействие шума. • Создайте горячую линию для рассмотрения жалоб на шум и сопоставления их со строительными отчетами. Программа мониторинга строительства и рассмотрения жалоб поможет обеспечить соответствие всего оборудования государственным, местным требованиям и требованиям любого производителя по уровню шума. Оборудование, не соответствующее стандартам, будет выведено из эксплуатации до проведения надлежащего ремонта и повторной проверки оборудования на соответствие требованиям. Эта процедура будет применяться ко всем самосвалам, погрузчикам, экскаваторам и другой технике, которая будет широко использоваться на строительных площадках и которая будет способствовать потенциальному шумовому эффекту.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> Используйте оборудование, соответствующее соответствующим стандартам по уровню шума, установленным Агентством по охране окружающей среды (EPA). [REDACTED] [REDACTED] Контролируйте все действия, которые могут привести к вибрации на уровне 0,5 дюйма в секунду или выше, если конструкции находятся вблизи места проведения строительных работ, в соответствии с требованиями WSDOT и ODOT. Это может включать в себя забивку свай, установку виброплит, уплотнение грунта и другие строительные работы, которые потенциально могут вызвать высокий уровень вибрации. Для объектов исторической застройки в радиусе 500 футов от места строительства следите за строительными работами, при которых вибрация, связанная со строительством, может превышать 0,2 дюйма в секунду при кратковременных вибрациях и 0,1 дюйма в секунду при непрерывных вибрациях. <p>Дополнительные меры по снижению вибрации, направленные на защиту морской флоры и фауны, описаны в проекте SEIS, раздел 3.16 "Экосистемы". Дополнительные меры по смягчению последствий, связанные с историческими объектами застройки, описаны в разделе 3.8 проекта SEIS. [REDACTED]</p> <p>Никаких конкретных мер по снижению уровня вибрации во время строительства не предлагается.</p>
Энергия	<p>Долгосрочные последствия [REDACTED]</p> <p>Законодательство и политика штатов Орегон и Вашингтон поддерживают сокращение выбросов от транспорта, чтобы свести к минимуму вклад в изменение климата; однако в федеральных нормативных актах, правилах штата или местных нормативных актах нет конкретных требований к мерам по смягчению последствий. Программа поддерживает государственные, региональные и местные цели по сокращению выбросов парниковых газов. Чтобы облегчить переход от одноместных транспортных средств, программа расширит возможности мультимодальных перевозок, включая:</p> <ul style="list-style-type: none"> Удлиненный легкорельсовый транспорт. Расширены действующие транспортные средства. Управление спросом (например, взимание платы за проезд по переменной ставке). Повышение эффективности эксплуатации и технического обслуживания. <p>[REDACTED]</p> <ul style="list-style-type: none"> Используйте энергоэффективные электрические системы для транзитных станций и других нужд в электричестве, чтобы снизить потребление энергии. <p>Временные последствия [REDACTED]</p> <ul style="list-style-type: none"> В штате Орегон соблюдайте требования раздела 290 стандартных спецификаций ODOT. В Вашингтоне, компания с подразделением стандартных спецификаций WSDOT 1-07. <p>[REDACTED]</p>

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> ● Все работы в Вашингтоне и Орегоне будут проводиться в соответствии с Руководством WSDOT по охране окружающей среды, глава 425: Качество воздуха, энергетика и парниковые газы, включая: <ul style="list-style-type: none"> - Сведите к минимуму задержки в движении транспорта в часы пиковой нагрузки. - Сведите к минимуму ненужный холостой ход дизельной строительной техники на стройплощадке. - Обучите операторов транспортных средств отключать оборудование, когда оно не используется активно, чтобы снизить выбросы при работе на холостом ходу. - Подготовьте план регулирования дорожного движения с указанием объездных путей и стратегических сроков строительства (например, ночных работ), чтобы обеспечить движение транспорта в этом районе и сократить, насколько это практически возможно, количество дублеров и задержек для пассажиров. ● Продолжайте изучать достижения в области энергосберегающих материалов и методов.
<p>Качество воды и гидрология</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> ● По мере разработки проекта проводите детальный гидравлический анализ затронутых пойм. Если прогнозируется повышение базовой отметки затопления, оцените смягчение последствий с помощью работ по выемке грунта в пойме (баланс выемки/засыпки) в пределах зоны действия модифицированного LPA и определите, могут ли потребоваться дополнительные земельные участки для достижения требуемых смягчающих мер. Проведите гидравлическое исследование местности, чтобы задокументировать воздействие, меры по смягчению последствий, оценку альтернатив и полученные результаты в соответствии с положениями 23 CFR 650A. ● Сотрудничайте с городом Портленд, чтобы гарантировать, что компенсация за хранение в местах затопления не нанесет ущерба видам, находящимся под угрозой исчезновения, и их среде обитания (пересмотренный Кодекс застройки пойм, глава 24.50 "Зоны, опасные для наводнений"). ● Соблюдайте требования ODOT и WSDOT по управлению ливневыми стоками, а также правила городов Портленд и Ванкувер в отношении участков модифицированного LPA вдоль дорог, находящихся в ведении городских властей, во время строительства и в отношении долгосрочной очистки ливневых стоков перед сбросом в принимающие воды. ● Выберите и спроектируйте системы контроля качества воды, чтобы обеспечить соответствие всем федеральным, государственным и местным нормативным требованиям, строительным и муниципальным разрешениям на ливневую очистку, выданным в соответствии с разделом 401 CWA, для снижения содержания взвешенных веществ, макрочастиц и растворенных металлов; с учетом последних климатических моделей; и для очистки недавно выявленных загрязняющих веществ, таких как 6PPD-хинон. ● Построить сооружения для регулирования стока, чтобы обеспечить проникновение или снижение расхода всего стока в исследуемой зоне, в соответствии с местными нормативными требованиями. Смягчение последствий увеличения стока в Колумбийское болото или реку Колумбия не потребуется, поскольку эти водные объекты освобождены от управления количеством ливневых стоков. Однако последствия увеличения стока можно было бы уменьшить, используя инфильтрацию

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечьте наличие на рабочем месте соответствующего оборудования и материалов для ликвидации разливов, указанных в плане SPCC и PCP. • За исключением барж и стационарного крупногабаритного оборудования (кранов, генераторов), работающего с барж или рабочих платформ, заправляйте топливо и обслуживайте оборудование на расстоянии не менее 150 футов от поверхности любого водоема, используя вторичную защитную оболочку, чтобы свести к минимуму вероятность попадания разливов или утечек в водный путь. • Перед прибытием на строительную площадку очистите и осмотрите все оборудование, которое будет использоваться для строительных работ, чтобы убедиться в отсутствии потенциально опасных материалов, отсутствии утечек, отсутствии вредных сорняков и правильной работе оборудования. Будут определены ежедневные процедуры проверки и очистки. • При обнаружении утечки на тяжелом оборудовании, используемом в проекте, немедленно уберите оборудование из этого помещения и не используйте его больше до тех пор, пока оно не будет надлежащим образом отремонтировано. В тех случаях, когда ремонт за пределами площадки практически невозможен, план SPCC и PCP должны документировать меры, которые необходимо принять для предотвращения и/или локализации аварийных разливов в зоне проведения работ/ремонта, чтобы гарантировать, что загрязняющие вещества не попадут в поверхностные воды и не приведут к нарушению применимых стандартов качества воды. • Управлять строительным оборудованием можно, находясь на плавучих баржах, с настилов временных рабочих мостов и платформ, с настилов существующих или заменяемых мостов, а также с участков берега реки, расположенных выше уровня моря. Баржи и вспомогательные суда будут эксплуатироваться на воде. • Предусмотреть соответствующие меры по локализации всего оборудования (включая баржи, рабочие палубы, стационарное энергетическое оборудование и складские помещения) в соответствии с планом SPCC и PCP для предотвращения и/или локализации аварийных разливов, чтобы гарантировать, что никакие загрязняющие вещества не попадут в поверхностные воды и не приведут к нарушению применимых стандартов качества воды. • Проектируйте и устанавливайте временные рабочие мосты и платформы, коффердамы и изоляционные кожухи буровых шахт в соответствии с Руководством ODOT по гидравлике, в котором установлены критерии, позволяющие избежать перекрытия этих сооружений во время паводков. • Техническая вода, образующаяся на объекте в результате строительных работ, сноса зданий или промывки, будет содержаться и обрабатываться в соответствии с применимыми стандартами качества воды перед поступлением в поверхностные воды или повторным попаданием в них. • Не проводите работы по укладке покрытия, заделке сколов или покраске полос в дождливую или сырую погоду. • В соответствии с планом SPCC и PCP, в соответствии со стандартной спецификацией ODOT 00290.30(a), необходимо создать зону очистки желоба для бетоновозов для надлежащего хранения влажного бетона. <p>▮▮▮▮ ▮▮ ▮▮▮▮▮▮ ▮ ▮▮▮▮▮▮▮ ▮▮▮▮▮▮▮/▮▮▮▮▮▮▮▮▮▮▮▮</p> <ul style="list-style-type: none"> • Потребуйте от подрядчика подготовить и внедрить TESCP, чтобы свести к минимуму воздействие, связанное с расчисткой, удалением растительности, сортировкой, засыпкой, уплотнением или земляными работами. BMP, указанные в TESCP, будут использоваться для контроля отложений, образующихся в результате всех мероприятий по удалению растительности или нарушению почвенного покрова. Могут

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>потребуется дополнительные временные меры контроля, помимо описанных в TЕСSP, если окажется, что загрязнение или эрозия могут быть вызваны погодными условиями, характером материалов или ходом работ. Для получения дополнительной информации обратитесь к стандартным спецификациям ODOT от 00280.00 до 00280.90.</p> <ul style="list-style-type: none"> • В рамках TЕСSP необходимо обозначить границы расчистки оранжевым барьерным ограждением везде, где предлагается расчистка на ручье/водно-болотном угодье или его буферной зоне или рядом с ними, и установить ограждение по периметру/иловое заграждение, необходимое для защиты поверхностных вод и других критических зон. Местоположение будет указано в поле, исходя из условий на объекте и TЕСSP. Для получения дополнительной информации об ограждении от ила обратитесь к стандартной спецификации ODOT 00280.16(c). • Потребуйте от подрядчика назначить по крайней мере одного сотрудника в качестве руководителя ESC. Руководитель ESC будет отвечать за реализацию плана SPCC и PCP, а также за обеспечение соблюдения всех местных, государственных и федеральных требований по борьбе с эрозией и наносами. • Все меры TЕСSP будут проверяться и поддерживаться в рабочем состоянии в соответствии с требованиями применимых разрешений. Подрядчик также выполнит техническое обслуживание и ремонт оборудования TЕСSP, как описано в стандартных спецификациях ODOT с 00280.60 по 00280.70. • При строительстве и сносе зданий на суше размещайте площадки для подготовки проекта и складирования материалов как минимум в 150 футах от поверхностных вод, в уже освоенных районах, таких как автостоянки или управляемые поля, если только биолог ODOT/WSDOT не определит, что топографические особенности или другие характеристики участка позволяют использовать его ближе к краю поверхности воды. • Выполняйте земляные работы в сухих или обезвоженных условиях, где это практически возможно. Все поверхностные воды, поступающие к месту раскопок, будут отводиться за счет использования коффердамов и/или дамб. Коффердамы и бермы должны быть сооружены из мешков с песком, чистого камня, стальных листов или других не подверженных эрозии материалов. • Ограничьте формирование банка в пределах, указанных в утвержденных планах оценки. Незначительные корректировки, внесенные в полевых условиях, будут произведены только после рассмотрения и одобрения инженером. • Устанавливайте биоразлагаемые противоэрозионные покрытия в местах проведения работ, нарушающих почвенный покров, на крутых склонах (1 час 3 минуты или круче), подверженных эрозии, и в пределах 150 футов от поверхностных вод. В районах деятельности, нарушающей почву, которые не соответствуют вышеуказанным критериям, будут приняты меры по борьбе с эрозией, указанные в утвержденном TЕСSP. Для получения дополнительной информации о защитном покрытии от эрозии обратитесь к стандартной спецификации ODOT 00280.14I. • Покройте подверженные эрозии материалы (материалы, способные смещаться и переноситься дождем, ветром или поверхностными водными стоками), временно хранящиеся или складированные для использования в проектной деятельности, чтобы предотвратить вымывание отложений из зоны хранения в поверхностные воды. При временном хранении или складировании запасов должны соблюдаться меры, описанные в стандартной спецификации ODOT 00280.42. • Стабилизируйте все открытые участки почвы в соответствии с мерами, предписанными в TЕСSP. После проведения сортировочных работ проведите гидросеменную обработку всех незасеянных участков почвы и восстановите все временно нарушенные участки растительностью, присущей данному месту. Для

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>получения дополнительной информации обратитесь к стандартным спецификациям ODOT от 01030.00 до 01030.90.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Там, где условия на участке благоприятствуют вегетативному росту, высаживайте местную растительность, характерную для данного места, на участках, временно нарушенных строительными работами. Восстановление растительного покрова строительных сервитутов и других территорий произойдет после завершения проекта. Деревья будут высаживаться в соответствии со стандартами безопасности дорожного движения. Прибрежная растительность была бы пересажена видами, произрастающими в данном географическом регионе. Посаженная растительность будет поддерживаться в надлежащем состоянии и контролироваться в соответствии с требованиями нормативных разрешений. Для получения дополнительной информации обратитесь к стандартным спецификациям ODOT от 01040.00 до 01040.90. <p>Вибрационные молотки BMPs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Используйте вибрационный молоток для забивки стальных свай с максимальной эффективностью, чтобы свести к минимуму уровень шума. • Проведите забивку свай ниже уровня OHWM в период с 15 сентября по 15 апреля. Установка и демонтаж вибрационных свай (а также некоторые другие строительные работы на воде) могут проводиться круглый год при условии, что они проводятся в соответствии со всеми разрешениями регулирующих органов. • В пределах одного и того же канала водоема одновременно могут работать не более двух забивных свай. • Используйте пузырчатую завесу или другое столь же эффективное устройство для снижения шума во время всех забивок свай, проводимых на глубине более 2 футов (0,67 метра). • Разработать и внедрить план гидроакустического мониторинга на основе шаблона, разработанного Рабочей группой по гидроакустике рыболовства, в координации с FHWA и FTA, для подтверждения эффективности устройств подавления шума и того, что прогнозируемые уровни шума адекватно отражают область потенциального возникновения травм. • Подготовьте план мониторинга морских млекопитающих и создайте зоны защиты от травм для морских млекопитающих. • Установите конусы или другие устройства, предотвращающие приседание, на сваи из труб с открытыми концами, чтобы предотвратить приседание рыбоядных птиц. • Извлекайте временные сваи с помощью вибромолота или путем прямого вытягивания и не допускайте намеренного разрушения путем скручивания или изгиба. • Если временный штабель не может быть удален, обрежьте или вдавите его на 3 фута ниже уровня грязи. В местах, где присутствуют опасные материалы, или рядом с инженерными коммуникациями, временные сваи могут быть срезаны на линии или подводными горелками, если такие действия не будут противоречить навигационным элементам. <p>Временные сваи BMPs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Разработайте временный план управления водными ресурсами в соответствии с требованиями раздела 00245.03 Специального положения ODOT и предоставьте его NOAA Fisheries для рассмотрения и утверждения до начала любых работ по изоляции зоны, связанных со спасением рыбы. • Устанавливайте коффердамы и изолирующие кожухи таким образом, чтобы свести к минимуму попадание рыбы в ловушку. Шпунтовые сваи будут устанавливаться сверху вниз, медленно опускаясь до соприкосновения с основанием.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • В нижней части корпуса просверлены отверстия для экранирования шахт, чтобы свести к минимуму вероятность попадания рыбы во время монтажа. Максимальное отверстие экрана должно составлять приблизительно 3/32 дюйма (2,38 мм) по диагонали (NOAA Fisheries 2022). • Проводите вылов рыбы в соответствии с наилучшими практиками, изложенными в биологическом заключении для консультаций по программе федеральной помощи ODOT. • Попросите квалифицированного биолога-рыболова провести отлов рыбы и контроль за его выпуском, чтобы свести к минимуму риск травмирования рыбы. • Подготовьте отчет о спасении рыбы и отправьте его в NOAA Fisheries, USFWS, ODFW и WDFW после завершения проекта. • Приложите разумные усилия для отлова рыб, занесенных в Закон об исчезающих видах, присутствие которых известно или может быть вероятным, в изолированной от воды рабочей зоне, используя методы, сводящие к минимуму риск получения травм. Попытки ловить рыбу неводом и/или сетями предшествовали бы использованию электроудачного оборудования. • Если необходимо использовать электрорыболовство, проводите его в соответствии с “Руководящими принципами NOAA по рыболовству для электрорыболовства в водах, содержащих лососевых, перечисленных в Законе об исчезающих видах” (NOAA Fisherships 2000), или в самой последней редакции. <p><i>BMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Проводите строительные работы в соответствии с местными, государственными и федеральными разрешениями на допустимое рабочее время. Если работа ведется в ночное время, может потребоваться временное освещение, чтобы обеспечить лучшую видимость для обеспечения безопасности водителя и работников. Если требуется временное освещение, подрядчик должен использовать направленное освещение с помощью экранированных светильников, чтобы контролировать блики и направлять свет на рабочую зону, а не на поверхность воды. <p><i>BMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Избегайте и сводите к минимуму краткосрочное воздействие на экосистемные ресурсы при окончательном проектировании, насколько это практически возможно. • Восстанавливать временно нарушенную наземную среду обитания в соответствии с применимыми нормативными требованиями. • Обеспечьте компенсационное смягчение неизбежного воздействия на экосистемные ресурсы в соответствии с применимыми федеральными, государственными и местными нормативными требованиями. • Проводить мероприятия, которые могут оказать воздействие на гнездящихся перелетных птиц, такие как удаление гнезд, в соответствии с положениями Закона о международном договоре о перелетных птицах, который требует, чтобы гнезда перелетных птиц удалялись только в то время, когда гнезда неактивны.
<p>Геология и подземные воды</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p><i>BMPS</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Проектируйте конструкции в соответствии с федеральными, штатными и городскими строительными сейсмическими нормами и стандартами и применяйте достижения в области сейсморазведки и строительных материалов, а также обновления в концептуальной модели.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>восемью местными агентствами-партнерами. Команда программы IBR продолжит рассматривать и внедрять меры по смягчению и минимизации последствий в ходе разработки EIS, а также при окончательном проектировании и строительстве.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Выбросы от использования и опыт работы с пользователем: соображения по проектированию и внедрению <ul style="list-style-type: none"> – Для повышения устойчивости при проектировании будут учитываться будущие условия, включая более частые и сильные зимние штормы, снижение уровня воды в засушливый сезон и увеличение количества и интенсивности жарких дней в летние месяцы. – Принимая во внимание влияние будущих климатических изменений на пользователей транспортной системы, при проектировании было учтено обеспечение затенения и другие меры предосторожности, с акцентом на активных транспортных и транзитных пользователей. • Эксплуатация и техническое обслуживание <ul style="list-style-type: none"> – Сведение к минимуму энергопотребления (например, светодиодных ламп) и использование экологически чистых источников энергии. – Обеспечение накопления энергии на мостах для работы в случае перебоев в подаче электроэнергии. – Максимально увеличить использование возобновляемых источников электроэнергии для работы (освещение, вывески, транспорт, сбор платы за проезд) до 100% в кратчайшие сроки. – Исследуем потенциал ветрогенерации, солнечных панелей для энергетических нужд или пьезоэлектрических комбайнов для получения энергии из вибрации дорожного движения. – Использование полностью электрического или водородного парка технического обслуживания (ожидается к 2045 году). – Разработка руководящих принципов по замене оборудования, использованию альтернативных видов топлива и стандартов на материалы. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Стратегии сокращения энергопотребления при строительстве модифицированного LPA будут включать в себя целый ряд вариантов. В Орегоне и Вашингтоне действуют стандартные технические требования, которые позволят сократить выбросы парниковых газов во время строительства, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Раздел 290 стандартных спецификаций ODOT содержит требования к охране окружающей среды и включает меры по борьбе с загрязнением воздуха. Эти меры контроля включают ограничение времени работы транспортных средств и оборудования на холостом ходу, что также позволит снизить потребление энергии и выбросы парниковых газов. • Многие спецификации стандартов WSDOT, направленные на минимизацию воздействия на качество воздуха, также позволят сократить потребление энергии и выбросы парниковых газов, в том числе: <ul style="list-style-type: none"> – Сведение к минимуму задержек движения в часы пиковой нагрузки. – Сведение к минимуму ненужного простоя дизельной строительной техники на стройплощадке. – Обучение операторов транспортных средств тому, как отключать оборудование, когда оно не используется активно, для снижения выбросов при работе на холостом ходу.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> – Подготовка плана управления дорожным движением с указанием объездных путей и стратегических сроков строительства (например, ночных работ) для продолжения движения транспорта по этому району и сокращения, насколько это возможно, резервных копий и задержек для пассажиров. <p>По мере разработки строительных пакетов и планов программа IBR будет оценивать потенциал дальнейшего сокращения выбросов парниковых газов, связанных со строительством. Это может быть реализовано с помощью спецификаций тендерной документации на строительство или требований к производительности и может включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Строительные материалы. <ul style="list-style-type: none"> – Технические требования к материалам для снижения выбросов в атмосферу; используйте экологические декларации о продукции для оценки различных вариантов выбора материалов. – Сведите к минимуму протяженность цепочек поставок материалов, используя, где это возможно, местные источники, сохраняя при этом приемлемый уровень качества материалов. – Используйте более экологически чистые методы производства цемента и бетона (например, учитывайте различные смеси, требования к топливу для обжига и производства) и, если сочтете целесообразным, включите их в спецификации материалов. – Максимально используйте переработанные материалы, чтобы сократить производство первичных материалов и их внедрение. Это включало бы переработку существующих бетонных и асфальтобетонных покрытий в рамках программы для использования в качестве заполнителя, подосновы, материалов для обратной засыпки и т.д. – Подумайте о том, чтобы расставить приоритеты в отношении поставщиков, которые документально подтверждают свою ответственность за соблюдение принципов устойчивого развития, например, участвуя в отраслевом конкурсе EPA ENERGY STAR Challenge и отчитываясь о нем. • Использование топлива и энергии. <ul style="list-style-type: none"> – Определите целевые показатели выбросов для подрядчиков и поощряйте использование возобновляемых видов топлива и электрооборудования. – Укажите улучшенные стандарты выбросов дизельного топлива для строительства и транспортных средств. – Используйте возобновляемое дизельное топливо, возобновляемый пропан или другие виды топлива с низким содержанием углерода в строительном оборудовании и при транспортировке материалов. – Выберите конкретное электрическое оборудование (например, освещение), чтобы максимально повысить энергоэффективность, при условии, что оно отвечает требованиям безопасности и другим проектным требованиям. – Старайтесь уделять приоритетное внимание использованию оборудования, работающего на батарейках, и ограничивать использование дизельного оборудования, работающего в соответствии с менее строгими стандартами выбросов, чем уровень 4.78

⁸ Агентство по охране окружающей среды (EPA) приняло комплексную национальную программу по сокращению выбросов дизельных двигателей для внедорожного использования (строительная техника) путем интеграции систем контроля двигателя и расхода топлива в единую систему для достижения максимального сокращения выбросов. Чтобы соответствовать этим стандартам уровня 4 по выбросам вредных веществ, производители двигателей будут выпускать новые двигатели с передовыми технологиями контроля выбросов.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<ul style="list-style-type: none"> • Сокращение отходов. <ul style="list-style-type: none"> – Сведите к минимуму строительные отходы. – Рассмотрите возможность принятия или внедрения безотходного плана сноса, включая план утилизации, чтобы максимально увеличить переработку или повторное использование старых компонентов моста. • Организация дорожного движения во время строительства.⁹ • Поддерживайте и поощряйте альтернативные виды транспорта во время строительства, такие как субсидирование транзита или отмена тарифов на период строительства. • Другие подходы, предложенные заинтересованными сторонами, учреждениями и общественностью.
<p>Экологическая справедливость</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>Применимые нормативные требования перечислены ниже:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Раздел 42 USC, раздел 4601, Единый закон о содействии переселению и политике в области недвижимости (1970) • Раздел 23 CFR, часть 772, Процедуры снижения шума от дорожного движения и строительного шума • ORS 467.010, Глава 340, раздел 35, Правила борьбы с шумом <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соблюдение раздела 4601 раздела 42 USC, Единого закона о содействии переселению и политике в области недвижимости (см. проект SEIS, раздел 3.3 "Приобретение недвижимости и перемещение"). Для населения с низким уровнем дохода или с особыми обстоятельствами программа переселения может включать помощь в приобретении жилья. <p>XXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Соответствие стандартным требованиям ODOT и WSDOT по снижению шума, которые применяются при строительстве автомобильных дорог, включая мониторинг шума и вибрации (см. проект SEIS, раздел 3.11 "Шум и вибрация"). Мониторинг будет включать: <ul style="list-style-type: none"> – Создайте горячую линию для рассмотрения жалоб на шум во время строительства. Программа мониторинга строительства и рассмотрения жалоб поможет гарантировать, что все оборудование соответствует государственным, местным требованиям и требованиям производителя по уровню. Оборудование, не соответствующее стандартам, будет выведено из эксплуатации до проведения надлежащего ремонта и повторной проверки оборудования на соответствие требованиям. Эта процедура будет применяться ко всем самосвалам, погрузчикам, экскаваторам и другой технике, которая будет широко использоваться на строительных площадках и которая будет способствовать потенциальному шумовому эффекту. – Проводите вибромониторинг всех видов деятельности, которые могут привести к возникновению вибрации на уровне 0,5 дюйма в секунду или выше, там, где сооружения находятся вблизи места проведения строительных работ. Это может

⁹ Меры по минимизации последствий дорожных заторов, связанных со строительством (и, следовательно, выбросов), описаны в Техническом отчете по транспортировке.

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>включать в себя забивку свай, установку виброплит, уплотнение грунта и другие строительные работы, которые могут вызвать высокий уровень вибрации. Эффективного метода полного устранения воздействия вибрации на строительные конструкции не существует, однако, ограничивая и контролируя действия, вызывающие вибрацию, можно свести к минимуму воздействие вибрации на строительные конструкции.</p> <p>XXXXXXXXXX XXXXXX XX XXXXXXXX</p> <p>В настоящее время не существует нормативных актов, которые компенсировали бы воздействие платы за проезд по программе IBR на население с низкими доходами, хотя такие нормативные акты могут быть введены в будущем в поддержку программы взимания платы за проезд с населения с низкими доходами или политики справедливого взимания платы за проезд, которая уменьшила бы или компенсировала экономическое бремя взимания платы за проезд для населения с низкими доходами и меньшинств. Ставки платы за проезд и политика, применяемые на существующем межштатном мосту (взимание платы до завершения строительства) и на новых мостах через реку Колумбия в соответствии с измененным Соглашением о плате за проезд (долгосрочное взимание платы за проезд), будут совместно установлены Комиссией по транспорту штата Орегон и Комиссией по транспорту штата Вашингтон. Комиссии рассмотрят возможные льготы и скидки, которые могут включать в себя программу скидок для лиц с низким уровнем дохода. Обе комиссии будут работать сообща, чтобы определить, как применять такие льготы и скидки к программе IBR.</p> <p>XXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX XXX XXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>XXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Контролируйте и настраивайте показания счетчиков на пандусах, управляйте временем в пути, задержками и другими показателями эксплуатационной эффективности в соответствии с процедурами ODOT и WSDOT на шоссе. • Координируйте свои действия с местными органами власти для корректировки местных уличных сетей, что может включать следующие действия: <ul style="list-style-type: none"> – Запретите парковку на улице в периоды пиковой нагрузки, чтобы увеличить поток транспортных средств и сократить задержки в движении, связанные с замедлением движения транспортных средств, въезжающих на уличные парковочные места и выезжающих с них. – Добавьте карманы для разворота в необходимых местах (например, полосу для правого поворота на юг на пересечении 15-й улицы и улицы Колумбия в Ванкувере), чтобы улучшить движение транспортных средств и сократить задержки в движении, связанные с узкими местами на перекрестках. – Измените время подачи сигналов светофора (например, для перекрестка с бульваром Милл-Плейн), чтобы максимально увеличить поток пассажиров и сократить задержки в движении. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXXX X XXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX XXXXXX X XXXXXXX XXXXXXX</p> <ul style="list-style-type: none"> • Обеспечьте смягчение последствий потери рабочих мест в сфере услуг в рамках потенциального будущего трудового соглашения и/или проектного трудового соглашения. Это соглашение будет далее определяться как прогресс в разработке и планировании проекта и будет охватывать такие темы, как: <ul style="list-style-type: none"> – Принятие целей по вовлечению предприятий из числа меньшинств, принадлежащих женщинам, развивающихся предприятий и предприятий,

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>находящихся в неблагоприятном положении, в заключение контрактов на строительство программ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Разработка методов работы с персоналом для предоставления опыта и деловых возможностей работникам и компаниям, находящимся в неблагоприятном положении, например, требование к подрядчикам, чтобы подмастерья выполняли определенный процент строительных работ. - Обеспечение профессиональной подготовки и установление преференций при заключении контрактов на оказание местных услуг. - Внедрение программы мониторинга и оценки для отслеживания этих мер на этапе окончательного проектирования, строительства и эксплуатации проекта, чтобы помочь обеспечить реализацию преимуществ поощрения участия предприятий, принадлежащих меньшинствам. <p>XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p> <p>В рамках этого EIS предлагаются конкретные программные меры по минимизации непропорционально высоких и неблагоприятных последствий для населения EJ, связанных с взиманием платы за проезд. Как описано в проекте SEIS, раздел 3.20 "Экологическая справедливость", взимание платы за проезд по существующему межштатному мосту и новому мосту через реку Колумбия приведет к увеличению транспортных расходов в процентном отношении к расходам домохозяйств некоторых стран Юго-Восточной Азии. Некоторые преимущества проекта, такие как увеличение инвестиций в региональную сеть общественного транспорта, пешеходного и велосипедного движения, могут быть недоступны или нецелесообразны для населения Восточной Европы с фиксированным графиком работы и обязательствами по трудоустройству, обучению в школе и/или уходу за детьми. Несмотря на то, что способ оплаты потенциальной программы взимания платы за проезд еще не определен, модель транспондера может стать обременительной для групп населения с низким уровнем дохода и меньшинств из-за первоначальных затрат и технических требований, связанных с приобретением и установкой транспондера.</p> <p>Конкретные программные меры по смягчению последствий для непропорционально высокого уровня и неблагоприятных последствий для населения в результате взимания платы за проезд могут включать:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Программа взимания платы за проезд с низким уровнем дохода и/или на справедливой основе: Если OTC и WSTC решат внедрить программу взимания платы за проезд с низким уровнем дохода на существующем межштатном мосту (плата за проезд до завершения строительства) и на новых мостах через реку Колумбия в соответствии с измененным LPA (долгосрочная плата за проезд), это сыграет решающую роль в смягчении последствий. непропорционально высокие и неблагоприятные последствия взимания платы за проезд для населения Ближнего зарубежья. Дополнительные меры по смягчению последствий могут потребоваться, если в будущем будет введена плата за проезд по шоссе I-205 или если будет внедрена региональная система взимания платы за проезд. Обе транспортные комиссии активно изучают программы взимания платы за проезд для малообеспеченных граждан, в том числе вопрос о том, как такая программа может быть реализована в каждом штате. Основная работа, проделанная на сегодняшний день, включает: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Орегонская программа взимания платы за проезд по шоссе I-205 и I-5 Toll Project в рамках программы равноправия</u> (2023). OTC разработала ключевые элементы программы взимания платы за проезд с малообеспеченных граждан - первой в своем роде в стране, - которая будет обслуживать путешественников с низким

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>доходом, которые не могут изменить свой график поездок или часто путешествуют по межгосударственным трассам. Программа позволит сбалансировать воздействие на других путешественников, но при этом достичь общих целей программы по сокращению пробок на дорогах и увеличению доходов от улучшения транспортного обслуживания. Основные обязательства включают в себя как минимум 50%-ную скидку на проезд для клиентов в Орегоне или Вашингтоне, доход семьи которых составляет до 200% от федерального прожиточного минимума, а также льготы для признанных на федеральном уровне племен и транспортных средств племенного правительства.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Исследование программы WSDOT для платных дорог с низким уровнем дохода для скоростных платных полос I-405 и SR 167</u> (2021). WSDOT разработала ряд вариантов программ и оценочных показателей для оценки возможностей программы скидок на оплату проезда в интересах неравноправных групп населения. Опции включают процентные скидки и скидки с фиксированной ставкой за поездку, скидки на оплату проезда по времени, бесплатные поездки за плату и снижение максимальной ставки платы за проезд. Хотя это исследование проводилось для скоростных платных полос I-405 и SR 167 в Вашингтоне и не будет напрямую касаться программы IBR, исследование и его результаты могут повлиять на будущие обсуждения и координацию между OTC и WSTC относительно будущего региональной программы взимания платы. • Равный доступ к технологиям и информации: ODOT, WSDOT и региональные партнеры будут предоставлять информацию по конкретным программам, например, о том, как получить транспондеры и/или как получить транспортную помощь, особенно для водителей с низким уровнем дохода. <ul style="list-style-type: none"> - Найдите места для приобретения транспондеров вблизи районов с низким уровнем дохода. Программа IBR будет сотрудничать с государственными учреждениями и поставщиками государственных услуг для определения мест, удобных для проживания в районах с низким или малообеспеченным населением и доступных различными видами транспорта. - Дайте возможность населению, не имеющему кредитных карт или текущих счетов, получать транспондеры, расплачиваясь наличными или электронными банковскими переводными картами. - Обмениваться информацией с другими поставщиками государственных услуг и через них, особенно с теми, которые непосредственно обслуживают население Ближнего зарубежья. - Делитесь информацией о существующих возможностях совместного использования аттракционов, таких как местные автопарки и vanpool-провайдеры, или работайте с партнерами над разработкой новых программ. • Раннее, всеобъемлющее и равноправное вовлечение общественности: Привлечение общественности и информационно-пропагандистская работа предлагаются в качестве важнейшего шага для обеспечения того, чтобы пользователи транспорта могли принимать осознанные решения при пересечении реки Колумбия. Участие общественности должно включать в себя проведение конкретной разъяснительной работы с потенциально затронутыми группами населения EJ, подключение этих групп к ресурсам помощи, таким как будущая программа взимания платы за проезд для лиц с низким доходом и/или по справедливой цене и другие варианты поездок, а также предоставление прозрачной информации о расходах и последствиях для их поездок в результате будущей программы взимания платы за проезд IBR. <p>Временные последствия</p>

Затронутый ресурс	Предлагаемое смягчение последствий или компенсация за измененный LPA
	<p>§§§§§§§§§§ § §§§§§§§§§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Встретьтесь с владельцами недвижимости, которых может затронуть временное приобретение, чтобы обсудить детали приобретения, такие как продолжительность приобретения и график . • Предлагаемые меры по смягчению последствий описаны в разделе 3.3 проекта SEIS "Приобретение недвижимости и перемещение". <p>§§§§§§§§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Предлагаемые меры по смягчению последствий описаны в проекте SEIS, раздел 3.1 "Транспорт"; Раздел 3.4 "Землепользование и экономическая деятельность"; Раздел 3.5 "Соседство и справедливость"; "" и раздел 3.6 "Общественные услуги". • Поддерживайте безопасные и доступные маршруты, особенно вблизи государственного жилья, жилья для престарелых и . • Координируйте свои действия с TriMet для обеспечения обслуживания паратранзитных маршрутов для жителей острова Хейден с ограниченными возможностями передвижения. <p>§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Предлагаемые меры по снижению воздействия описаны в проекте SEIS, раздел 3.11 "Шум и вибрация". <p>§§§§§§§§§§ §§§§§§§§§§</p> <ul style="list-style-type: none"> • Предлагаемые меры по смягчению последствий описаны в проекте SEIS, раздел 3.10 "Качество воздуха".
<p>Раздел 6(f) и ресурсы FLP</p>	<p>Долгосрочные последствия</p> <p>§§§§§§§§§§ §§§§§§§§§§§§</p> <p>В проекте SEIS определены потенциально затронутые разделом 6(f) и федеральные земли, преобразованные в -охраняемые парковые зоны (FLP), возможные альтернативы обхода и требования к процессу агентства, что является первыми шагами в гораздо более длительном процессе, необходимом для преобразования -объектов, охраняемых разделом 6(f) и FLP, в объекты, не связанные с парками. Программа IBR начала этот процесс, начав консультации с Департаментом парков и отдыха штата Орегон (OPRD) и мэрией города Портленд для обсуждения потенциальных воздействий 6(f) на Ист-Дельта-парк и NPS, город Ванкувер, и городом Портленд для обсуждения потенциальных воздействий FLP на Маршалл-парк, Старый город, Яблоневый парк и Восточный Дельта-парк.</p> <p>Забегаая вперед, отметим, что процесс переоборудования, как правило, включает в себя предложение о замене объекта недвижимости и консультации.</p> <p>В ходе этого процесса будет рассмотрено общественное мнение о возможном преобразовании земель Фонда охраны земель и водных ресурсов (FWCF) и земель FLP, указанных в проекте SEIS. Программа IBR продолжит поиск способов сначала избежать, а затем минимизировать воздействие на ресурсы LWCF и FLP. Если все практические альтернативы преобразованию ресурсов LWCF и FLP будут исключены, программа IBR будет координироваться с местными агентствами, в ведении которых находятся ресурсы LWCF и FLP, а также с более широким процессом координации с OPRD, NPS и GSA.</p> <p>§§§§§§§§§§</p> <p>Были разработаны альтернативные варианты, позволяющие избежать использования объектов категории 6(f), включая уменьшение ширины полосы отвода I-5 или перенос модифицированного LPA дальше на запад. Затем Программа определила, могут ли альтернативы, направленные на предотвращение, привести к другим последствиям и</p>

- Оценивайте риски для определения последствий опасных климатических явлений в следующих категориях: социальные (люди, сообщество), экологические (загрязнение, разрушение) и экономические (стоимость ремонта, финансовые потери).
- Оптимизируйте отказоустойчивость инфраструктуры, устраняя уязвимость от стихийных бедствий.

Местные партнеры могут поддержать дальнейшее сокращение выбросов парниковых газов путем внедрения дополнительных услуг и политики, таких как:

- Обеспечение более частого общественного транспорта и более масштабных инвестиций.
- Утверждение правил землепользования и выдачи разрешений на строительство таким образом, чтобы сократить количество поездок на автомобиле с одним пассажиром.
- Предоставление возможностей центра мобильности.

Вопросы, которые программа IBR будет продолжать решать в ходе текущей разработки, включают:

- Как будущий климат повлияет на наши природные системы и инфраструктуру?
- Как изменение климата повлияет на исторически уязвимые слои населения?
- Как программа IBR может уменьшить воздействие климата на сообщества, приоритетные для обеспечения справедливости?
- Как мы можем создать устойчивую инфраструктуру?

Как программа IBR будет способствовать обеспечению справедливости с помощью процессов и результатов?

В сотрудничестве с IBR Equity Advisory Group в рамках Программы была принята концепция обеспечения справедливости, которая определяет процессы и желаемые результаты с точки зрения дальнейшего обеспечения справедливости. В основе концепции лежит определение справедливости для конкретной программы и шесть целей в области справедливости, которые в совокупности формируют основу для анализа, представленного в проекте SEIS, и других программных мероприятий.

Определение собственного капитала

Программа IBR будет продолжать решать в ходе текущей разработки, включая:

- Как будущий климат повлияет на наши природные системы и инфраструктуру?
- Как изменение климата повлияет на исторически уязвимые слои населения?
- Как программа IBR может уменьшить воздействие климата на сообщества, приоритетные для обеспечения справедливости?
- Как мы можем создать устойчивую инфраструктуру?

В сотрудничестве с IBR Equity Advisory Group в рамках Программы была принята концепция обеспечения справедливости, которая определяет процессы и желаемые результаты с точки зрения дальнейшего обеспечения справедливости. В основе концепции лежит определение справедливости для конкретной программы и шесть целей в области справедливости, которые в совокупности формируют основу для анализа, представленного в проекте SEIS, и других программных мероприятий.

Программа IBR будет продолжать решать в ходе текущей разработки, включая:

- Как будущий климат повлияет на наши природные системы и инфраструктуру?
- Как изменение климата повлияет на исторически уязвимые слои населения?
- Как программа IBR может уменьшить воздействие климата на сообщества, приоритетные для обеспечения справедливости?
- Как мы можем создать устойчивую инфраструктуру?

Исходя из вышесказанного, наиболее уязвимыми группами населения являются: - лица, проживающие в/около исторически недостаточно обслуживаемых сообществ, которые сталкиваются с транспортными барьерами, а также лица:

- Чернокожие, коренные жители и люди с другим цветом кожи
- Племенные правительства
- Люди с ограниченными возможностями
- Сообщества с ограниченным уровнем владения английским языком
- Лица с более низкими доходами
- Бездомные люди и семьи
- Иммигранты и беженцы
- Молодые люди
- Пожилые люди

Цели обеспечения справедливости

Программа IBR установила шесть целей обеспечения справедливости:

1. **Мобильность и доступность:** Улучшите мобильность, доступность и связь, особенно для путешественников с низким уровнем дохода, людей с ограниченными возможностями и исторически недостаточно обслуживаемых сообществ, которые сталкиваются с транспортными барьерами.
2. **Физический дизайн:** Интегрируйте справедливость, историю района и культуру в элементы физического дизайна Программы, включая эстетику моста, произведения искусства, удобства и влияние на прилегающие землепользования.
3. **Выгоды для сообщества:** Найдите возможности для улучшения ситуации на местном уровне и внедрите их в дополнение к необходимым мерам по смягчению последствий.
4. **Равенство трудовых ресурсов и экономические возможности:** Обеспечьте, чтобы экономические возможности, создаваемые Программой, приносили пользу фирмам, принадлежащим меньшинствам и женщинам; чернокожим работникам, представителям коренных народов и цветного населения (VIPOC); работникам с ограниченными возможностями; и молодежи.
5. **Процессы принятия решений:** Расставляйте приоритеты в доступе, влиянии и полномочиях по принятию решений для сообществ, приоритетных для равноправия, на протяжении всей Программы при определении целей, разработке, реализации и оценке успеха.
6. **Предотвращение дальнейшего ущерба:** Активно ищите варианты с приоритетом снижения вреда, а не просто смягчайте непропорциональные последствия для исторически пострадавших и недостаточно обслуживаемых сообществ и групп населения.

Каковы следующие шаги и как будет приниматься решение?

Сообщество имеет возможность ознакомиться с проектом SEIS и высказать свои замечания в течение периода публичного рассмотрения и комментариев. Структура модифицированного LPA может быть дополнительно доработана на основе информации и выводов общественности. После периода общественного обсуждения и в сотрудничестве с совместными руководителями, сотрудничающими и

Программа замены межгосударственных мостов

участвующими агентствами и племенами программа IBR определит, какие варианты дизайна соответствуют Видению и ценностям (см. главу 1 проекта SEIS) и должны быть включены в окончательный вариант SEIS и официально рекомендованы Программой. Дизайн модифицированного LPA будет разработан с таким уровнем детализации, который позволит программе IBR подавать заявки на получение разрешений и обновлять смету расходов.

Программа IBR будет продолжать работать и укреплять отношения с учреждениями, племенами и общественностью до завершения программы.