

# ዋናው ማጠቃለያ

## የጥናት አጠቃላይ እይታ

### የ I-495 እና I-270 የሚተዳደር መስመር ጎዳናዎች (Managed Lanes) ጥናት ምንድን ነው?

የ I-495 እና I-270 የሚተዳደር መስመር ጎዳናዎች ጥናት (ጥናት) ለትልቁ የ I-495 እና I-270 የህዝብ-የግል ሽርክና (P3) መርህ-ባለ-ሙያ የመጀመሪያ አካል ነው። ይህ ጥናት በተጠቀሰው የጥናቱ 48 ማይል ርቀት ላይ ከሚገኙ ከ I-495 ከሽርክኒያ ፋየርፋክስ ካውንቲ፣ የጆርጅ ሞሽንግተን የመታሰቢያ ፓርክዌይ በስተደቡብ፣ በፖቶማክ ወንዝ ለሚገኘው የአሜሪካ ለጅዮን ድልድይ ማሻሻያዎችን ጨምሮ፣ ወደ MD 5፣ እና I-270 ን ከ I-495 እስከ ሰሜን I-370 ድረስ፣ ምሥራቃዊ እና ምሥራቃዊ I-270 ጋዳ መሬትን ጨምሮ፣ የመንገድ ላይ መጨናነቅን የሚመለከቱ አማራጮችን እየተመለከተ ነው። በሜሪላንድ ውስጥ I-495 እና I-270 in Maryland በጣም ከባድ የጉዞ መንገዶች ሁለት ናቸው፣ እያንዳንዳቸው አማካይ ዓመታዊ የትራፊክ ፍሰት (AADT) መጠን በ 2018 ውስጥ እስከ 260,000 ተሽከርካሪዎች በቀን (MDOT (የሜሪላንድ የመጓጓዣ ክፍል) SHA፣ 2019) (ይመልከቱ **ቅርጽ ES- 1**)።

ጥናቱ አመክንዮ ማለቂያ በመባል የሚታወቁትን፣ ምክንያታዊ የመጨረሻ ነጥቦችን ገምግሟል። ለትራፊክ እና ለአካባቢያዊ ትንታኔዎች ተፅዕኖ ያላቸውን አካባቢዎች ለማካተት ጥናቱ ከአመክንዮ ማለቂያ ባሻገር ያስፋፋል። እንደሚተሉት ለ MLS ሶስት የአመክንዮ ማለቂያ አሉት፡

- **ምዕራባዊ ማለቅያ**፡ በ I-495፣ 0.4 ማይሎች በስተደቡብ ከጆርጅ ሞሽንግተን የመታሰቢያ ፓርክዌይ ልውውጥ፣ ወደ ጆርጅ ሞሽንግተን የመታሰቢያ ፓርክዌይ የተጓዙት የውጭ-ዙሪሽ አውራ-መስመር ማሻሻያዎች፣ በመስመር መቀነስ እና መቀላቀል ምክንያት መጨናነቅ ሳያስከትሉ ወደ ነባር ዋና መስመሮች እንዲዋሃድ እና እንዲቀያየር ያስችላል። የሚተዳደረው መስመር በቀጥታ ወደ የሽርክኒያ ኤክስፕረስ ጎዳናዎች ማራዘሚያ ይገናኛል።
- **ደቡባዊ ማለቅያ**፡ በ I-495፣ 1.3 ማይሎች በስተ ምዕራብ የ MD 5፣ ወደ MD 5 የተጓዙት የውስጥ-ዙሪሽ አውራ-መስመር ማሻሻያዎች፣ በመስመር መቀነስ እና በሽመና እና በመቀላቀል ምክንያት መጨናነቅ ሳያስከትሉ፣ በሰሜናዊ-ደቡብ ሀይዌይ ቁጥጥር የሚደረግበት የክልላዊ መዳረሻን፣ ከማስነሻ አካባቢያዊው ስርዓት በፊት ካለው ነባር አውራ-መስመሮችን ጋር እንዲዋሃድ ያስችላል።
- **ሰሜናዊ ማለቅያ**፡ በ I-270፣ 0.6 ማይሎች በስተ ሰሜን የ I-370፣ ወደ I-370 የተጓዙት የሰሜንወሰን አውራ-መስመር ማሻሻያዎች፣ በመስመር መቀነስ እና መቀላቀል ምክንያት የሚፈጠር መጨናነቅን በመቀነስ ወደ ነባር አጠቃላይ ዓላማ መስመሮች እና ወደ ከፍተኛ ተሽከርካሪ የሚይዝ (HOV) መስመር ደህንነቱ በተጠበቀ ሁኔታ፣ እንዲዘዋወር እና እንዲተላለፍ ያስችላል። I-370 ያገናኛል ወደ MD 200፣ ዋና የምስራቅ-ምዕራብ የተቀረጠ አውራ-ጎዳና። ከ I-370 በስተ ሰሜን ካለው 0.6 ማይል ርቀት ያለው የ HOV መስመር እስከ አሁን ባለው ማለቅያ MD 121 (Clarksburg ጎዳና)፣ ከ I-370 በስተ ሰሜን ባለው 8 ማይሎች ይቀጥላል።

ቅርጽ ES- 1፣ I-495 & I-270 የሚተዳደር መስመር ጎዳናዎች ጥናት መተላለፊያዎች



የትራፊክ አምሳያ እና ትንታኔ የትራፊክ ተጽዕኖ አካባቢ እንደሆኑ ከሚቀጥሉት ከሦስቱ ገደቦች ባሻገር የሚቀጥለው ልውውጥን ያጠቃልላል። በተጨማሪም፣ ለአካባቢያዊው ግምገማ እና ትንተና የአካባቢ አመክንዮ ማለቅያ ከዋናው መስመር (ነባር) የመንገድ ላይ ሥራዎች ጋር ለማጣጣም ለዋናው መስመር ማሻሻያዎች አስፈላጊ ርቀት ለመመስረት ከእነዚህ ማገናኛ መንገዶች በላይ ተዘርግተዋል።

### ጥናቱን የሚመራው ማነው?

የፌዴራል የአውራጳ-ጎዳና አስተዳደር (FHWA)፣ እንደ መሪ ፌዴራል ኤጀንሲ፣ እና የሜሪላንድ የመጓጓዣ ክፍል የግዛት የአውራጳ ጎዳና አስተዳደር (MDOT SHA)፣ እንደ የአካባቢው ፕሮጀክት ስፖንሰር፣ ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (DEIS) በብሔራዊ የአካባቢ ፖሊሲ ሕግ (NEPA) ለ I-495 እና I-270 የሚተዳደረው የመንገዶች ጥናት አዘጋጅተዋል።



U.S. (የተባበሩት መንግስታት) የመጓጓዣ ክፍል  
**ፌዴራል የአውራጳ ጎዳና አስተዳደር**

**MDOT** MDOT (የሚረገጥ የመጓጓዣ ክፍል) MARYLAND የሚረገጥ የመጓጓዣ ክፍል  
የግዛት የአውራጳ ጎዳና አስተዳደር

### በጥናቱ ውስጥ ምን ሌሎች ኤጀንሲዎች ተካትተዋል?

FHWA እና MDOT SHA በጥናቱ ጊዜ ውስጥ ፍላጎት ካላቸው ባለድርሻ አካላት እና ከጠቅላላው ህዝብ በተጨማሪ ከፌዴራል፣ ከግዛት፣ ከአካባቢያዊ እና ከአገር ውስጥ ወኪሎች ጋር ሰፊ ውይይት አካሂደዋል። በጥናቱ ጅምር ላይ የኤጀንሲ ማስተባበሪያ እቅድ ተዘጋጅቷል። የአቅዱ ዓላማ በጥናቱ ወቅት ከሚመለከታቸው ኤጀንሲዎች ጋር የሚተባበርበት አወቃቀር እና የጊዜ መመስረት ነበር (ለተጨማሪ ዝርዝሮች የ DEIS ምዕራፍ 7 እና አባሪ ገጽን ይመልከቱ)።

በጥናቱ ውስጥ በንቃት የሚሳተፉ ኤጀንሲዎች መተባበርን እና ኤጀንሲዎችን መሳተፍን ያካትታሉ። የሕብረት ሥራ ኤጀንሲዎች በሕግ ሥልጣን ወይም በልዩ ሁኔታ ሊከሰቱ የሚችሉ ማናቸውንም የአካባቢ ሀብቶች በተመለከተ ልዩ ስልጣንና ብቃት ያላቸው ልዩ የፌዴራል ኤጀንሲዎች ናቸው<sup>1</sup>። የተሳተፉ ኤጀንሲዎች ለጥናቱ እና ለአካባቢ ግምገማ ሂደት ፍላጎት ሊኖራቸው የሚችል ማንኛውም የፌዴራል፣ ግዛት፣ ጎሳ፣ ክልል እና አካባቢያዊ ወኪሎች ናቸው<sup>2</sup>። በጥናቱ ጅምር ላይ ኤጀንሲዎች፣ ተባባሪ፣ ተሳታፊ፣ እና በመተባበር፣ በመሳተፍ እና በማረጋገጥ የተሰማሩ ኤጀንሲዎች እንደሆኑ ተጋብዘዋል<sup>3</sup>። ለጥናቱ ስምንት የትብብር ሥራ፣ 18 ተሳትፎ፣ እና ሰባት የማረጋገጥ ወኪሎች አሉ። የእነዚህን ወኪሎች እና የሥራ ድርሻ ሙሉ ዝርዝር ምዕራፍ 7፣ ሰንጠረዥ 7-1 ን ይመልከቱ።

ለጥናቱ የሕብረት ሥራ ኤጀንሲዎች፡

- የ US ጦር ሰራዊት መሐንዲሶች (USACE) ባልቲሞር ወረዳ
- የ US የአካባቢ ጥበቃ ኤጀንሲ (EPA)
- ብሔራዊ ፓርክ አገልግሎት (NPS)
- ብሔራዊ ካፒታል ዕቅድ ኮሚሽን (NCPC)
- የ MD የአካባቢ ጥበቃ ክፍል (MDE)
- የ Maryland የተፈጥሮ ሀብቶች ክፍል (MDNR)
- የ Virginia የመጓጓዣ ክፍል (VDOT)
- የ Maryland-ብሔራዊ ካፒታል ፓርክ እና ዕቅድ ኮሚሽን (M-NCPPC)

FHWA እና MDOT SHA በይገታ ኤጀንሲዎች የሰራ ቡድን ስብሰባዎችን እንዲሁም ከኤጀንሲዎች ጋር የመረጃ ልዩ ስብሰባዎችን አካሂደው የነበረ ሲሆን በአካባቢ ግምገማ ሂደት ውስጥ መረጃ እንዲያገኙ እና እንዲሳተፉ ለማድረግ ከህብረት ሥራ ማህበሩ፣ ከተሳተፉ እና ሌሎች ፍላጎት ካላቸው ኤጀንሲዎች ጋር ስብሰባዎች መያዙን ይቀጥላል።

### ህዝቡ በጥናቱ ውስጥ እንዴት ተሳትፏል?

ህዝቡ በእያንዳንዱ የሂደቱ እርምጃ ውስጥ ተሰማርቷል፣ እናም የ DEIS ግምገማን ጨምሮ የ NEPA ሂደት ቁልፍ አካል ናቸው። እስከህዳር ድረስ MDOT SHA ከሌሎች መካከል በሚቀጥሉት መንገዶች ሕዝቡን በስፋት ሲያሳትፍ ቆይቷል፡

- ትላልቅ የህዝብ አውደ ጥናቶች
  - አራት (4) መረጃዊ የህዝብ አውደ ጥናቶች
  - አራት (4) የአማራጮች የህዝብ አውደ ጥናቶች
  - ስምንት (8) አማራጮች ለዝርዝር ጥናት የተያዙ ሕዝባዊ አውደ ጥናቶች
- (21) የማህበረሰብ ህብረት ስብሰባዎች
- (85) የባለድርሻ/ትልቅ የመሬት ባለቤትነት ስብሰባዎች
- ለክልል፣ ለክፍለ ግዛት እና ለአካባቢ ለተመረጡ ባለስልጣናት ማቅረቢያዎች
- ሕዝባዊ እና የተመረጡ ባለስልጣኖች የደብዳቤ መላኪያ ዝርዝር በንቃት መጠበቅ
- (3) የመርሀግብር እና የጥናት ጋዜጣዎች
- የህዝብ እና የተመረጡ ባለስልጣን የኢሜል ፍንዳታዎች
- ግላሎት ላልተሟላላቸው ማህበረሰቦች ዓላማ የተደረገ ዘመቻ
- ማህበራዊ ሚዲያ
- ሬዲዮ

<sup>1</sup> በ40 CFR 1508.5. እንደተገለጸው መሠረት ተባባሪ ኤጀንሲ አንድ ተመሳሳይ የብቃት ማረጋገጫ ያለው ግዛት ወይም አካባቢያዊ ኤጀንሲ፣ ወይም ውጤቱ የጎሳ ጥቅሞችን በሚመለከቱ ባሉባቸው አካባቢዎች ላይ በሚሆኑበት ጊዜ፣ አንድ ተወላጅ አሜሪካዊ ነገድ ከዋናው ወኪሎች ጋር በመስማማት የሕብረት ሥራ ኤጀንሲ ሊሆን ይችላል።

<sup>2</sup> በ 23 USC 139(d) እንደተገለጸው መሠረት ተሳታፊ ኤጀንሲ

<sup>3</sup> የማረጋገጥ ወኪሎች ለጥናቱ ፍላጎት ሊያድርገባቸው የሚችሉ ወይም ገና ያልተወሰነ ሚና ያላቸውን ሌሎች ወኪሎች እንዲያካትቱ ለዚህ ጥናት ተገልጿል። እነዚህ ኤጀንሲዎች ከህዝብ ጋር በተመሳሳይ ጊዜ ጉልህ ስፍራ የሚሰጣቸው የጥናት ክስተቶች ይገራቸዋል፣ እና እነዚያ ጉልህ ስፍራ የሚሰጣቸው ማሳሰቢያዎች የሕዝብ ተሳትፎ ዕቅድ አካል ናቸው።

- ክልላዊ እና የአካባቢ ጋዜጦች
- P3 ፕሮግራም ድረ-ገጽ ([495-270-p3.com/](http://495-270-p3.com/))

### የCovid-19 ወረርሽኝ በጥናቱ ላይ ምን ተጽዕኖ አሳድሯል?

MDOT SHA የCOVID-19 በቤት-ውስጥ-መቆየት ትዕዛዝ ተከትሎ በክልሉ ወቅታዊ የትራንስፖርት አሠራሮች ላይ ያለው ተጨባጭ ለውጥ ይገነዘባል። በዛሬው ጊዜ COVID-19 በሁሉም የሜሪላንድ ነዋሪዎችን ላይ ተጽዕኖ እያሳደረ መሆኑን እንረዳለን - በምንሰራበት ጊዜ፣ ነፃ ጊዜያትን እንዴት እንደምንወልድ እና እንዴት እንደምንጓዝ። የ MDOT ቁጥር አንድ ቀዳሚ የሜሪላንድ ሰዎች ጤና እና ደህንነት ቢሆንም፣ ለዛሬ ብቻ ሳይሆን ለሚቀጥሉት 20 እና ከዚያ በላይ ለሚሆኑ ዓመታት ደግሞ የእኛን ግዛት ፍላጎቶች ለማሟላት የትራንስፖርት ማሻሻያዎች እየተሻሻሉ መሆናቸውን ለማረጋገጥ ጥረታችንን እንቀጥላለን። በ COVID-19 በቤት-ውስጥ-መቆየት ትዕዛዝ መከንያት እንደ 1-495 እና 1-270 ባሉ ሀገር-አቋራጭ መስመሮች ላይ ስላለው የትራፊክ ፍሰት መቀነስ እናውቃለን። MDOT SHA እንዲሁም ድህረ-መዘጋት ለሚከሰተው የትራፊክ መጠን እና የመጓጓዣ አጠቃቀም በተመለከተ እርግጠኛ አለመሆንን ያሳውቃል። ይህ ያልተለመደ ዓለም አቀፍ ወረርሽኝ በረጅም ጊዜ የወደፊት የትራፊክ ትንበያ እና የመጓጓዣ አጠቃቀም ላይ ተጽዕኖ እንደሚያሳድር ለመተንበይ ገላጭ የትራፊክ ፍሰት ሞዴል የለም። የንግድ ድርጅቶች እና ት/ቤቶች ቀስ በቀስ እንደገና መክፈት ሲጀምሩ MDOT SHA የጉዞ ባህሪን ወቅታዊ አዝማሚያዎች ለመቆጣጠር እና የትራፊክ መጠንን ለመቆጣጠር ቁርጠኛ ነው። መፍትሄዎቹ በአሁኑ ጊዜ እና ለወደፊቱ የሜሪላንድ ነዋሪዎች ፍላጎቶችን የሚያሟላ መሆኑን ለማረጋገጥ ሁሉንም የሚገኙ አዳዲስ መረጃዎችን እንገመግማለን እንዲሁም እንገምታለን።

### ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ

#### ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ ምንድነው?

ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (DEIS) የጥናቱ ዓላማ እና ፍላጎት፣ ምክንያታዊ አማራጮች፣ አሁን ያለው አካባቢያዊ ሁኔታ፣ የተጠበቀው ጠቀሜታ እና መጥፎ የአካባቢ ተጽዕኖ ውጤቶች እና መዘዝ እና የአማራጮች ውጤት፣ እና እምቅ-ቅነሳ፣ ዝርዝር መግለጫ ይሰጣል። DEIS በ አይፋል የግንባታ አማራጭ እና የግንባታ አማራጮች መካከል ፍላጎት ባላቸው ዜጎች፣ በተመረጡ ባለስልጣናት፣ በመንግስት ኤጀንሲዎች፣ በንግድ ተቋማት እና በሌሎች ባለድርሻ አካላት የጥናቱን አቅም፣ ማህበራዊ እና ባህላዊ እና ተፈጥሮአዊ ተፅዕኖዎችን ለመገምገም እንዲቻል፣ የንፅፅር ትንተና ያቀርባል። DEIS በእነዚህ በአጠገብ ባለው የጽሑፍ ሳጥን ውስጥ የተዘረዘሩ እና በስነዱ ላይ የተጣበቁ በ19 ቴክኒካዊ ሪፖርቶች የተደገፈ ነው።

የDEIS ዝውውር ካሰራጨ በኋላ፣ የመጨረሻ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (FEIS) ይዘጋጃል። The FEIS ተመራጭ የሆነውን አማራጭ ለመለየት እና በማንኛውም ተጨማሪ ትንተና እና የመረጃ ማስተካከያዎች ላይ ያተኩራል፣ እንዲሁም በ EIS ረቂቅ ለተቀበሉት ተጨባጭ አስተያየቶች ምላሽ ይሰጣል። የ EIS ሂደት ሲጠናቀቅ፣ የፌዴራል መሪ ኤጀንሲው፣ የተለያዩ አማራጮችን እና አካባቢያዊ ጉዳትን ለማስቀረት፣ ለመቀነስ ወይም እምቅ-ቅነሳ የሚረዱ ዘዴዎችን ሁሉ ካገናዘበ በኋላ፣ በጥናቱ መሠረት የተመረጠውን እርምጃ ለይቶ የሚያሳውቅ፣ የውሳኔ መዝገብ (ROD) ያቀርባል።

#### የ DEIS ቅርጸት ምንድነው?

DEIS አስር ምዕራፎችን የያዘ እና የ 19 ቴክኒካዊ ሪፖርቶች ማጠቃለያ ያቀርባል። የነባር ሁኔታዎች ዝርዝር ሰነድ፣ ዘዴዎችን፣ ውጤቶችን መገምገም እና ጽንሰ-ሀሳባዊ ቅነሳ፣ በሚቻልበት ጊዜ፣ ከዚህ DEIS (አባሪ A በ S በኩል) ጋር የተያያዙት የጥናት ቴክኒካዊ ሪፖርቶች ውስጥ ይካተታሉ።

- **ምዕራፍ 1** የጥናቱን ዓላማ እና አስፈላጊነት ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ በ ዓላማ እና በፍላጎት መግለጫ (አባሪ A) የተደገፈ ነው።

**ደጋፊ ቴክኒካዊ ሪፖርቶች ምንድናቸው?  
ለ DEIS?**

- A. ዓላማ እና የፍላጎት መግለጫ
- B. የ አማራጮች ቴክኒካዊ ዘገባ
- C. የ ትራፊክ ቴክኒካዊ ዘገባ
- D. የአካባቢ ሀብት ልማት ካርታ
- E. የማህበረሰብ ውጤቶች ግምገማ / የአካባቢ ፍትህ ቴክኒካዊ ዘገባ
- F. የረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ
- G. የባህል ሀብት ቴክኒካዊ ዘገባ
- H. የረቂቅ ክፍል 106 መርሀግብርአዊ ስምምነት
- I. የአየር ጥራት ቴክኒካዊ ዘገባ
- J. ጫጫታ ትንተና ቴክኒካዊ ዘገባ
- K. አደገኛ ቁሳቁሶች ቴክኒካዊ ዘገባ
- L. የተፈጥሮ ሀብቶች ቴክኒካዊ ዘገባ
- M. መወገድ፣ መቀነስ እና ተጽዕኖዎች ዘገባ (AMR)
- N. ረቂቅ ማካካሻ ቅነሳ ዕቅድ
- O. ቀጥተኛ ያልሆነ እና የተከማቸ ውጤቶች የቴክኒክ ሪፖርት
- P. የህዝብ ተሳትፎ እና ኤጀንሲ ማስተባበር ቴክኒካዊ ዘገባ
- Q. ጽንሰ-ሀሳባዊ ቅነሳ ዕቅድ
- R. የጋራ ፈቃድ ማመልከቻ
- S. የአካባቢ ግምገማ ቅጽ

- **ምዕራፍ 2** የአማራጭ ልማት ቅደም ተከተልን እና የጥናቱ ትንተና ያቀርባል። አይፋል የግንባታ አማራጭ ጨምሮ፣ የታሰበባቸው አማራጮች እና የማጣሪያ ትንተና መግለጫን ያካትታል። እንዲሁም እንደ የግጭት ወሰን (LOD) ያሉ ሌሎች የተለመዱ የግንባታ አማራጮችን<sup>4</sup> የሚተዳደረው የመንገዶች ላይ መድረሻዎች፣ የጎርፍ ውሃ አያያዝ፣ የግንባታ እና የአጭር ጊዜ ተፅእኖዎች፣ የሽግግር አካላት፣ የእግረኛ እና የብስክሌት ግምት፣ የክፍያ፣ የገንዘብ ቀልጣፋነት እና የ የሚተዳደረው የመንገዶች ጥቅሞች ይገልጻል። ይህ ምዕራፍ በ የአማራጮች ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሪ B) የተደገፈ ነው።

<sup>4</sup> የመረጠሽ ገደቦች ሁሉም የግንባታ፣ የማጠራቀሚያ፣ የቁሳቁሶች ማከማቻ፣ መንጠቆ፣ ማጽዳት፣ የአፈር መሸርሸር እና የደለል ንጣፍ ቁጥጥር፣ የመሬት አቀማመጥ፣ የፍሳሽ ማስወገጃ፣ የጎርፍ ውሃ አያያዝ፣ የጨካኝት አግዳሚ መተካት / ግንባታ እና ተዛማጅ ተግባራት የሚከናወኑበት ወሰን ናቸው።

- **ምዕራፍ 3** አሁን ያሉትን እና የወደፊቱን የትራፊክ ሁኔታዎች ለእያንዳንዱ የግንባታ አማራጮች የተካሄዱትን የትራፊክ ሥራ ትንተናዎች ውጤቶች ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ በየትራፊክ ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሪ C) የተደገፈ ነው።
- **ምዕራፍ 4** በጥናቱ ኮሪዶሮች ውስጥ ተለይተው የሚታወቁትን ነባር የአካባቢ ሁኔታዎችን (የተጠቁ አካባቢ)፣ በሀብቶቹ ላይ የሚጠበቁትን ተፅዕኖዎች (አካባቢያዊ መዘዞች) እና በሚቻልበት ጊዜ ሊከሰቱ የሚችሉ የአካባቢ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ፣ ለመቀነስ እና እምቅ-ቅንሳ እርምጃዎችን ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ በ አባሪ D በ R በኩል የተደገፈ ነው።
- **ምዕራፍ 5** የ ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ፣ ጉልህ በሆኑ የሕዝብ መናፈሻዎች፣ መዝናኛ ስፍራዎች፣ እና ታሪካዊ ንብረቶች ላይ ሊያስከትል የሚችለውን ተፅዕኖ ከ ክፍል 4(f) የ US የመጓጓዣ ክፍል (USDOT) የ 1966 ድንጋጌ መሠረት ማጠቃለያ ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ በረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ(አባሪ F) የተደገፈ ነው።
- **ምዕራፍ 6** የ13807 አስፈጻሚ ትዕዛዝን ያቀርባል። የፌዴራል ኤጀንሲዎች የአካባቢ ግምገማዎችን እና ለዋና መሰረተ ልማት ፕሮጀክቶች ፈቃድ አሰጣጥ ውሳኔዎችን ለማስኬድ ለሚያስፈልጋቸው እንደ “አንድ የፌዴራል ውሳኔ” የመሠረተ ልማት ፕሮጀክቶች ለመሠረተ ልማት ፕሮጀክቶች<sup>5</sup> በአካባቢያዊ ግምገማ እና ፈቃድ አሰጣጥ ሂደት ውስጥ ተግባራዊ እና ተጠያቂነት ማቋቋም።
- **ምዕራፍ 7** እስከ አሁን የተከናወነው የጥናቱ የህዝብ ማሳሰብ እና ኤጀንሲ ማቀናጀት ማጠቃለያ ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ በ በሕዝብ ተሳትፎ እና በኤጀንሲ ማስተባበሪያ ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሪ P) እና በሌሎች ሃብት-ተኮር መግለጫዎች ይደገፋል።
- **ምዕራፍ 8 እና 9** የ DEIS አዘጋጅዎችን ዝርዝር፣ እና የኤጀንሲዎችን፣ ድርጅቶችን፣ ስርጭት ዝርዝር እና DEIS የተሰጡ ሰዎች ለመገምገም እና አስተያየት ለመስጠት ያቀርባል።
- **ምዕራፍ 10** የ DEIS ዋጋዎችን ያቀርባል።

### በ DEIS ውስጥ አንዳንድ የተለመዱ ውሎች ምንድናቸው?

- **የጥናት ጎዳናዎች**፡ በጥናቱ ወሰን ውስጥ እንደተገለጸው፣ በቨርጂኒያ ፋይርፋክስ ካውንቲ፣ ቨርጂኒያ ውስጥ ከጆርጅ ዋሺንግተን የመታሰቢያ ፓርክዌይ በስተደቡብ I-495 ን ጨምሮ፣ በፕሪንስ ጆርጅ ካውንቲ፣ ሜሪላንድ ውስጥ የ MD 5 ምዕራብ የሚገኘው በ ፖቶማክ ወንዝ ላይ የሚያልፈው የ አሜሪካ Legion ድልድይን ጨምሮ፣ እና I-270 ከ I-495 እስከ I-370 በ ሞንትጎመሪ ካውንቲ፣ ምስራቅ እና ምዕራብ I-270 ጋዳ መሬትን ሰሜን የ I-495 ጨምሮ፣ ያካትታል። (ለተጨማሪ ዝርዝሮች **ምዕራፍ 1** ይመልከቱ።)
- **የአገናኝ መንገድ ጥናት ወሰን** እንደ 48 ማይሎች ርዝመት እና በግምት 300 ጫማዎችን በማዕከላዊ መስመር I-495 እና I-270 ይገለጻል። አሁን ባለው የአካባቢ ሁኔታ ላይ መረጃን ለመሰብሰብ የመረጃ አሰባሰብ ቦታን ለመግለጽ ጥቅም ላይ ውሏል። በአገናኝ መንገዱ ጥናት የተፈጥሮ ድንበር አካባቢ የተፈጥሮ ሀብቶች ጥናት ውስጥ **ክፍሎች 4.11 በ 4.20 በኩል የ ምዕራፍ 4** ጥቅም ላይ ውሏል፣ እና ፓርኮች እና ክፍል 4(f) ሀብቶች በ **ክፍል 4.4** እና **ምዕራፍ 5** ውስጥ ተዘርዝረዋል።
- **የግጭት ጊደቦች (LOD)** ለ እያንዳንዱ የግንባታ አማራጭ እንደ፣ እያንዳንዱ ግንባታ፣ ማቀናጠሪያ፣ የቁሳቁሶች ማከማቻ፣ መንጠቆ፣ ማጽዳት፣ የአፈር መሸርሸር እና ንጣፍ ቁጥጥር፣ የመሬት አቀማመጥ፣ የፍሳሽ ማስወገጃ፣ የጎርፍ ውሃ አያያዝ (SWM)፣ የድምፅ ማገጃ ምትክ / ግንባታ እና ተዛማጅ የግንባታ ሥራዎች ይከናወናሉ (**ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.7.4** ይመልከቱ) ተገልጿል።

### በ DEIS እና ረቂቅ ክፍል 4(f) ሰነድ ላይ አስተያየት ለመስጠት መንገዶች ምንድናቸው?

FHWA እና MDOT SHA ፍላጎት ላሳዩ የተመረጡ ባለሥልጣናትን፣ የክልል እና የአካባቢ መስተዳደሮችን፣ ሌሎች የፌዴራል ኤጀንሲዎችን፣ የአገሬው ተወላጅ አሜሪካዊ የጎሳ መንግስታት፣ ድርጅቶችን እና የህዝቡን አባላት በ DEIS እና ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ ላይ አስተያየት እንዲሰጡ ይጋብዛሉ። የ DEIS ለጥናቱ እና ቴክኒካዊ ሪፖርቶች ከፕሮጀክቱ ድርጣቢያ በ <https://495-270-p3.com/DEIS/> ላይ ማየት እና ማውረድ ይችላሉ

የሕዝብ አስተያየት ጊዜ የሚጀምረው ሐምሌ 10 ቀን 2020 ሲሆን እስከ ጥቅምት 8 ቀን 2020 ድረስ ይቀጥላል። [የጽሑፍ እና የቃል አስተያየቶች በእኩል ደረጃ ትኩረት ይሰጣቸዋል](#)፣ እና FHWA ሁሉንም አስተያየቶች ይገመግማል። እናም በዚያ ቀን በ FEIS ዝግጅት ውስጥ የተቀበሉትን ወይም በፖስታ የተሰጡት ጉልህ አስተያየቶችን ሁሉ ከግምት ውስጥ ያስገባና ምላሽ ይሰጣል። ከዚያን ቀን በኋላ የተቀበሉት ወይም በፖስታ የተሰጡት አስተያየቶች ተከልሰው የሚቻለውን ያህል ይወሰዳሉ። ተከታታይነት ያላቸው ምናባዊ እና በአካል የሚደረጉ ሕዝባዊ ችሎቶች፣ የተገኝነት ማሳሰቢያ

<sup>5</sup> <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-executive-order-establishing-discipline-accountability-environmental-review-permitting-process-infrastructure/>

ከተሰጠ ብኋላ ቢያንስ ከ 30 ቀናት በኋላ ይከሰታል። ስለ ሕዝባዊ ችሎቶች ቀናት እና ሥፍራዎች የቅርብ ጊዜ መረጃ ለማግኘት ወደ <https://495-270-p3.com/DEIS/> ይመልከቱ።

አስተያየቶች በ DEIS ላይ ሊደረግ ይችላል በ፡

- በዋናው የመስሪያ ክፍል ውስጥ በአንዱ የሕዝብ ንግግር ውስጥ የቃል ምስክርነት
- በአንድ ልዩ ክፍል ውስጥ በይፋዊ ችሎት ፊት ለፍትህ ዘጋቢ የቃል ምስክርነት
- የ DEIS አስተያየት ቅጽ በ <https://495-270-p3.com/DEIS/>
- ወደ [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov) ኢሜይል ይላኩ
- በይፋዊ ችሎት ላይ በአስተያየት ቅጽ ላይ የተጻፉ አስተያየቶች
- ወደ Lisa B. Choplin, DBIA, I-495 & I-270 P3 Program Director, I-495 & I-270 P3 Office, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202 ደብዳቤዎች መላክ።

**የጥናቱ ዓላማ እና ፍላጎት ምንድነው?**

የጥናቱ ዓላማና ፍላጎት ያለፉትን ጥናቶች ምርመራ፣ ነባር የክልል እቅዶችን መገምገምን እና በክልሉ ውስጥ ያሉትን የአካባቢ እና ማህበራዊ ኢኮኖሚያዊ ሁኔታ ትንተና ያካተተ አጠቃላይ ሂደት የተገነባ ነው። በህብረት ሥራ ኤጀንሲዎች የተሰማማው ሙሉ ዓላማ እና ፍላጎት መግለጫ<sup>6</sup> በ ሕዳር 2018 በ **አባሪ A** ውስጥ ተካቷል።

የጥናቱ ዓላማ መጨናነቅ የሚያስታግስ የጉዞ ፍላጎት አስተዳደር መፍትሔ(ዎች) ማዘጋጀት ነው። በጥናቱ ወሰኖች ውስጥ በ I-495 እና I-270 ላይ የጉዞ አስተማማኝነትን ያሻሽላል። እናም አሁን ያሉትን እና የታቀዱ በርካታ የብዝሃ-ዓይነት ተንቀሳቃሽነት እና ተያያዥነት ያሻሽላል።

ጥናቱ የተፈለገበት ምክንያቶች፡

- አሁን ያለው የትራፊክ ፍሰት እና የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገት ማሟላት።
- የጉዞ አስተማማኝነትን ማሻሻል
- ተጨማሪ የጎዳና ላይ ጉዞ ምርጫዎችን ማቅረብ
- የትውልደ-ሀገር ደህንነት ማሟላት
- የሸቀጦች እና አገልግሎቶች እንቅስቃሴን ማሻሻል

ከፍላጎቶቹ በተጨማሪ ሁለት የጥናቱ ግቦች ተለይተዋል፡ (1) የ አማራጭ የገንዘብ ፈንድ ለገንዘብ ነክ አቀራረብ አጠቃቀም እና (2) የአካባቢ ኃላፊነት። በጥናቱ ዓላማ እና ፍላጎት ላይ ተጨማሪ መረጃ ለማግኘት **ምዕራፍ 1** እና **አባሪ A** ይመልከቱ።

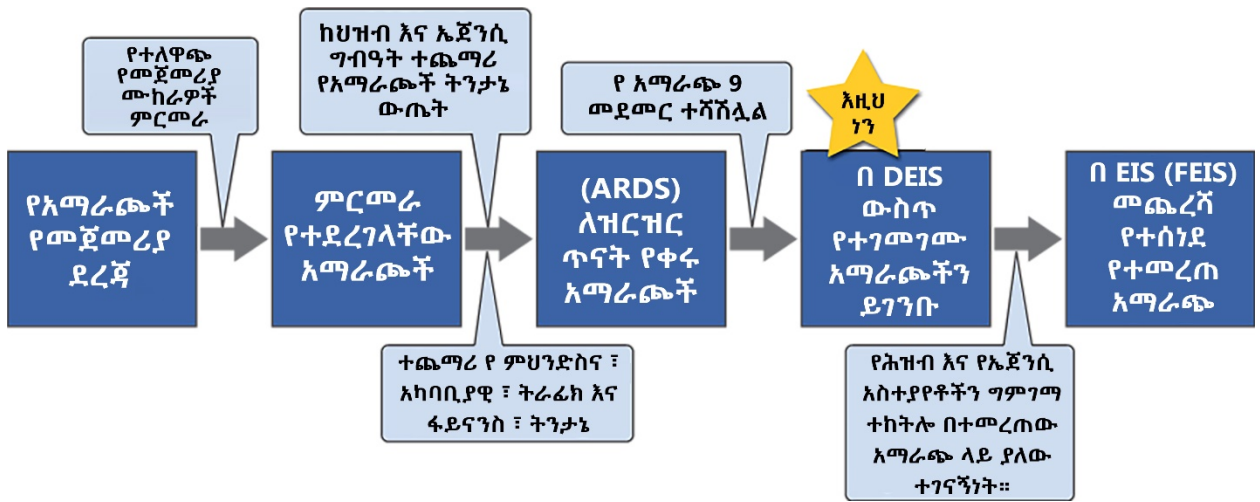
<sup>6</sup> NCPC ዓላማውን እና ፍላጎቱን ብቻ በአንድ ጊዜ ተቀብሏል። M-NCPPC ዓላማውን እና ፍላጎቱን ብቻ በአንድ ጊዜ አልተቀበለም።

### አማራጮች ከግምት ውስጥ ገብተዋል

#### ከግምት ውስጥ የገቡ አማራጮችን የማጣራት ሂደት ምንድነው?

የአማራጮች ልማት እና ማጣሪያ በአምስት እርከን ሂደት ሊገለፁ ይችላሉ። ይህ በግምገማ ላይ ያሉ የአማራጮች የመጀመሪያ ደረጃ ዝርዝርን ጀምሮ ወደ ተመራጭ አማራጭ ያስኪዳል። (ቅርጽ ES- 2ይይመልከቱ)። የመጀመሪያዎቹ አራት ደረጃዎች በዚህ DEIS ውስጥ የቀረቡ ሲሆን የመጨረሻው እርምጃ በ FEIS ውስጥ ይመዘገባል። ይህ ሂደት የተከናወነው ከኤጀንሲው ባልደረገዎች ጋር በመተባበር የህዝብ ግምገማን አካቷል። በተከታታይ በተተነተኑ ደረጃዎች፣ በኤጀንሲ እና በህዝብ ግምገማ፣ እነዚህ የመጀመሪያ አማራጮች ወደ ታጣቂ አማራጮች ጠባብ ነበሩ እና ከዚያ በኋላ ለዝርዝር ጥናት የቀሩት አማራጮች (ARDS) (ምዕራፍ 2ይይመልከቱ)። በአጠቃላይ፣ በ NEPA፣ ARDS የሚለው ቃል የሚያመለክተው ለዝርዝር ጥናት የተቀመጡ አማራጮችን ብቻ ነው። ሆኖም፣ በዚህ DEIS ውስጥ ተጨማሪ አማራጮች በዝርዝር ጥናት የተደረጉ ሲሆን ተጨማሪ የመረጃ ትንተና ቀርቧል። በዝርዝር የተጠኑት አማራጮች ዓላማውን እና ፍላጎቱን ያሟሉ እና ምክንያታዊ ለመሆን የተወሰኑት እንደ የግንባታ አማራጮች ተብለው ይጠራሉ። የንድፍ እና ትንታኔ ዝርዝር ደረጃ እየጨመረ በሄደ ቁጥር ግምት ውስጥ የሚገቡ አማራጮች ቁጥር ቀንሷል።

ቅርጽ ES- 2፣ የአማራጮች የማጣሪያ ሂደት



#### የአማራጮች የመጀመሪያ ደረጃ ምን ግምት ውስጥ ያስገባ ነበር?

በቀድሞ፣ አግባብነት ባላቸው ጥናቶች እና በአቅድ ሰነዶች እና በ NEPA የፍተሻ ሂደት ወቅት ከህዝብ እና ከፌዴራል፣ ከሰፊ እና ከአካባቢ ተቆጣጣሪ ኤጀንሲዎች በመነሳት 15 የተለያዩ የመጀመሪያ አማራጮች ታውቀዋል። የአማራጮች የመጀመሪያ ደረጃ ተካቷል።

- አማራጭ 1፣ አይፋል የግንባታ
- አማራጭ 2፣ የትራንስፖርት ሥርዓቶች አያያዝ / ትራንስፖርት ፍላጎት አስተዳደር (TSM/TDM)
- አማራጭ 3፣ አንድ አጠቃላይ ዓላማ (GP) መስመር ያክሉ
- አማራጭ 4፣ በእያንዳንዱ I-495 ላይ አንድ የ HOV መስመርን ያክሉ እና I-270 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ ያለውን የ HOV መስመርን ያቆዩ።
- አማራጭ 5፣ በ I-495 በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ዋጋ ያለው የሚተዳደር መስመር (አውታር) አውታረ መረብ ያክሉ እና በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ነባር የ HOV መስመርን ወደ ዋጋው ወደሚተዳደር መስመር I-270 ይለውጡ።
- አማራጭ 6፣ በእያንዳንዱ አቅጣጫ I-495 እና I-270 ላይ ሁለት የ GP መስመሮችን ያክሉ
- አማራጭ 7፣ በ I-495 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ ሁለት የ HOV መስመሮችን ያክሉ እና አንድ ነባር የ HOV መስመርን ያቆዩ እና በእያንዳንዱ አቅጣጫ I-270 ላይ አንድ የ HOV መስመርን ያክሉ።
- አማራጭ 8፣ በ I-495 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ ሁለት ዋጋ ያላቸው የሚተዳደር መስመሮችን ያክሉ እና በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ዋጋ ያለው የሚተዳደር መስመር ያክሉ እና በ I-270 በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ የ HOV መስመርን ያቆዩ።
- አማራጭ 9፣ በ I-495 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ ሁለት ዋጋ ያላቸው የሚተዳደር መስመሮችን ያክሉ እና አንድ ነባር የ HOV መስመርን ወደ ዋጋው ወደሚተዳደር መስመር ይለውጡ እና በ I-270 በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ዋጋ ያለው የሚተዳደር መስመር ያክሉ።

<sup>7</sup> በህዝብ እና በኤጀንሲ ግብዓት ላይ በመመርኮዝ፣ MDOT SHA በዋጋ የተያዙ መንገዶችን እንደ ባለስፍተኛ-ይዘት የመንገድን ግብር መስመሮች (HOT)፣ ወይም ቀጥተኛ የመንገድን ግብር መስመሮች (ETL)፣ እና የአማራጮች መግለጫዎች በዚህ መሠረት ተስተካክለዋል።

- አማራጭ 10፡ በእያንዳንዱ I-495 እና I-270 ላይ ሁለት ዋጋ ያላቸው የሚተዳደር መስመሮችን ያክሉ እና በ I-270 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ነባር የ HOV መስመርን ያቆዩ።
- አማራጭ 11፡ የ C-D መስመሮችን በመጠቀም የትራፊክ ፍሰት በአካል መለየት፣ በእያንዳንዱ አቅጣጫ በ I-495 ላይ ሁለት የ GP መስመሮችን በመጨመር
- አማራጭ 12A፡ ከፍተኛ ጊዜያት በሚፈጠሩበት ጊዜ ያሉትን የ GP መስመርን በ I-495 ላይ ወደ ተቃራኒ ፍሰት መስመር ይለውጡ
- አማራጭ 12B፡ ከፍተኛ ጊዜያት በሚኖሩበት ወቅት ያለውን የ HOV መስመርን በ I-270 ላይ ወደ ተቃራኒ ፍሰት መስመር ይለውጡ
- አማራጭ 13A፡ በ I-495 ላይ ሁለት ዋጋ ያላቸው የሚተዳደር ተቀልባሽ መስመሮችን ያክሉ
- አማራጭ 13B፡ በ I-270 ላይ ነባር የ HOV መስመሮችን ወደ ሁለት ዋጋ ያላቸው የሚተዳደር ተቀልባሽ መስመሮችን ይለውጡ
- አማራጭ 13C፡ ሁለት ዋጋ ያላቸው የሚተዳደር ተቀልባሽ መስመሮችን ያክሉ እና I-270 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ነባር የ HOV መስመርን ያቆዩ
- አማራጭ 14A፡ ከባድ የባቡር<sup>8</sup> ሽግግር
- አማራጭ 14B፡ ቀላል የባቡር<sup>9</sup> ሽግግር
- አማራጭ 14C፡ የተስተካከለ የመመሪያ መንገድ አውቶቡስ ፈጣን ትራንስፖርት (BRT)<sup>10</sup> ነባር የጎዳና ላይ አሰላለፍ
- አማራጭ 15፡ በ I-495 እና I-270 ላይ አንድ የተወሰነ የአውቶቡስ መስመር ያክሉ

የአማራጭዎች የመጀመሪያ ደረጃ ትንተና ከጥናቱ ዓላማ እና ፍላጎት ጋር በተዛመዱ ለእያንዳንዱ አማራጭ የማጣሪያ መስፈርቶችን በመተግበር ተጠናቅቋል፤ **ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.5** ይመልከቱ። የእነዚህ መመዘኛዎች ጥራት ግምገማ የተደረገው በቀላሉ የሚገኙ መረጃዎችን በመጠቀም ነው (ከነባር ምንጮች የሚገኘውን መረጃ)። የቀረበው መረጃ የጥናቱ ዓላማ እና ፍላጎትን ካላሟላ ብቻ በዚህ ሂደት ላይ ካለው ተጨማሪ ግምገማ ተጥሏል። ምርመራ የተደረገባቸው አማራጮች የማጣሪያ መስፈርቱን የሚያሟሉ ወይም ተለይተው የሚታወቁትን ዓላማ እና ፍላጎትን ለማሟላት ችሎታቸውን ለመወሰን ተጨማሪ ትንተና የሚፈለጉ ናቸው። የአማራጮች የመጀመሪያ ምርመራ በ አማራጮች ቴክኒካዊ ሪፖርት (**አባሪ B**) ውስጥ ተመዝግቧል። በቀዳሚ አማራጮች ላይ ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት **ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.4** ን ይመልከቱ።

**ምርመራ የተደረገባቸው አማራጮች ምን ምን ነበሩ?**

የተፈተኙ አማራጮች በፕሮግራሙ ድርጣቢያ በኩል በጽሑፍ ሰነዶች እና በየካቲት ወር 2019 አንድ ቪዲዮ ለህዝብ ቀርቦዋል፤ እና ያካተተው፡

- አማራጭ 1፡ ምንም ግንባታ የለም - ምንም እንኳን ይህ አማራጭ የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎት የማያሟላ ቢሆንም፤ ከ NEPA መስፈርቶች ጋር የሚጣጣም፤ ሌሎች አማራጮችን ለማነፃፀር እንደ መሠረት ሆኖ እንዲያገለግል ለተጨማሪ ግምገማ ወደፊት ተወስዷል።
- አማራጭ 5፡ አንድ HOT የሚተዳደር የመስመር ግንኙነት
- አማራጭ 8፡ በ I-495 ላይ ሁለት ETL የሚተዳደሩ የመገናኛ መስመሮች እና አንድ ETL እና በ I-270 ላይ አንድ HOV የመገናኛ መስመር
- አማራጭ 9፡ ሁለት HOT የሚተዳደሩ የመገናኛ መስመሮች
- አማራጭ 10፡ በ I-495 እና I-270 ላይ ሁለት ETL የሚተዳደር የመገናኛ መስመር እና በ I-270 ብቻ አንድ HOT የሚተዳደር የመገናኛ መስመር
- አማራጭ 13B፡ በ I-495 ላይ ሁለት HOT የሚተዳደሩ የመገናኛ መስመሮች እና I-270 ላይ ሁለት ተቀልባሽ HOT የሚተዳደሩ የመገናኛ መስመሮች
- አማራጭ 13C፡ በ I-495 ላይ ሁለት ETL የሚተዳደሩ የመገናኛ መስመሮች እና በ I-270 ሁለት ተቀልባሽ ETL የሚተዳደሩ የመገናኛ መስመሮች፤ እና አንድ HOV መስመርን በ I-270 ላይ ብቻ ያቆዩ።

ተጨማሪ የምህንድስና፣ ትራፊክ፣ የገንዘብ እና የአካባቢ ትንታኔ ተጠናቀቀ፤ እና እንደ ARDS ወደፊት የሚካሄዱትን የክትት አማራጭ አማራጮች ምክንያታዊነት የሚወስን ነበር። ለዝርዝር ጥናት የጠይቅ የሚመከሩ አማራጮች (ARDS)፣ ሁሉንም የተጣሩ አማራጮችን ያካተተ ሲሆን በፀደይ 2019 የህዝብ አውደ ጥናቶች ላይ ቀርቦዋል። እነዚህን አውደ ጥናቶች ተከትሎም የሚመከረው ARDS የበለጠ ተተነተነ እና አማራጭ 5 ከተጨማሪ ትኩረት ተጥሏል።

**አማራጭ 5 ከተጨማሪ ትኩረት ለምን ተጣለ?**

አማራጭ 5 እንደ ተጣራ አማራጭ ተለይቷል፤ እና I-495 ላይ በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ዋጋ ያለው የሚተዳደር መስመርን ማክልን ታስቧል፤ እና በእያንዳንዱ አቅጣጫ አንድ ነባር የ HOV መስመርን ወደ ዋጋ ያለው የሚተዳደር መስመር በ I-270 መለወጥ። ለኤጀንሲው አስተያየቶች እና ለህዝብ አስተያየት ምላሽ፣ MDOT SHA እና FHWA በአማራጭ 5 ላይ ያለውን ጥልቅ ትንታኔ የበለጠ ገምግመው ምርመራ ከተደረገባቸውን አማራጮች በጣም

<sup>8</sup> ከባድ ባቡር የመጓጓዣ አገልግሎት ሁኔታ ነው፤ (እንዲሁም ሚትሮ፣ የምድር ውስጥ ባቡር፣ ፈጣን መተላለፊያ፣ ወይም ፈጣን ባቡር ተብሎም ይጠራል) ለከባድ የትራፊክ ፍሰት አቅም ባለው በኤሌክትሪክ ባቡር ሀይል የሚሰራ ነው። በቋሚ ፍጥነት በሚሠሩ የባለ-በዙ መኪኖች ወይም የመንገደኛ በባለ-በዙ መኪና ባቡሮች ውስጥ በከፍተኛ ፍጥነት እና በፍጥነት ተለይቶ ይታወቃል።

<sup>9</sup> ቀላል ባቡር የመጓጓዣ አገልግሎት ሁኔታ ነው (የመንገድ ባቡር፣ ትራምዌይ ወይም ትሮሊይ ተብሎም ይጠራል) የሚንቀሳቀሱ ተሳፋሪ ባቡር መኪኖች በውልቅ (ወይም በአጭር ባቡሮች) በቋሚ ሀዲዶች ላይ። የቀላል ባቡር ተሽከርካሪዎች በተለምዶ በኤሌክትሪክ የሚነዱትና ከላይ ከተጠቀሰው የኤሌክትሪክ መስመር በትሮሊይ ወይም ፓንጎ በኩል በመሳሪያ እንቅሳቃቹ በተሽከርካሪው ላይ ይመራሉ።

<sup>10</sup> የአውቶቡስ ፈጣን መጓጓዣ ከፍተኛ ጥራት ያለው አውቶቡስ-ተኮር ስርዓት ሲሆን ራሱን የወሰነ መስመሮችን፣ አውቶቡሶችን፣ የትራፊክ ምልክትን ቅድሚያ፣ ከመሳሪሩ በፊት ተከት መሸጥ፣ ከፍ ያሉ መድረኮችን እና የተሻሻሉ ጣቢያዎችን ሊያካትት የሚችል ፈጣን እና ቀልጣፋ አገልግሎት ይሰጣል።



መጥፎ አፈፃፀም ያለው መሆኑ ተገንዝበዋል፤ ለአብዛኛዎቹ መለኪያዎች ነገር የትራፊክ ፍሰት እና የረጅም ጊዜ የትራፊክ እድገትን እና የጉዞ አስተማማኝነትን፤ በአገናኝ መንገዱ የጉዞ ጊዜ፤ በአገልግሎት አሰጣጥ ደረጃ እና በመጓጓዣ ጊዜ<sup>11</sup>፤ (አጠቃላይ ዓላማ መንገዶች) ለመገምገም ያገለገሉ እና በስርዓት ሰፋፊ መዘዎች ምርመራ ከተደረገባቸውን አማራጮች መካከል በጣም የከፋው ሥራን የሚፈጽሙ መሆኑ ተገንዝበዋል። በተጨማሪም አማራጭ 5 የገንዘብ አቅርቦትን፣ ግብ ለማሳካት አልተሳካም፤ ምክንያቱም ለማቅረብ ከፍተኛ የሆነ የህዝብ ድጋግ ይጠይቃል። በፋይናንስ ትንተና ውጤቶች እና አሁን ያለውን የትራፊክ ፍሰት እና የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገት እና የጉዞ አስተማማኝነትን የመቋቋም ጉድለቶች ላይ በመመርኮዝ FHWA እና MDOT SHA አማራጭ 5 የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎቱን የማያሟላ በመሆኑ ምክንያታዊ አማራጭ አለመሆኑን ወስነዋል። ለጥናቱ እንደ ARDS አልተላለፈም። ሆኖም የኤጀንሲዎች ውሳኔዎችን ለድርጊታቸው ለማመቻቸት እና ግልፅ ለማድረግ፤ አማራጭ 5 በዚህ DEIS ምዕራፍ 3 እና 4 ላይ ባሉት ተፅዕኖዎች ንፅፅር ተካቷል። የአማራጭ ማጣሪያዎቹ ማጣሪያ ውጤቶች እና የARDS የመለየት ምክንያት በ ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.5 እና 2.6 እና ተሰንዷል በ የአማራጭ ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሬ B). ውስጥ ተዘርዝረዋል።

### ምን ሌሎች አማራጮች ተስተውለዋል?

#### MD 200 የአቅጣጫ መለዋወጫ አማራጭ

የፀደይ 2019 የህዝብ አውደ ጥናቶች እና የኤጀንሲ ስብሰባዎችን ተከትሎ፤ በርካታ የህብረት ሥራ ማህበራት እና ተሳታፊ ኤጀንሲዎች፤ ጉልህ በሆኑ፤ ቁጥጥር በተሰጣቸው ሀብቶች እና የመኖሪያ ሰፈራዎች ላይ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ ወይም ለመቀነስ የ I-495 ን የላይኛው ክፍል በ I-270 እና I-95 መካከል ካለው ይልቅ፤ MDOT SHA (MD 200 የአቅጣጫ መለዋወጫ አማራጭ) መንገደኞች MD 200ን (የካውንቲ-ውስጥ አገናኝ) እንዲጠቀሙ የሚያስችል አማራጭ መንገድ አማራጭን እንዲገመገሙ ጠይቀዋል።

በቅርብ ጊዜ ውስጥ፤ የዚህ አማራጭ መነሻ ሃሳብ በአሁኑ ወቅት በMD 200 ባለው አቅም ምክንያት ብቁ ሆኗል፤ የ ሜሪላንድ መጓጓዣ ባለስልጣን (MDTA) ተቋም። እንደዚሁ፤ MDOT SHA ለአሜሪካ Legion Bridge ወይም ከዚያ ባሻገር (እና በተቃራኒ አቅጣጫ) የታሰበውን፤ በአጭር ጊዜ የመለዋወጫ አቅምን ለመጠቀም፤ MD 200ን ለመጠቀም እና በ I-495 የላይኛው አናት ላይ የተወሰነ እፎይታን ለመስጠት፤ ከሰሜን I-95 ከሚገኙት ነጥቦች ጀምሮ ላሉት የትራፊክ ፍሰት ለማበረታታት ከ MDTA ጋር እየሰራ ይገኛል። የዚህን ትራፊክ የተወሰነውን ለማዞር በመሞከር ላይ MDOT SHA ነገር ተለዋዋጭ የመልእክት መላኪያ ምልክቶችን በመጠቀም ለ I-495 እና MD 200 የጉዞ ጊዜዎችን ለMDTA አቅርቧል። የጉዞ ሰዓቱ በMD 200 ላይ አጭር መሆኑን ካሳየ እና የጉዞው ክፍያ ለተጓዣኞች የሚረዳ ከሆነ ታዲያ ወደ MD 200 አቅጣጫ ለመቀየር መምረጥ ይችላሉ።

ሆኖም የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎትን በሚመለከት መፍትሔው፤ የ MD 200 የአቅጣጫ መለዋወጫ አማራጭ የረጅም ጊዜ የትራፊክ እድገትን ማመቻቸት፤ የጉዞ አስተማማኝነትን ማገልገል እና የሸቀጦች እና የአገልግሎቶች እንቅስቃሴ መሻሻል አለበት። በ 2040 የንድፍ ዓመት፤ የትራፊክ ትንታኔ ውጤቶች እንደሚያመለክቱት የMD 200 የአቅጣጫ መለዋወጫ አማራጭ፤ የአማራጮቹን ምክንያታዊነት ለመገምገም በተጠቀሙባቸው ብዙ ልኬቶች ውስጥ ከሚታዩት የተጣሩ አማራጮች ሁሉ እጅግ የከፋ መሆኑን ጠቁመዋል። የMD 200 የአቅጣጫ መለዋወጫ አማራጭ የጥናቱ ዓላማ እና የረጅም ጊዜ የትራፊክ እድገትን ለማስተናገድ፤ የጉዞ አስተማማኝነትን ለማሳደግ ወይም የሸቀጦች እና የአገልግሎቶች እንቅስቃሴን የሚያሻሽል አይደለም። የMD 200 የአቅጣጫ መለዋወጫ አማራጭ ትንተና ማጠቃለያ ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.5.3.b ውስጥ ተካቷል እና በ የአማራጭ ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሬ B). ውስጥ ተሰንዷል።

#### አማራጭ 9 የተሻሻለ (9M)

በARDS ላይ ለሕዝብ እና ለኤጀንሲ አስተያየት በሰጠ ምላሽ መሠረት MDOT SHA እና FHWA ARDS አማራጭ 9 (አማራጭ 9M) የተሻሻለ ተብሎ ከተታወቀ በኋላ ተጨማሪ አማራጮችን ገምግሟል። በ I-495 የላይኛው ጎን ላይ (I-270 ምዕራብ ጋዳ መሬት እና I-95) ላይ ባለው ተጋላጭ የአካባቢ ሀብቶች እና የንብረት ሰፈራዎች ላይ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ ወይም ለመቀነስ አማራጭ 9M ጥምር ውስጥ አማራጭ 5 እና አማራጭ 9ን ያካተተ ነው። ትንታኔው የተጠናቀቀው በ I-495 በላይኛው ጎን በኩል ያሉ መስመሮችን መቀነስ የሚያካትት ከሆነ ይህ ጥናት የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎቱን በባቂ ሁኔታ ያሟላ እንደሆነ ለማወቅ ነው። በአጠቃላይ፤ አማራጭ 9M የእነዚህ ሀሳቦች የተረጋገጠ አማራጮች ከ I-495 የላይኛው ወገን ካለው በ I-270 ምዕራብ ጋዳ መሬት እና I-95 መካከል በእያንዳንዱ አቅጣጫ ከሁለት የ HOT መስመሮች ይልቅ አንድ የHOT መስመር የመጨመር፤ ዋና ልዩነት ጋር አንድ ድብልቅ ነው።

አማራጭ 9M አማራጭ ከተጣሩት አማራጮች ጋር ተመሳሳይ የሆነ ዝርዝር ደረጃ የተገመገመ ሲሆን የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎቱን የሚያሟላ ሆኖ ተገኝቷል፤ ስለሆነም በዚህ DEIS ውስጥ እንደ ምክንያታዊ አማራጭ ተካቷል። የአማራጭ 9 የተሻሻለው ትንታኔ ማጠቃለያ በ ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.6.4 ውስጥ የተካተተ ሲሆን በ አባሬ B የ አማራጭ ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሬ B). ተሰንዷል።

<sup>11</sup> የአገልግሎት ደረጃ (LOS) ከ LOS A LOS F ድረስ ያለውን የትራፊክ ፍሰት ጥራት የሚለካ የመንገድ ክፍል የተመደበ የፊደል ደረጃ ነው።

**በ DEIS ውስጥ እንደገና የተያዙ እና የተተነተኑ አማራጮች ምንድን ናቸው?**

እንደ ARDS ወደፊት የሚከናወኑትን የተጣሩ አማራጮች ምክንያታዊነት ለመገምገም የመጀመሪያ ምህንድስና ከተጨማሪ የ ትራፊክ፣ ፋይናንስ፣ አካባቢያዊ ትንታኔዎች ጋር ተገንዝቧል። ይህ DEIS በ ARDS ላይ፣ ከዚህ በኋላ የግንባታ አማራጮች ተብለው በሚጠሩት እና አይፋል የግንባታ አማራጭ ተብሎ የሚጠራውን ተጨማሪ ትንታኔ እና ንጽጽር ያሳያል። በ DEIS ውስጥ የተያዙ እና የተተነተኙት አማራጮች በ **ሰንጠረዥ ES- 1** ውስጥ ተጠቃለዋል። የዚህ ጥናት የአማራጮች እድገት ላይ ተጨማሪ ማብራሪያ ለማግኘት **ምዕራፍ 2** ን ይመልከቱ።

**ሰንጠረዥ ES- 1፣ በ DEIS ውስጥ የተያዙ እና የተተነተኙት አማራጮች**

አማራጭ	መግለጫ
አማራጭ 1	አይፋል የግንባታ
አማራጭ 8	2-መስመር፣ የ ETL የሚተዳደሩ መስመሮች መገናኛ በ I-495 እና 1-ETL እና 1-መስመር HOV የሚተዳደር መስመር በ I-270
አማራጭ 9	2-መስመር፣ HOT የሚተዳደሩ መስመሮች መገናኛ በ ሁለቱም I-495 እና I-270
አማራጭ 9 የተሻሻለ (9M)	2-መስመር፣ HOT የሚተዳደሩ መስመሮች መገናኛ በ ምስራቅ እና ምስራቅ የ I-495 እና በ I-270፣ 1-መስመር HOT የሚተዳደር መስመር በ I-495 የላይኛው ጎን
አማራጭ 10	2-መስመር፣ ETL የሚተዳደሩ መስመሮች መገናኛ በ I-495 እና I-270 በመጨመር 1-መስመር HOV የሚተዳደር መስመር በ I-270 ብቻ
አማራጭ 13B	2-መስመር፣ HOT የሚተዳደሩ መስመሮች መገናኛ በ I-495፣ HOT የሚተዳደር፣ ተቀልባሽ መስመር መገናኛ በ I-270
አማራጭ 13C	2-መስመር፣ ETL የሚተዳደሩ መስመሮች መገናኛ በ I-495፣ ETL የሚተዳደር፣ ተቀልባሽ መስመር መገናኛ እና 1-መስመር HOV የሚተዳደር መስመር በ I-270

አይፋል የግንባታ አማራጭ የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎትን አያሟላም፣ ግን ከሌሎቹ አማራጮች ጋር ለማነፃፀር ተጠብቆ ቆይቷል። የአማራጮች ፍተሻ ውጤት እና በአማራጭ በDEIS ውስጥ የተያዙ እና የተተነተኑት አማራጮች ለይቶ የማያውቅበት ምክንያት በ **ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.5** ውስጥ ተጠቃሏል እና በ አማራጮች ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሪ B) ውስጥ ተመዝግቧል።

**በግንባታ አማራጮች ውስጥ ምን የመጓጓዣ ሽግግሮች ክፍሎች ይካተታሉ?**

ለብቻ የሚንቀሳቀሱ የመጓጓዣ አማራጮች የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎትን የማያሟሉ ሆኖ ሲገኝ፣ እያንዳንዱ የግንባታ አማራጭ አሁን ያሉትን እና የታቀዱ በርካታ የብዝሃ-ዓይነት ተንቀሳቃሽነት እና ተያያዥነት ያሻሽላል።ከፍ ለማድረግ ከፕሮጀክቱ ዓላማ ጋር የሚስማሙ የሚከተሉትን የመጓጓዣ ክፍሎች ያካትታል፡

- በሚተዳደሩ መንገዶች ውስጥ ነፃ የአውቶቡስ አጠቃቀም የመጓጓዣ ፍጥነት ጨማሪን፣ አስተማማኝ ጉዞን ማረጋገጥ እና ከአካባቢያዊ አውቶቡስ አገልግሎት / ስርዓቶች ጋር በቀጥታ ከእንቅስቃሴ እና ኢኮኖሚያዊ ማዕከላት ጋር እንዲገናኙ መፍቀድ።
- በ ሲልቨር ስፕሪንግ ሜትሮ/MARC (US 29)፣ ሻዲ ግሮቭ ሜትሮ (I-370)፣ ትዊንብሩክ ሜትሮ (ዉቶን ፓርክወይ)፣ ሞንትጎመሪ ሞል የሽግግር ማእከል (ዌስትሌክ ቴራስ)፣ ሜዲካል ሰንተር ሜትሮ (MD 187 እና MD 185)፣ ኬንሲንግቶን MARC (MD 185)፣ ግሪን በልት ሜትሮ/MARC (ቼሪዉድ መስመር)፣ ኒው ካረልዶን ሜትሮ/MARC/Amtrak (US 50)፣ ላርጎ ታውን ሰንተር ሜትሮ (MD 202 እና MD 214)፣ እና ብራንች ኦፊስ ሜትሮ (MD 5)፣ ነባር የመጓጓዣ ጣቢያዎች እና የታቀደ የትራንስፖርት ተኮር ልማት ቀጥተኛ እና ቀጥተኛ ያልሆኑ ግንኙነቶችን ማመቻቸት።

እነዚህ ንጥረነገሮች በ Montgomery፣ Prince George’s፣ Frederick፣ Howard፣ Anne Arundel and Charles counties፣ as well as MDOT MTA commuter bus፣ MARC and WMATA፣ MDOT Secretary’s Office of Planning and Capital Programming፣ MDOT SHA፣ FHWA፣ Federal Transit Administration (FTA)፣ and the MWCOC ከ P3 መርሃግብር በቀጥታ እና በተዘዋዋሪ የተጎዱትን ከመጓጓዣ እና ከአቅድ አውራጃዎች ተወካዮችን ያካተተ የሽግግር ስራ ቡድን፣ ውስጥም ከግምት ውስጥ ገብተዋል። በግንባታ 2019 የተጀመረው፣ የሽግግር ስራ ቡድን አሁን ባሉት የመጓጓዣ አገልግሎቶች ላይ ግብዓት ለመስጠት እና በሽግግር የሚተዳደር መስመሮችን ለመጠቀም የሚቻልባቸውን አጋጣሚዎች ለመለየት እንዲቻል ስምንት ጊዜ ያህል ተገናኝቷል (**ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.7.6** ይመልከቱ)።

የ የመሸጋገሪያ አገልግሎት ማስተባበሪያ ዘገባ በሰኔ 2020 በ P3 መርሃ ግብር ድርጣቢያ (<https://495-270-p3.com/transit-benefits/>) ላይ ለህዝብ የቀረበ ሲሆን ጉዳቱ የተደረሰባቸውን ካውንቲዎች ለማሳወቅ እና አስተማማኝነት እና ፍጥነት ያላቸውን እንደ ጥቅሞች ከፍ የማድረግ ስልቶች ያሉ በሚተዳደሩ መስመሮች ስለሚሰጡ ጉልህ የመጓጓዣ ሽግግር ዕድሎች አቅራቢዎች በአገልግሎት መስኩ ውስጥ የወደፊት ካረጋገጡ እና የአሠራር ፍላጎቶችን ለመገምገም እና ቅድሚያ ለመስጠት መሠረትን ይሰጣል፣ እና የክልላዊ የመጓጓዣ አገልግሎቶችን በ P3 መርሃ ግብር ውስጥ ለማካተት ስለሚረዱ መንገዶች ውይይት ለማድረግ ስራ ላይ ውሏል።

### የአሜሪካ Legion ድልድይ መተካት የሚተዳደረው የመንገድ መስመር ክፍል አካል ነው?

አዎን፤ ሁሉም የግንባታ አማራጮች የአሜሪካን Legion ድልድይ ሙሉ በሙሉ በአዲስ መተካትን ያካትታሉ፤ የሰፊ ድልድይ (አሁን ያለውን ድልድይ ለማስፋፋት አይደለም)። አሁን ያለው ድልድይ ወደ 60 ዓመት ሊጠጋ ነው እናም ይህ ጥናት ምንም ይሁን ምን በሚቀጥሉት ጥቂት አስርት ዓመታት ውስጥ መተካት አለበት። አዲሱ ድልድይ ተመሳሳይ ቁጥር ያላቸውን ነባር ቁጥሮች ሁልጊዜ ለማቆየት በደረጃዎች ይገነባል፤ ስለሆነም አዲሱ ድልድይ በተመሳሳይ ነባር ቦታ ይተካል።

### በአማራጭዎቹ ላይ የህዝብ አስተያየቶች እንዴት ተደርገዋል?

እስከዛሬ ድረስ ህዝቡ እና ባለድርሻ አካላት በጥናቱ፣ ዓላማው እና ፍላጎቱ፣ በአማራጭ ዘርፎች፣ በአማራጭዎች የመጀመሪያ ምርመራ፣ በአካባቢ እና በንብረት ላይ የማስወገድ እና የማቃለል እርምጃዎችን እና ቅነሳ እርምጃዎችን በተመለከተ አስተያየት እንዲሰጡ ተበረታተዋል። በህዝብ ተሳትፎ ሂደት፣ MDOT SHA የተቀበሏቸውን አስተያየቶች በጥልቀት ተመልክቶ የተወሰኑትን በጥናቱ ውስጥ ያካተተ ቢሆንም የሚከተሉትን አያካትትም፤ በ I-270 ላይ ያሉ የቀጥታ መንገድ ፍላጎቶችን ለመቀነስ አሁን ያለውን ሰብሳቢ እና አሰራጭ መስመሮችን ከ I-270 ላይ ማስወገድ፣ በአዲሱ የአሜሪካ Legion ድልድይ ላይ ለአግረኛ መንገድ ማበጀት፣ የተወሰኑ የተቀናጁ መስመሮችን ቀጥታ መድረሻ ቦታዎችን ማስወገድ ወይም መስጠት፣ በዚህ ጉልህ ሀብት ላይ ተፅዕኖዎችን በእጅጉ ለመቀነስ የRock Creekን ማስለቀቅ ማስቀረት፣ አሁን ያሉትን ሁሉንም የድምፅ ማገጃ መተካት፣ እና አሁን ያሉትን እና የታቀዱ የብዝሃ-ዓይነት ተያያዥነትን እና ተንቀሳቃሽነትን ለማመቻቸት ተጨማሪ ዕድሎችን ከአካባቢያዊ የመጓጓዣ ሽግግር አቅራቢዎች ጋር መተባበርን በሚቀጥሉበት ጊዜ የተወሰኑ የመጓጓዣ አካላትን ማካተት። ለዘርዘር ጥናት የሚመከሩ አማራጮች (ARDS) ላይ ከህዝብ እና ከኤጀንሲዎች የተቀበሉ አስተያየቶችን ለመቅረፍ እንዲሁም በ I-495 የላይኛው ጎን ላይ የአካባቢ እና የማህበረሰብ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ ወይም ለመቀነስ፣ MDOT SHA የ MD 200 (ICC)ን ያካተተ የ ተቀልባሽ አማራጭ እና አማራጭ 9 የተሻሻለ የአማራጮች ትንተና አካሂዷል። የእነዚህ ትንታኔዎች ውጤቶች በ **ምዕራፍ 2፣ 3 እና 4** እንዲሁም ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ በ **አባሬ ዮውስጥ** ይገኛሉ።

### የመንገድን ግብር አቀራረጥ

#### አዳዲሶቹ መስመሮች ለምን የመንገድን ግብር ቀረጥ አለባቸው እና መንግስት እነሱን ለመገንባት ለምን ገንቢ ያስፈልጉታል?

የሜሪላንድ ግዛት በግምት ከ 8 እስከ 10 ቢሊዮን ዶላር የሚገመት ወጪ የዚህን ታላቅ ማሻሻያ ለመገንባት ገንዘብ የለውም። በተጨማሪም፣ ብድሮችን ለመክፈል የሚከፍሉ ክፍያዎችም ቢኖሩትም፣ መስተዳድሩ ለተሻሻሉ ብድሮች ለመክፈል ብድር ለመውሰድ የሚያስችል በቂ የቦንድ አቅም የለውም። ስለዚህ ክልሉ በፉክክር ሂደት ውስጥ ገንቢን ይመርጣል እናም ገንቢው የሚከፍለውን ገቢ በመጠቀም ለተወሰነ ጊዜ የሚተዳደር መስመሮችን ለመንደፍ፣ ለመገንባት፣ ፋይናንስን ለማከናወን፣ እና ለማቆየት በሚችልበት P3 ስምምነት ውስጥ ይገባል። MDOT SHA በ I-495 እና I-270 ላይ ሁሉንም መስመሮችን በባለቤትነት እንደሚይዝ እና ህይወይ የታቀደውን የትራንስፖርት ተግባራቸውን እንደሚያሟላ ያረጋግጣል።

#### የሚተዳደሩ ዋጋ ያላቸው መስመሮች እንዴት ይሰራሉ?

ሁሉም የግንባታ አማራጮች ተለዋዋጭ ክፍያዎችን ለሚተዳደሩ መስመሮች (HOT ወይም ETL) ለጥናቱ ሙሉ ርዝመት ያካትታሉ። የክፍያ መጠየቂያ ተመናኞች በተፈቀደለት የክፍያ መጠየቂያ ክልል ውስጥ ይሰተካከላል እና በየአምስት እስከ 15 ደቂቃዎች ባለው የትራፊክ ሁኔታዎች ውስጥ ለሚከሰቱ የእውነተኛ ጊዜ ለውጦች ምላሽን ሊለዋወጥ ይችላል። የሚከፈልባቸው ፕላዛዎች፣ የክፍያ መጠየቂያ ጎጆዎች እና የጥሬ ገንዘብ ክፍያዎች ሳይኖሩ፣ ክፍያው በህይወይ ፍጥነቶች በኤሌክትሮኒክ መንገድ ይሰበሰባል። በዚህ አቀራረብ የትራፊክ ፍሰት የሚተዳደር ነው፣ መጨናነቅ ይቀንሳል እና በትንሹ አማካይ የ 45 ማይል ፍጥነት በሚተዳደሩ መስመሮች ይጠበቃል።

### የመንገድን ግብር የክፍያ ምጣኔ እንዴት ይዘጋጃል?

የክፍያ መጠየቂያ መጠን በሜሪላንድ ኮድ ደንቦች (COMAR) 11.07.05 ውስጥ በተጠቀሰው ሂደት መሠረት-የመንገድን ግብር መርገግብር ክለሳዎች የህዝብ ማስታወቂያ፣ የህዝብ ግብዓትንም ጨምሮ ይዘጋጃል። በአጠቃላይ፣ ትራፊኩን ለማስተዳደር እና መገልገያዎቹ አስፈላጊውን የትራፊክ አፈጻጸም መስፈርቶችን ማሟላታቸውን ለማረጋገጥ የሚመከር የክፍያ መጠየቂያ መጠን ይዘጋጃል። የክፍያ መጠየቂያ ተመንክል በአንድ ማይል የክፍያ መጠየቂያ መጠን ላይ አንድ የላይኛው ወሰን ጨምሮ ያካትታል። የሚመከረው የክፍያ መጠን ለ MDTA ቦርድ አባላት እንዲገመገም ይቀርባል። ሕዝብ የክፍያ መጠን ላይ አስተያየቶችን የመስጠት እድል እንዲኖረው የሕዝብ ችሎቶች እና በትንሹ የ 60 ቀናት የሕዝብ አስተያየት ጊዜ ይካሄዳል። የህዝብ አስተያየቶች ለMDTA ቦርድ አባላት (የቀረቡት ክለሳዎችን ጨምሮ) አስፈላጊ ሆኖ ይሰራጫል እና ቦርዱ በሚከፈለው የክፍያ መጠን ላይ ድምጽ ይሰጣል። የሚተዳደሩ ሌይኖች አንዴ ከተከፈቱ፣ የትራፊክ እና የሌን የአፈጻጸም መስፈርቶች መሟላታቸውን ለማረጋገጥ የክፍያ ዋጋው በተረጋገጠ የፀደቀው የ MDTA የክፍያ ዋጋ ክልል ውስጥ ይስተካከላል።

### የመንገድን ግብር የክፍያ መጠን ምጣኔዎች ምን ሊሆኑ ይችላሉ?

የዕቅድ ጥናቱ እና DEIS ለተቀናጁት መንገዶች የመጨረሻውን የታቀደው የክፍያ መጠን ምጣኔን አይመክሩም። ሆኖም (በ I-270 እና I-495 ላይ የትራፊክ ፍላጎትን እና መጨናነቅን መቆጣጠር፣ እና በሰዓት 45 ሜትር በተቀናጁ መንገዶች ውስጥ ማረጋገጥ) እንዲሁም የግንባታ አማራጮች አማራጭ በገዝብ የሚቻል መሆን አለመሆናቸውን ለማወቅ፣ የክፍያ ተመኖች የጥናቱን ግቦች ለማሳካት ተገምተዋል። ስለዚህ፣ ለማቀድ ዓላማ ብቻ፣ የE-Zማስተላለፍን ለሚጠቀሙ ተሳፋሪ መኪናዎች ለሁሉም ጊዜዎች የሚገመተው የመክፈቻ ዓመት (2025) አማካይ ማይል በሳምንት (በ 2020\$) ይነበረው ፣ \$0.70/ማይል ለ አማራጭ 8፣ \$0.69/ማይል ለ አማራጭ 9፣ \$0.77 ለ አማራጭ 9M፣ \$0.68/ማይል ለ አማራጭ 10፣ \$0.73/ማይል ለ አማራጭ 13B፣ እና \$0.71/ማይል ለ አማራጭ 13C። ዞር ዞር፣ በሕዝብ ግምገማ እና አስተያየት ከተሰጠ በኋላ የክፍያ መጠኖች በMDTA ቦርድ ይመደባሉ። የመጨረሻዎቹ የክፍያ ዋጋዎች ከፀደቁ በኋላ በዚህ DEIS ውስጥ የተገለጹት አካባቢያዊ እና ማህበረሰብ ተፅዕኖዎች በከፍተኛ ሁኔታ ይለያያሉ ተብሎ አይጠበቅም፣ ምክንያቱም የዕቅድ-ደረጃ የክፍያ ዋጋዎችን ለመገመት የንድፍ አሰጣጥ ሂደት በቦርዱ እንዲመረምር ለ MDTA የሚቀርቡ የዋጋ ተመን መጠን ትንታኔዎችን ለመደገፍ ከአምሳያው ሂደት ጋር ተመሳሳይ ነው።

### መጓጓዣ እና ትራፊክ

#### የሚተዳደር መስመር ምንድን ነው?

የነፃ ፍላጎት ፍጥነቶች ጠብቆ ለማቆየት በአውራ-ጎዳና የሚጓዙትን ተሽከርካሪዎች ብዛት ለማመቻቸት። እንደ የመስመር-አጠቃቀም እገዳዎች ወይም የመጨናነቅ ዋጋዎችን የመሰሰሉ ስትራቴጂዎችን የሚጠቀሙ የአውራ-ጎዳና መገልገያዎች። ተጓዳኝ አጠቃላይ ዓላማዎች መጨናነቅ በሚታሰቡበት ጊዜም እንኳ የሚቀናጁት መንገዶች ተቀባይነት ባለው የአገልግሎት ደረጃ እንዲሰሩ ተደርገው የተቀረቡ ናቸው። ምክንያቱም መስመሩን በመጠቀም ፍላጎታቸውን ሳያቋርጡ የተሽከርካሪዎችን ቁጥር ለመቆጣጠር የተደራጁ ስለሆኑ፣ የሚተዳደሩ መስመሮች ለተጠቃሚዎች መድረሻቸውን (ቻቸውን) ለመድረስ ይበልጥ አስተማማኝ አማራጭን ይሰጣቸዋል። የሚቀናበሩ መንገዶች ሊያካትቱ የሚችሉት ግን በእነዚህ ብቻ አይገደቡም ለ፣ HOV መስመሮች፣ HOT መስመሮች፣ ETLs፣ እና አውቶቡስ-ብቻ-መስመሮች

#### ለጥናቱ ምን የትራፊክ ትንተና ተደረገ?

በ 2040 ዲዛይን ዓመት የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎታቸውን የማሟላት አቅማቸውን ለመገምገም እያንዳንዱ የትራፊክ እንቅስቃሴ ዝርዝር ትንታኔዎች ተሠርተዋል። የግምገማው ዘዴ ስለት-ደረጃ ሂደትን አካቷል። በመጀመሪያ፣ የሜትሮፖሊታን ዋሺንግተን መንግስታት የጉዞ ፍላጎት ሞዴልን በመጠቀም (የሜትሮፖሊታን ዋሺንግተን መንግስታት ምክር ቤት (MWCOC) ሞዴልን)፣ ለእያንዳንዱ የግንባታ አማራጮች የክልል ትንበያ ሞዴል ተዘጋጅቷል። በዋሺንግተን ዲ.ሲ. የሜትሮፖሊታን አካባቢ ፕሮጀክቶችን ለመገምገም በመደበኛነት በ MDOT SHA እና በሌሎች የትራንስፖርት ኤጅገሲዎች የሚጠቀሙበት ሞዴል ነው። MWCOC የሞዴል ሥሪት 2.3.71 ጥቅም ላይ ውሏል፣ ትንታኔው በተነሳበት ጊዜ የቅርቡ የቅርቡ ሞዴል ስሪት ነበር። በመቀጠልም ከ MWCOC አምሳያዎች የተገኘው ውጤት ለ፣ 2040 ዲዛይን አመት ለእያንዳንዱ የመንገድ ክፍል እና የእድገት እንቅስቃሴን በእያንዳንዱ የግንባታ አማራጭ ጊዜ ውስጥ ሚዛናዊ የትራፊክ መጠን ትንበያዎችን ለማዘጋጀት ጥቅም ላይ ውሏል። በመጨረሻም፣ ለእያንዳንዱ የግንባታ አማራጭ የትራፊክ ማስመሰያዎች (ሞዴሎች) በእያንዳንዱ የጠየቀ ክፍል ጊዜ (ከጠየቀ 6 ሰዓት እስከ ጠየቀ 10 ሰዓት) እና የ ከሰዓት ክፍለ ጊዜ (ከቀኑ 3:00 እስከ ከምሽቱ 7:00 ) ላይ የተገመተውን የሥራ አፈጻጸም ለመወሰን VISSIM ሶፍትዌርን በመጠቀም የተገነቡ ናቸው።

#### የትራፊክ ተልዕኮአዊ ትንታኔዎች ውጤቶች ምንድና ናቸው?

የእያንዳንዱ አማራጭ የንድፍ ዓመት 2040 የትራፊክ ሥራ አፈጻጸም ግምገማ ከዚህ በታች እና በዚህ DEIS ምዕራፍ 3 ተዘርዝረዋል።

- **አማራጭ 1 (አይፋል የግንባታ)** በነባር ሁኔታዎች ውስጥ የገጠሙትን የትግበራ ጉዳዮች በሙሉ አያስተናግድም፣ እናም የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገትን ማስተናገድ አይችልም። በዚህም የዘገየ የጉዞ ፍጥነቶች፣ መዘግየቶች፣ ረጅም የጉዞ ጊዜዎች እና አስተማማኝ ያልሆነ መገናኛ።
- **አማራጭ 5** የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎቱን ስለማሟላት በአሁኑ ወቅት ያለውን የትራፊክ ፍላጎት እና የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገት እና የጉዞ አስተማማኝነትን በማሟላት ረገድ ጉድለቶች በመኖሩ ምክንያታዊ አማራጭ እንዳይሆን ተወስኗል። ሆኖም የአማራጭ 5 ውጤቶች በዚህ ንፅፅር ለማንፀር ብቻ በዚህ DEIS ውስጥ ተካትተዋል። ለበለጠ መረጃ የአማራጭ ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሪ B) ይመልከቱ።

- **አማራጭ 8, አማራጭ 13B፣ እና አማራጭ 13C** በሁሉም ልኬት ውስጥ የአይፋል የግንባታ አማራጭ ያሟላሉ። ሆኖም፣ እነዚህ አማራጮች በማናቸውም የተተገበሩ የአሠራር መለኪያዎች ውስጥ በመጀመሪያ ደረጃ አልያዙም ስለሆነም ለመጠነኛ ጥቅሞችን ብቻ ይጠበቃሉ።
- **አማራጭ 9M** በመጀመሪያ እንደ የግንባታ አማራጭ አልተካተተም፣ ግን እስከ ተመሳሳይው ዝርዝር ደረጃ ድረስ ተገምግሟል። ይህ አማራጭ እንደ አማራጭ 5 እና አማራጭ 9 ጥምር ውስጥ ያካተተ ነው የተጠናው። ለበለጠ መረጃ **ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.6.4** እና የ **አማራጮች ቴክኒካዊ ዘገባ (አባሪ B)** ይመልከቱ። አማራጭ 9M አማራጭ በእያንዳንዱ ልኬት ላይ አማራጭ 1 ን ይሠራል፣ ግን በአማራጭ 8፣ በአማራጭ 13B፣ እና በአማራጭ 13C ተመሳሳይ በሆነ ጥናት ከተመረጡት ማንኛውንም የአሠራር መለኪያዎች ውስጥ በመጀመሪያ ደረጃ አይይዝም።
- **አማራጭ 9** እና **አማራጭ 10** በተመረጡት ሁሉም የአሠራር መለኪያዎች ውስጥ በተከታታይ በጥሩ ሁኔታ ይከናወናል፣ እና እያንዳንዱ አማራጭ ከሰድስቱ ቁልፍ መለኪያዎች ውስጥ ከሦስቱ አንደኛ ደረጃ ይወጣል። ከአማካይ ፍጥነት አንጻር፣ LOS እና በአካባቢው መገናኛ ላይ ካለው ውጤት አንጻር አማራጭ 9 የተሻለውን ይፈጸማል። አማራጭ 10 በመዘገብ፣ በጉዞ ጊዜ መረጃ ጠቋሚ እና በተስማሚነቱ የተሻለውን ያከናወናል። እነዚህ ሁለት አማራጮች ለ I-495 እና I-270 የሚተዳደሩ መስመሮች የጥናት አካባቢ እና ለአካባቢው የትራንስፖርት መገናኛ ምርጫ የሥራ አፈፃፀም ጥቅሞችን እንደሚያቀርቡ ይጠበቃል። ለዝርዝር መረጃ **ምዕራፍ 3** እና **አባሪ C** ይመልከቱ።

### የአካባቢ ሀብቶች፣ መዘዞች እና ቅነሳዎች

#### በ DEIS እና ደጋፊ የቴክኒካዊ ዘገባዎች ውስጥ በተሰነደው ትንተና ምን የአካባቢያዊ ሀብቶች ተገንዝቧል?

የ DEIS **ምዕራፍ 4** በጥናቱ ኮሪደሮች ውስጥ ተለይተው የሚታወቁትን ነባር የአካባቢ ሁኔታዎችን፣ በአካባቢያዊ ተፅእኖዎች ላይ የሚጠበቁትን ተፅእኖዎች፣ እና በእነዚያ ሀብቶች ላይ የማይታዩ ተፅእኖዎችን ለማስወገድ፣ ለመቀነስ እና ለ እምቅ-ቅነሳ የሚያስችሉ እርምጃዎችን ያቀርባል። ውጤቶችን ለማስቀረት እና ለመቀነስ ተጨማሪ ዕድሎች በ FEIS ውስጥ ከግምት ውስጥ ይገባል እና በሰነድ ውስጥ ይመዘገባሉ። የተተነተኑት የአካባቢ ሀብቶች እና አርእስቶች

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| 1. የመሬት አጠቃቀም እና የዞን ክፍፍል               |                                       |
| 2. ሥነ-ሕዝብ                               | 13. የውሃ-ፍሳሽ እና የምድር ላይ የውሃ ጥራት        |
| 3. ማህበረሰቦች እና የማህበረሰብ ተቋማት              | 14. የከርሰ ምድር ውሃ ስነ-ውሃ                 |
| 4. ፓርኮች እና መዝናኛ ተቋማት                    | 15. የጎርፍ መጥለቅለቆች                      |
| 5. የንብረት ግዥዎች እና መልሶ ማስፈር               | 16. የአትክልት እና ምድራዊ መኖሪያ               |
| 6. ምስላዊ እና ውበት ያላቸው ሀብቶች                | 17. ምድራዊ የዳር-ህይወት                     |
| 7. ታሪካዊ ሥነ ሕንፃ እና አርኪኦሎጂያዊ ሀብቶች         | 18. የውሃዊ ህይወት መኖሪያ                    |
| 8. የአየር ጥራት                             | 19. አልፎ አልፎ፣ ለፍራቻ እና ለአደጋ የተጋለጡ ዝርያዎች |
| 9. ጫጫታ                                  | 20. ልዩ እና ትብ አካባቢዎች                   |
| 10. አደገኛ ቁሳቁሶች                          | 21. የአካባቢ ፍትህና የርዕስ VI ማክበር           |
| 11. የመሬት አቀማመጥ፣ ስነ ምድር እና አፈር           | 22. ቀጥተኛ ያልሆኑ እና የሚከማቹ ውጤቶች           |
| 12. Wetland ን ጨምሮ የአሜሪካ ውሀዎች እና የግዛቱ ውሃ | 23. የግንባታ መዘዞች                        |
|   | 24. የሀብቶች ቁርጠኝነት                      |

#### በአካባቢያዊ ሀብቶች ላይ የግንባታ አማራጮች ተፅእኖዎች ምንድን ናቸው?

በ **ምዕራፍ 4** ላይ የቀረቡት አካባቢያዊ መዘዞች ለ አይፋል የግንባታ እና የግንባታ አማራጮች ተብለው ተገልጸዋል። ምክንያቱም የግንባታ አማራጮች፣ አስቸጋሪ በሆነ አካባቢ ውስጥ አሁን ያሉትን አውራ-መንገዶች ያስፋፋሉ እና/ወይም እንደገና ያጠናቅቃሉ፣ እና የምህንድስና መስፈርቶች በሁሉም የግንባታ አማራጮች መካከል ተመሳሳይ ስለሚሆኑ አጠቃላይ የተፅእኖዎች ስፋት በጣም ተመሳሳይ እንደሚሆን ይጠበቃል። በዚህ የዲዛይን ደረጃ ላይ የቀረቡት ያልተመጣጠነ ተፅእኖዎች በ DEIS ውስጥ ዘላቂ ወይም የረጅም ጊዜ ውጤቶች እንደሆኑ ይታመናል። በ( **ሰንጠረዥ ES- 2 እና 4-1**) ይመልከቱ። ዲዛይን በተመረጠው አማራጭ ላይ ሲሻሻል፣ የረጅም ጊዜ ተፅእኖዎች ይታጠራሉ እና የተወሰኑ የአጭር-ጊዜ፣ ከግንባታ ጋር የተዛመዱ ውጤቶች በ FEIS ውስጥ

ተለያይተው ይያዛሉ እና ይመዘገባሉ። የተጠበቁ የግንባታ ውጤቶች በ **ምዕራፍ 4** እና በ **ምዕራፍ 2፣ ክፍል 2.7.3** ውስጥ በጥራት ተወያይተዋል። በ አይፋል የግንባታ እና በ የግንባታ አማራጮች መካከል ያለው የአካባቢ ተጽዕኖ ማጠቃለያ በ **ሰንጠረዥ ES- 2** ውስጥ ተገልጿል።

### ለአካባቢዎ ሀብቶች ተፅዕኖዎች ከግምት ውስጥ ሲገቡ ምን ዓይነት የመወገድ እና የመቀነስ እድሎች ተቆጥረዋል?

በዚህ ደረጃ በ NEPA ጥናት ውስጥ፣ መወገድ እና መቀነስ ዕድሎች ለ መናፈሻ ቦታዎች፣ እርጥብ መሬቶች፣ እርጥብ መሬት ላኪዎች፣ የውሃ መንገዶች፣ ደኖች እና የ ፌዴራል የአደጋ ጊዜ አስተዳደር ኤጀንሲዎች የ 100 ዓመት የጎርፍ መጥለቅለቅ ተለይቶ ከክትትል እና ሀብትና ኤጀንሲዎች ጋር ተቀናጅቷል። በዚህ የጥናት የመጀመሪያ ደረጃ ላይ በሁሉም አካባቢዎች ሊተገበሩ የሚችሉ ተፅዕኖዎች ተወግደው ቀንሰዋል፣ እና የማስወገድ እና የመቀነስ ቴክኒኮች በተለይ ትብ በሆኑ ወይም በመዝናኛ ዋጋ ባላቸው አንዳንድ መስኮች በተለይ ታደሰዋል። ለተጨማሪ መረጃ **ምዕራፍ 4፣ ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ (አባሪ F)**፣ እና የማስወገድ፣ የመቀነስ እና የተፅዕኖዎች ዘገባ (**አባሪ M**) ይመልከቱ። ሊወገዱ የማይችሉ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ፣ ለመቀነስ እና እምቅ-ቅነሳ የተደረገው ጥረት ከሚመለከታቸው የቁጥጥር እና የሀብት ወኪሎች ጋር በቀጣይ እና በቀጣይ ቅንጅት ይቆጥላል።

### ሊወገዱ ለማይችሉ አካባቢዎ ተፅዕኖዎች ምን ዓይነት እምቅ-ቅነሳ እየተደረገ ነው?

በአካባቢዎ ሀብቶች ላይ መወገድ የማይችሉ ተፅዕኖዎች እምቅ-ቅነሳ በግንባታ አማራጮች ላይ በመመርኮዝ ከግምት ውስጥ ገብቷል። የታቀደው ፅንሰ-ሀሳብ ቅነሳ በሚተገበር መረጃ በ **ምዕራፍ 4** እና በቀረበው *ፅንሰ-ሀሳብ ቅነሳ ዕቅድ (አባሪ Q)* ውስጥ በዝርዝር ተብራርቷል። ለሚከተሉት ሀብቶች፣ እርጥብ መሬት፣ ደኖች፣ ያልተለመዱ፣ አስጊ እና አደጋ ላይ ያሉ ዝርያዎች፣ ፓርክ መሬት፣ ባህላዊ ሀብቶች፣ ጫጫታ፣ አየር፣ ንብረቶች፣ አደገኛ ቁሳቁሶች፣ የመሬት አቀማመጥ፣ ስነ ምድር፣ አፈር፣ የክርስ ምድር ውሃ፣ የአካባቢ ፍትህ፣ የእይታ ውበት፣ የውሃዊ ህይወት መኖሪያ፣ እና ልዩ እና ተባ አካባቢዎች። ጥናቱ እየሰፋ ሲሄድ እና በህዝብ፣ ባለድርሻ አካላት እና በኤጀንሲው አስተያየት ግምት ውስጥ ሲገቡ ተጨማሪ የ ቅነሳ እርምጃዎች ተለይተው ይታወቃሉ።

### ክፍል 4(f) ምንድን ነው?

ክፍል 4(f) የ USDOT የ 1966 ድንጋጌ፣ እንደተሻሻለው (49 U.S.C. 303(C)) የ USDOT፣ FHWA ን ጨምሮ የሚከተሉት ሁኔታዎች ካልተመለከቱ በስተቀር በሕዝባዊ ባለቤትነት የተያዘ መናፈሻ፣ የመዝናኛ ስፍራ፣ የዱር አራዊት ወይም የውሃ መውረጃ መጠለያ ወይም የህዝብ ወይም የግል ታሪካዊ ቦታ መሬትን መጠቀምን ማፅደቅ እንደማይቻል ያብራራል።

- FHWA ከንብረቱ ላይ መሬትን ከመጠቀም ውጭ አማራጭ ጥንቃቄ የተሞላበት የማስወገድ አማራጭ እንደሌለ ይወስናል፣ እና እርምጃው ከአንደዚህ ዓይነቱ አጠቃቀም የሚመጣው ንብረት ላይ ጉዳት ለመቀነስ ሁሉንም እቅዶች ያጠቃልላል (23 CFR §774.3(a)(1) እና (2))፣ ወይም
- FHWA በአመልካቹ የተፈጸመውን ጉዳት ለመቀነስ ማንኛውንም እርምጃ ጨምሮ በክፍል 4(f) ንብረቶች አጠቃቀም ላይ በንብረቱ ላይ አነስተኛ-ተጽዕኖ ይኖረዋል ብሎ (23 CFR §774.3(b)) ይወስናል።

### የክፍል 4(f) ተፅዕኖዎች ምንድናቸው?

የ ክፍል 4(f) አንድ “አጠቃቀም” (ወይም ተጽእኖ ለ ክፍል 4(f)) የሚከሰተው፦

- (i) መሬት በመጓጓዣ ተቋም በቋሚነት የተሞሃ ውስጥ ሲካተት፤
- (ii) በሕገ ውስጥ የተቀመጠው ደንብ መሠረት የሚወሰነው **ጊዜያዊ የመሬት ይዞታ** በሚኖርበት ጊዜ በሚከተለው መስፈርት መሠረት በ 23 CFR §774.13(d)፣ ወይም
- (iii) ሲኖር **ገንቢ አጠቃቀም** በክፍል 4(f) ንብረት ውስጥ በተጠቀሱት መስፈርቶች መሠረት በ 23 CFR §774.15.

በአገናኝ መንገዱ ጥናት ወሰን ውስጥ የህዝብ መናፈሻዎች እና መዝናኛ ስፍራዎችን እና ታሪካዊ ሥፍራዎችን ጨምሮ በአጠቃላይ 111 ክፍል 4(f) ንብረቶች ተለይተዋል። ከ 111 የክፍል 4(f) ንብረቶች ውስጥ 68ቱ የክፍል 4(f) ጥቅም ላይ ይውላሉ (ተፅዕኖ) እና 43 ይወገዳሉ። ጥቅም ላይ ከሚውሉ ከ 68 ክፍል 4(f) ንብረቶች ውስጥ 36 አነስተኛ ክፍል 4(f) አጠቃቀምን ያስከትላል፤ 22 የማስወገድ አማራጮችን እና ትንታኔዎችን ግምገማ እና ቢያንስ አጠቃላይ ጉዳት ትንታኔ ይጠይቃል፤ እና አራት ንብረቶች ልዩ መስፈርቱን ያሟላሉ። **ምዕራፍ 5፣ ክፍል 5.5** እና **አባሪ F** ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት በ **ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ** ላይ ይመልከቱ።

ሰንጠረዥ ES- 2፣ የአማራጫዎችን ተጽእኖዎች የማገገፀር ማጠቃለያ<sup>1</sup>

	ሀብት	አማራጭ 1 አይፋል የግንባታ	አማራጭ 5 <sup>2</sup>	አማራጭ 8	አማራጭ 9	አማራጭ 9M	አማራጭ 10	አማራጭ 13B	አማራጭ 13C	
አካባቢያዊ	በክፍል 4(f) አጠቃላይ ሊሆኑ የሚችሉ ተፅእኖዎች መፍፈሻ እና ታሪካዊ ንብረቶችን (acres) ጨምሮ	0	141.7	146.8	146.8	144.7	149.0	145.5	146.7	
	ቁጥር የ አሉታዊ ተፅእኖ ያላቸው የታሪካዊ ንብረቶች <sup>3</sup> [አሉታዊ ተጽዕኖ ሊታወቅ አይችልም] <sup>4</sup>	0	13 [7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]	13[7]
	የ 100 ዓመት የጎርፍ መጥለቅለቅ (acres)	0	114.3	119.5	119.5	116.5	120.0	119.5	119.9	
	ልዩ እና ትብብ አካባቢዎች (acres)	0	395.3	408.2	408.2	401.8	410.8	406.7	408.6	
	ሚስጥራዊነት ያላቸው ዝርያዎች የፕሮጀክት ግምገማ አካባቢ (acres)	0	151.7	155.0	155.0	153.7	155.0	155.0	155.0	
	የደን ጥላ (acres)	0	1,434	1,497	1,497	1,477	1,515	1,489	1,503	
	እርጥብ መሬቶች ልዩ የግዛት ጉዳይ	0	0	0	0	0	0	0	0	
	እርጥብ ቦታዎች፣ በመስክ የተገመገሙ	0	15.4	16.3	16.3	16.1	16.5	16.3	16.1	
	እርጥብ ቦታዎች፣ 25-ጫማ ቋት (acres)	0	51.2	53.1	53.1	52.7	53.6	53.1	53.5	
	የ US ውሃዎች (የርዝመት ጫማ)	0	153,702	155,922	155,922	155,229	156,948	155,822	156,632	
	ተርታ ዘ ፈሰሶች (acres)	0	55.2	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	
	ጫጫታ ተቀባዮች ተጽዕኖ አሳድረዋል <sup>5</sup>	0	3,661	4,470	4,470	4,249	4,581	4,411	4,461	
ትራፊክ	በስርዓት-አቀፍ መዘግየት ቁጠባዎች ከ አይፋል የግንባታ ጋር (ጠዋት/ከሰዓት) <sup>6</sup>	0	20%/22%	23%/33%	34%/33%	30%/30%	35%/34%	27%/22%	26%/34%	
ምህንድስና	አጠቃላይ የመንገድ መብት ያስፈልጋል <sup>7</sup> (acres)	0	284.9	323.5	323.5	313.4	337.3	318.9	329.3	
	የንብረት ብዛት በቀጥታ የሚነካ	0	1,240	1,475	1,475	1,392	1,518	1,447	1,479	
	የመኖሪያ ስፈራዎች ብዛት	0	25	34	34	25	34	34	34	
	የንግድ ስፈራዎች ብዛት	0	4	4	4	4	4	4	4	
	በ 1-495 (ጫማ) ላይ የአግረኛ ስፋት	138-146	170-174	194-198	194-198	170-198	194-198	194-198	194-198	
	በ 1-270 (ጫማ) ላይ የአግረኛ ስፋት	228-256	194-198	218-222	218-222	218-222	242-248	202-206	226-230	
	የዋና ወጪ ወሰን [ግንባታ እና ROW] (ቢሊዮኖች)		ተፈጻሚ የማይሆን	\$7.8- \$8.5	\$8.7 - \$9.6	\$8.7 - \$9.6	\$8.5-\$9.4	\$9.0 - \$10.0	\$8.7 - \$9.6	\$8.8 - \$9.7

ማስታወሻዎች፡ <sup>1</sup> በዚህ ሰንጠረዥ ውስጥ የተወከሉት የመጀመሪያ ተጽዕኖዎች አጠቃላይ ተጽዕኖዎችን ያስባሉ፡ ዘላቂ እና ጊዜያዊ ተፅእኖዎች በ FEIS ውስጥ ተለይተው ይታወቃሉ።  
<sup>2</sup> MDOT SHA እና FHWA የሚወስነው አማራጭ 5 ተመጣጣኝ አማራጭ አይደለም ብለው ወስኗል፡ ግን ለማገገፀር ዓላማዎች ብቻ በDEIS ውስጥ ተካትቷል።  
<sup>3</sup> በታሪካዊ ንብረቶች ላይ ስለሚያስከትለው ውጤት ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት ምዕራፍ 4 ክፍል 4.7 እና አባሪ G፣ ክፍል 1ን ይመልከቱ።  
<sup>4</sup> አሁን ባለው የንድፍ መረጃ ላይ በመመርኮዝ ተፅእኖዎች በእነዚህ 7 ታሪካዊ ባህሪዎች ላይ ሙሉ ሙሉ መወሰን አይችሉም። MDOT SHA እነዚህን ባህሪዎች እንደ ዲዛይን ማሻሻያዎች በበለጠ ይገመግማሉ።  
<sup>5</sup> ጫጫታ ተቀባዮች ከሌሎች አጠቃቀሞች መካከል፣ መኖሪያ ቤቶች፣ ትምህርት ቤቶች፣ የአምልኮ ስፍራዎች እና መፍፈሻዎችንም ጨምሮ አጠቃቀምን የሚያካትቱ የጫጫታ-ስጋት የሆኑ የመሬት አጠቃቀሞች ናቸው። ያስተውሉ እነዚህ ቁጥሮች የሚያጠቃልሉት ነባር የጨካኝት ግድግዳ የሌላቸውን ተቀባዮች እንዲሁም ይተካዋል ተብሎ የሚጠበቅ የጨካኝት ግድግዳ የላቸውም  
<sup>6</sup> የዚህ ሰንጠረዥ ቀዳሚ ስራዎች አንድ ተጓዥ ውስጥ የቁጠባ ዓመታዊ አማካይ ሰዓታት ተመሳሳይ መለኪያዎችን ተጠቅመዋል። በስርዓት-ሰፊ መዘግየት ቁጠባዎች ለሁሉም የመንገድ ተጠቃሚዎች ጥቅማቸውን ያንፀባርቃሉ።  
<sup>7</sup> የመንገድ መብት የተመሰረተው በግዛቱ ሪከርዶች ምርምር ላይ ሲሆን እንደአስፈላጊነቱ በካውንቲ የመንገድ መብት ተሞልቷል። በክፍል 4(f) ባህሪዎች፣ የታሪካዊ እና የፓርክ ድንበሮች በመጠን እና በቦታው ላይ ባሉ ቅጠች እና ልዩነቶች መኖራቸው ላይ በመመርኮዝ አንዳንድ ወሰኖች ሊለዩዩ ይችላሉ።

**ምን ዓይነት እሽታዎች፣ ማጽደቆች እና ፈቃዶች ያስፈልጋሉ?**

ከ NEPA ማክበር በተጨማሪ ብዙ እሽታዎች፣ ማጽደቆች እና ፈቃዶች ከ NEPA ሂደት ጋር በተመሳሳይ ጊዜ እየተስተጋቡት ነው። ወይም ከማናቸውም ማሻሻያዎች ግንባታ በፊት ሊገኝ ይችላል። **ሰንጠረዥ ES- 3** አሁን ባለው የጥናት ዲዛይን ግምቶች እና ተጓዳኝ ተጽዕኖዎች ላይ በመመስረት የሚያስፈልጉ የፌዴራል፣ የግዛት እና የአካባቢ እሽታዎች፣ ፈቃዶች እና ማጽደቆች ያጠቃልላል። **ምዕራፍ 6፣ ክፍል 6.5**ን ይመልከቱ።

**ሰንጠረዥ ES- 3፡ ሊሆን የሚችል እሽታዎች እና ማጽደቆች**

	እሽታ/ ማጽደቅ	ኃላፊነት ያለው/ፈቃድ ሰጪ ኤጀንሲ
NEPA	ብሔራዊ የአካባቢ ፖሊሲ ሕግ (NEPA) ማፅደቅ - የውሳኔ መዝገብ <sup>1</sup>	የፌዴራል አውራጳ-ጎዳና አስተዳደር
	ክፍል 4(f) ማጽደቅ	የፌዴራል አውራጳ-ጎዳና አስተዳደር
	ለአደጋ የተጋለጡ የአንስሳት ዝርያዎች ሕግ ምክክር	የአሜሪካ ዓሳ እና የዱር አንስሳት አገልግሎት/ NOAA-NMFS
	ክፍል 106 የፕሮግራም ስምምነት	የፌዴራል አውራጳ-ጎዳና አስተዳደር
	የንፁህ ውሃ ህግ ክፍል 404 እና ክፍል 10	የ US ጦር ሰራዊት መሐንዲሶች
	የ Maryland/Virginia ግዛት ውሃዎች (ክፍል 401)	የ US ጦር ሰራዊት መሐንዲሶች / የ Maryland የአካባቢ ክፍል / የ Virginia የአካባቢ ጥራት ክፍል
	የ Maryland ገለልተኛ ያልሆኑ እርጥብ-መሬት እና የውሃ መንገዶች ፈቃድ	የ Maryland የአካባቢ ክፍል
	የ Virginia እርጥብ-መሬት ጥበቃ ፈቃድ	የ Virginia የአካባቢ ጥራት ክፍል
በፊት ከግንባታ	ልዩ አጠቃቀም ፈቃድ - በ VA እና MD ውስጥ ግንባታ	የ ብሔራዊ ፓርክ አገልግሎት
	የ Capper-Cramton ፓርክ ፈቃዶች	ብሔራዊ ካፒታል ዕቅድ ኮሚሽን
	ፓርክ ግንባታ ፈቃድ - M-NCPPC	የ Maryland ብሔራዊ ካፒታል ፓርክ እና የዕቅድ ኮሚሽን
	የ Maryland የደን ልማት ህግ ማፅደቅ	የ Maryland የተፈጥሮ ሀብቶች ክፍል
	የግዛት እና የካውንቲ የደን ጥበቃ ውጤት ማሻሻያ ማፅደቆች	የ Maryland የተፈጥሮ ሀብቶች ክፍል / የ Maryland ብሔራዊ ካፒታል ፓርክ እና የዕቅድ ኮሚሽን
	ከግንባታ እንቅስቃሴ ጋር ለተጓዳኝ ለጎርፍ ውሃ አጠቃላይ ፈቃድ - MD	የ US አካባቢያዊ ጥበቃ ኤጀንሲ/ የ Maryland የአካባቢ ክፍል
	ከግንባታ እንቅስቃሴ ጋር ለተጓዳኝ ለጎርፍ ውሃ አጠቃላይ ፈቃድ - VA	የ US አካባቢያዊ ጥበቃ ኤጀንሲ/የ Virginia የአካባቢ ጥራት ክፍል
	የጎርፍ ውሃ አያያዝ / የአፈር መሸርሸር እና የደለል መቆጣጠሪያ	የ Maryland የመጓጓዣ ክፍል - የግዛት አውራጳ-ጎዳና የአስተዳደር ዕቅድ ግምገማ ክፍል / የ Maryland የአካባቢ ክፍል
	የጎርፍ ውሃ አያያዝ / የአፈር መሸርሸር እና የደለል መቆጣጠሪያ	የ US አካባቢያዊ ጥበቃ ኤጀንሲ / የ Maryland የአካባቢ ክፍል / የ Virginia የአካባቢ ጥራት ክፍል
	የንፁህ ውሃ ህግ ክፍል 402 (MS4)	የ Maryland የአካባቢ ክፍል
የውሃ ትግበራ እና አጠቃቀም ፈቃድ	የ Maryland የአካባቢ ክፍል	

ማስታወሻ፡ <sup>1</sup>መሪው ኤጀንሲ ማንኛውንም አስፈላጊ የፈቃድ ውሳኔዎችን ለመደገፍ የፕሮጀክት የማድረግ ኃላፊነት ላለው ለሁሉም የፌዴራል ኤጀንሲ አንድ ROD ማዘጋጀት እና ማተም ሀላፊነት አለበት። የ ROD እያንዳንዱን ውሳኔ ያካተተ ነውአንድ ኤጀንሲው፣ በክፍል XIII በተደነገገው መሠረት ለአንድ ነጠላ ROD የተለየ ካልሆነ በስተቀር፣ ወይም የተቀናጀ FEIS / ROD ን ለማቅረብ እንዲችል የፌዴራል ሕግ ለዋናው ኤጀንሲ በሚሰጥበት ጊዜ። በስራ አስፈጻሚ ትእዛዝ 13807 መሠረት አንድ የፌዴራል ውሳኔን ተግባራዊ የማድረግ የመግባቢያ ሰነድ፣ <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/04/MOU-One-Federal-Decision-m-18-13-Part-2-1.pdf>



### አንድ የፌዴራል ውሳኔ አስፈጻሚ ትእዛዝ ምንድነው?

የ I-495 እና I-270 የተቀናጀ መስመር ጎዳና ጥናት “አንድ የፌዴራል ውሳኔ” አስፈጻሚ ትእዛዝ 13807፣ እየተከተለ ነው። በአካባቢያዊ ግምገማ ውስጥ ተግባሩ እና ተጠያቂነት ማቋቋም እና ለመሠረተ ልማት ፕሮጀክቶች ፈቃድ መስጠት<sup>12</sup> የፌዴራል ኤጀንሲዎች የአካባቢ ግምገማዎችን እንዲያካሂዱ ይጠይቃል እና ለዋና መሰረተ ልማት ፕሮጀክቶች እንደ “አንድ የፌዴራል ውሳኔ (OFD)” እና የፍቃድ ውሳኔዎች። የአስፈጻሚ ትእዛዝ 13807 (EO) በብሔራዊ የአካባቢ ፖሊሲ ሕግ መሠረት የአካባቢ ግምገማዎችን ለማጠናቀቅ አማካይ ጊዜን ለመቀነስ ግብ አውጥቷል፣ እና ለዋና መሰረተ ልማት ፕሮጀክቶች ፈቃድ መስጫ ውሳኔዎች EO በተጨማሪም መመሪያን በተወሰኑ ሁኔታዎች ካልሆነ በስተቀር መመሪያ ይሰጣል<sup>13</sup> የፌዴራል መሪ ኤጀንሲ እና ሁሉም ተባባሪ እና ተሳታፊ ኤጀንሲዎች “ማንኛውንም የግል ኤጀንሲ ውሳኔ በአንድ ሪከርድ ውሳኔ (ROD) ይመዘግባሉ” እና አንድ ነጠላ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (EIS) ማዘጋጀት። EIS ለኤጀንሲው ውሳኔ ለማሳወቅ በቂ ዝርዝር መረጃዎችን አካቷል፣ EO፣ ROD በተሰጠበት በ 90 ቀናት ውስጥ ፈቃድ እና ማፅደቅ ማግኘት ይፈልጋል<sup>14</sup>። በተጨማሪም EO ዋና ዋና የመሠረተ ልማት ፕሮጀክቶች አካባቢያዊ ግምገማ እና ፈቃዳዎች በሚሸፍን አንድ የፈቃድ የጊዜ ሠንጠረዥ እንዲተዳደሩ ይፈልጋል።

### ለጥናቱ የሚቀጥሉት እርምጃዎች ምንድናቸው?

ይህ DEIS በ FHWA እና MDOT SHA የተፈረመ ሲሆን ለፌዴራል፣ ለከፍለ-ግዛቶች እና ለአካባቢ ኤጀንሲዎች እንዲሁም ለድርጅቶች እና ሌሎች ፍላጎት ላላቸው ወገኖች ተሰራጭቷል እናም ለህዝብ ግምገማ ይገኛል። ለ DEIS በ 90 ቀናት የግምገማ ጊዜ ውስጥ ሕዝባዊ ችሎቶች ይካሄዳሉ፣ የአስተያየት ቀን-ገደቡ ጥቅምት 8 ቀን 2020 ነው። በዚህ የ 90 ቀናት የግምገማ ወቅት፣ DEIS በጥናቱ ኮሪዶሮች ሁሉ እና በፕሮጀክቱ ድርጣቢያ ላይ በሕዝባዊ አካባቢዎች ይገኛል <https://495-270-p3.com/DEIS/>። DEIS ላይ የሚሰጡ አስተያየቶች በእኩልነት ይወሰዳሉ፣ በቃልም ሆነ በጽሑፍ ቢቀበሉ እና የተሰራው በ፣

- በዋናው የመሰሪያ ክፍል ውስጥ በአንዱ የሕዝብ ችሎት ውስጥ የቃል ምስክርነት
- በአንድ ልዩ ክፍል ውስጥ በግል ሕዝባዊ ችሎት ፊት ለድምጽ ዘጋቢ የቃል ምስክርነት
- በአደባባይ የህዝብ ችሎት በአስተያየት ቅጽ ላይ የተጻፉ አስተያየቶች
- ደብዳቤዎች ለ Lisa B. Choplin, DBIA, I-495 እና I-270 የ P3 የፕሮግራም ዳይሬክተር, I-495 እና I-270 የ P3 ቢሮ, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- የ DEIS አስተያየት ቅጽ በ <https://495-270-p3.com/DEIS/>
- ወደ [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov) ኢሜይል ይላኩ።

የ 90 ቀናት የግምገማ ጊዜን ተከትሎ፣ MDOT SHA እና FHWA ሁሉንም አስተያየቶች ይገመግማሉ እናም በአስተያየቱ ጊዜ መጨረሻ በ FEIS ዝግጅት ወቅት ለተቀበሉት ወይም ለፖስታ ለተሰጠፉ ጉልህ አስተያየቶች ሁሉ ምላሽ ይሰጣሉ ከዚያን ቀን በኋላ የተቀበሉት ወይም በፖስታ የተሰጡት አስተያየቶች ተከልሰው የሚቻለውን ያህል ይወስዳሉ። የሁሉም አስፈላጊ አስተያየቶች ባህሪ በተጨማሪ፣ FEIS በDEIS ውስጥ ያልተጣራ ወይም ያልተሰተካከለ ተጨማሪ እና የዘመኑ መረጃዎችን፣ የተመረጠውን አማራጭ እና ምርጫውን የሚደግፉ ምክንያቶች መለየት፣ በመጨረሻው ዲዛይንና ግንባታ ወቅት የሚከናወኑ ግዴታዎች እና ቅንሳ እርምጃዎች ጠቅለል አድርጎ ያቀርባል።

### የሕዝብ-የግል ሽርክና (P3) መርህግብር

#### P3 ምንድን ነው?

የሕዝብ-የግል ሽርክና (P3) ለካፒታል ፕሮጀክት ለማቅረብ አማራጭ ሞዴል ነው። P3 የሕዝብ ወይም በመንግስት ዘርፍ ከግል አካላት ጋር ሽርክና ነው። ለሕዝብ ባለቤት እና ለመሠረተ ልማት ተጠቃሚዎች ጥቅም መሠረተ ልማት ለማቅረብ፣ P3 የግሉ ሴክተር ዕውቀትን፣ ፈጠራን እና የገንዘብ ድጋፎችን ለመጠቀም ይፈልጋል። P3s የህዝብ እና የግል ዘርፎችን አቅም ውጤታማ እና ወቅታዊ በሆነ መንገድ ለማቅረብ ትላልቅ እና ውስብስብ የመሠረተ ልማት

<sup>12</sup> አስፈጻሚ ትእዛዝ ቁጥር 13807, 82 Fed. ምዝገባ 40463 (ነሐሴ 15 ቀን፣ 2017)፣ <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/presidential-executive-order-establishing-discipline-accountability-environmental-review-permitting-process-infrastructure/>

<sup>13</sup> “የፕሮጀክቱ ስፖንሰር ሰጪዎች ኤጀንሲው የተለየ የ NEPA ሰነዶችን እንዲያወጡ ካልጠየቀ በስተቀር፣ የትብብር ወይም ተሳታፊ ኤጀንሲ የ NEPA ግዴታዎች ቀድሞውኑ ተሟልተዋል፣ ወይም መሪው የፌዴራል ኤጀንሲ አንድ ROD የፕሮጀክቱን የአካባቢ ግምገማ እና ፈቃዳ ሂደት አጠናቅቆ በተሻለ ሁኔታ እንደሚሸፈን ይወስናል።” በስተቀር EO አንድ ነጠላ ROD ይሰጣል።

<sup>14</sup> የፌዴራል ሕግ ኤጀንሲው በ 90 ቀናት ውስጥ ፈቃዱን እንዳያወጣ ከከለከለ ወይም ማራዘሙ የፕሮጀክቱን የአካባቢ ግምገማ እና ፈቃድ መስጫ ሂደት ማጠናቀቅን በተሻለ የሚያስተዋውቅ ከሆነ ወይም የፕሮጀክቱ ስፖንሰር የተለየ የጊዜ መስመር የሚጠይቅ ከሆነ መሪው የፌዴራል ኤጀንሲ የ 90 ቀናት የጊዜ ቀን ገደብ ሊራዘም ይችላል። አስፈጻሚ ትእዛዝ ቁጥር 13807, 82 Fed. ምዝገባ 40463 (ነሐሴ 15 ቀን፣ 2017)። <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2018/04/MOU-One-Federal-Decision-m-18-13-Part-2-1.pdf>

ፕሮጀክቶችን በገንዘብ ውጤታማ እና ወቅታዊ በሆነ መንገድ ለማቅረብ ይፈልጋሉ። በ P3 ስምምነት ስር ያሉ ተግባራት ዲዛይን፣ ግንባታ፣ ፋይናንስ፣ አሠራር እና የትራንስፖርት መገልገያ ቦታን መያዝን ሊያካትቱ ይችላሉ።

### ለዚህ ጥናት አንድ P3 ለምን ይታሰባል?

P3 ን ለመጠቀም በርካታ ምክንያቶች አሉ፡

- በፈጣን ግንባታ ውስጥ የግል የገንዘብ ድጋፍ ውጤቶች የግሉ ሴክተር ለወደፊቱ በሚሰጡት ፈንድ ወይም በገቢ ላይ በመመርኮዝ ማሻሻያዎችን በገንዘብ ስለሚረዱ P3 ፕሮጀክቶች ወደፊት ሊራመዱ ይችላሉ። በስቴቱ ገንዘብ ላይ በመመስረት I-495 & I-270 P3 የፕሮግራም መጨናነቅ እጅጅታን ለማሻሻል ከ 25 ዓመታት በላይ ይወስዳል እና ለዚህ አንድ ፕሮጀክት ሁሉንም የ MDOT የካፒታል ማስፋፊያ በጀት ይጠቀማል።
- የአደገኛ ሁኔታዎችን ማስተላለፍ፣ ለክፍለ-ግዛቱ የተሻለውን እሴት ለማቅረብ መንግስት እና የግሉ ዘርፍ እያንዳንዱን አደጋ በተሻለ ሁኔታ ማን ማስተዳደር ይችላል በሚለው ላይ በመመርኮዝ ተጋላጭነታቸውን ይጋራሉ።
- ክፍያዎች እና ጥገናዎች፣ ግዛቱ የግሉ ዘርፍ በአውራ-ጎዳና እንዲሠራ በማድረግ (ለምሳሌ፣ የመንገድ ላይ ጥገና፣ የሣር ማጨሻ) በበለጠ ኢኮኖሚያዊ ወጪ ሊያገኝ ይችላል። ከ P3 መርሃግብር ውጭ፣ MDOT በ Montgomery እና የ Prince George ካውንቲዎች ውስጥ ያሉትን I-495 እና I-270 ነባር መንገዶች በጥሩ የጥገና ሁኔታ ለማቆየት በቀጣዮቹ አስርተ ዓመታት \$1.7 ቢሊዮን ዶላር በድልድይ መተካት/ጥገና እና የፕሮግራም ጥገና ላይ መዋዕል ንዋይ ማፍሰስ እንደሚያስፈልገው ይገመታል ። መጨናነቅ እጅጅታ ሳይኖርበት ጥሩ ጥገና ያለው ሁኔታ።
- ውስን የመንግስት ገንዘብ ድጋፍ፣ የወደፊቱን የገቢ ምንጭ የሚያካትቱ ፕሮጀክቶች ግንባታው ውስን በሆነ ወይም በመንግስት ገንዘብ ባልተደገፈ መገንባት ይቻላል። በአርግጥ፣ የ I-495 እና I-270 P3 መርሃግብር ፕሮግራሙን ያለምንም ወጪ ሊጋዛቱ ተግባራዊ ለማድረግ ግብ አለው።

### ፕሮጀክቱ እንዴት ይገነባል?

የዚህ የ DEIS ትኩረት በ 48 ማይል ጥናት ገደቦች ውስጥ የመጓጓዣ ፍላጎቶችን በማቃለል ላይ ነው። I-495 ከደቡብ የGeorge Washington የመታሰቢያ ፓርክዌይ በ Fairfax County ውስጥ፣ Virginia፣ የ American Legion Bridge በ Potomac ወንዝ ያለውን መሻሻል ጨምሮ፣ እስከ የ MD 5 ምዕራብ ድረስ፣ እና በ I-270 ከ I-495 ወደ ሰሜን የ I-370፣ ምስራቅ እና ምዕራብ የ I-270 ጋዳ መሬቶች ያካትታል።

በጥናቱ ግዙፍነት ምክንያት MDOT SHA ማንኛውንም የግንባታ አማራጭ በየደረጃው መገንባት ያስፈልገው ነበር። ምዕራፍ 1 የ P3 መርሃግብር የ MLS ክፋል ከ I-495 አቅራቢያ የ George Washington የመታሰቢያ ፓርክዌይ በ Virginia፣ ALB ን ጨምሮ እና፣ ከ ምዕራብ የ I-270 ጋዳ መሬቶች ባለው ልውውጥ፣ እና I-270 ከ I-495 ልውውጡ ጋር ከ I-370 ጋር ካለው ልውውጥ፣ ያጠቃልላል ። በተለየ፣ ገለልተኛ የ NEPA ጥናት አማካይነት የሚሻሻለው የ P3 ምዕራፍ1 ስምምነት I-270 እስከ I-70 ን ያካትታል።

በፌዴራል ሕጎች መሠረት የ MDOT SHA ን በቅድመ ልማት እና ዲዛይን ስራዎች ለማገዝ የ Phase ገንቢ ምርጫን ወደፊት ለማራመድ የMaryland (ሜዲላንድ) የህዝብ ስራዎች ቦርድ በደረጃ 1 ተወዳዳሪ የማድረግ ሂደት ፈቅዷል። በ NEPA ሂደት በኩል እየተካሄደ ላለው ማንኛውም አማራጭ በ MDOT SHA ምንም ዓይነት ቃል አይገባም።

በደረጃ 1 P3 ስምምነት መሠረት ደረጃ 1 በደረጃ 1 ገንቢ ተዘጋጅቶ እንደሚቀርብ ይጠበቃል። ከ George Washington የመታሰቢያ ፓርክዌይ አቅራቢያ የደረጃ 1 ደቡባዊ ክፍል ከ I-495 እስከ I-270 እና I-270 ከ I-495 እስከ I-370 ያድጋል፣ ይገነባል እና መጀመሪያ ይሰጣል። በተጨማሪም፣ የተደረጉት ማሻሻያዎች ታላቅነት፣ የደረጃ ገንቢ ከ MDOT ጋር ለመስማማት የደረጃ 1 ደቡብን ክፍል በሁለት እና ከዚያ በላይ በማድረስ ይጠበቃል ተብሎ ይጠበቃል።