

# ዋና ማጠቃለያ

## አጠቃላይ እይታ

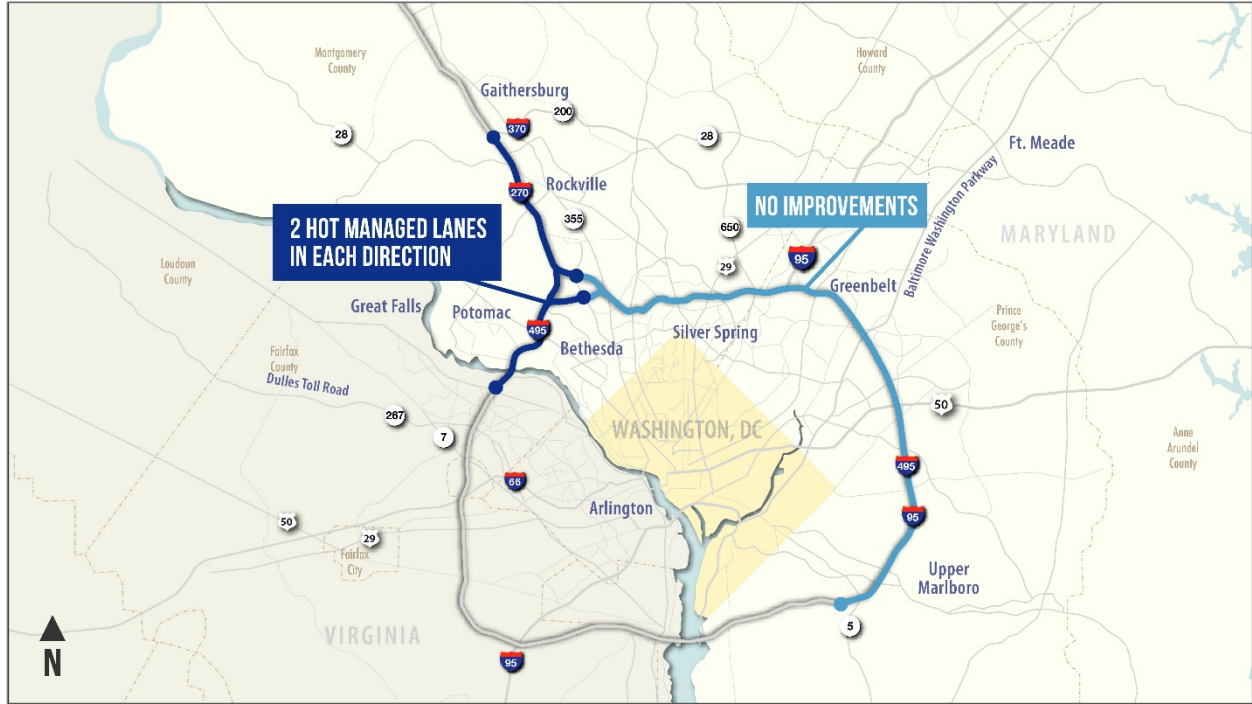
### የተጨማሪ ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ ዓላማ ምንድን ነው?

በ 23 CFR 771.130 መሠረት የፌዴራል ሀይዌይ አስተዳደር (FHWA) በታቀደው እርምጃ የታቀደው እርምጃ ላይ ለውጦች እንደሚደረጉ ሲወስን፣ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (EIS) በማንኛውም ጊዜ ሊሟላ ይችላል ወይም አስፈላጊ የአካባቢያዊ ስጋቶች ወይም ተፅዕኖዎችን የሚመለከት አዲስ መረጃ በረቂቅ EIS (DEIS) ውስጥ አልተገመገሙም። ይህ ተጨማሪ ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (SDEIS) ከተመረጠው አማራጭ፣ አማራጭ 9 - ምዕራፍ 1 ደቡብ አንጻር አዲስ መረጃን ለማግኘት ተዘጋጅቷል። አሁን ባለው DEIS ውስጥ ያለውን ትንተና ላይ በመመስረት፣ ተገቢ ሆኖ ለሚቆይ መረጃ SDEIS ን ሲያጣቅስ፣ አዲስ መረጃ ላይ በማተኮር ለተመረጠው አማራጭ የሚመለከተውን አዲስ መረጃ ያሳያል። SDEIS እንዲሁ የተመረጠ አማራጭ፣ አማራጭ 9 - ምዕራፍ 1 ደቡብ ላይቶት የነበረውን ዳራ እና አውድ ይገልጻል። SDEIS በ 45 ቀናት የአስተያየት ጊዜ ውስጥ የተመረጠ አማራጭን ለመገምገም እና አስተያየት ለመስጠት ለሕዝብ ዝግጁ ይሆናል። የ SDEIS የአስተያየት ጊዜን ተከትሎ፣ FHWA እና የሜሪላንድ የትራንስፖርት ግዛት ሀይዌይ አስተዳደር (MDOT SHA) የተሰጡ አስተያየቶችን ከግምት ውስጥ ያስገባሉ እና በ DEIS እና SDEIS ላይ ለአካባቢያዊ አስተያየቶች በመጨረሻ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ (FEIS) ላይ ምላሽ ይሰጣሉ።

### የ SDEIS ትኩረት ምንድን ነው?

SDEIS ለ I-495 & I-270 Managed Lanes Study (ጥናት) ከተመረጠው አማራጭ ጋር በተዛመደ አዲስ መረጃ ላይ ያተኮራል። ጥናቱ ከ DEIS ባልተለወጠው በተወሰነ የጥናት ወሰን ውስጥ የመንገድ መጨናነቅን የሚመለከቱ አማራጮችን እያገናዘበ ነው። በFairfax ካውንቲ፣ Virginia፣ በፖቶማክ ወንዝ ላይ የአሜሪካን Legion Bridge መተካትን ጨምሮ፣ ከ MD 5 በስተ ምዕራብ ውስጥ ያለው I-495 ከጆርጅ ዋሽንግተን መታሰቢያ ፓርክዌይ በስተደቡብ እና በ I-270 ከ I-495 ወደ I-370 ሰሜን፣ የምሥራቅና የምዕራብ I-270 ስፐሊንግን ጨምሮ፣ በMontgomery እና በPrince George ካውንቲዎች፣ ሜሪላንድ ውስጥ። የተመረጠ አማራጭ፣ አማራጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ (በ **ጥቁር ሰማያዊ** በ ES- ምስል 1 ውስጥ ይታያል)፣ የደረጃ 1 ደቡብ ገደቦች ውስጥ ብቻ የግንባታ ማሻሻያዎችን ያካትታል። በ I-495 ምሥራቅ ከ I-270 ምሥራቃዊ ቅስቀሳ ወደ MD 5 (በ **ፈካ ያለ ሰማያዊ** በ ES- ምስል 1 ላይ የሚታየው) በዚህ ጊዜ ምንም እርምጃ ወይም ምንም ማሻሻያዎች የሉም። የተመረጠው አማራጭ በጥናቱ ወሰን ውስጥ በቀሩት የ I-495 ክፍሎች ላይ ማሻሻያዎችን ባያካትትም፣ ተጨማሪ አካባቢያዊ ጥናቶች፣ ትንታኔ እና ትብብር ከህዝብ፣ ከባለድርሻ አካላት እና ከአካባቢ ኤጀንሲዎች ላይ ተሞርክዞ፣ በተቀረው የኢንተርስቴት ሲስተም ላይ ማሻሻያዎች አሁንም ወደፊት ሊያስፈልጉ እና በተናጠል ሊራመዱ ይችላሉ።

### ES-1: የ I-495 እና I-270 የሚተዳደር መስመር ንዳናዎች ጥናት



#### የጥናቱ ዓላማ እና አስፈላጊነት ምንድነው?

የዓላማው እና የፍላጎት መግለጫው በDEIS፣ በምዕራፍ 1 እና በ DEIS ውስጥ ባለው ሙሉ ዓላማ እና ፍላጎት መግለጫ፣ አባሪ ሀውስጥ ሆኖ እንደቀጠለ ነው። ሆኖም ዓላማው እና ፍላጎቱ ለአንባቢው ቀላል እንዲሆን ከዚህ በታች ተደግሟል።

የጥናቱ ዓላማ መጨናነቅን የሚመለከት፣ በጥናት ወሰን ውስጥ በ I-495 እና I-270 ላይ የጉዞ አስተማማኝነትን የሚያሻሽል፣ ነባር እና የታቀደ የብዙ ሞዳል እንቅስቃሴ እና ግንኙነትን የሚያሻሽል የጉዞ ፍላጎት አስተዳደር መፍትሄ (ዎች) ማዘጋጀት ነው።

ጥናቱ ያስፈለገበት ምክንያት፡

- አሁን ያለውን የትራፊክ ፍሰት እና የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገት ማስተናገድ
- የጉዞ አስተማማኝነትን ማሻሻል
- ተጨማሪ የጎዳና ላይ የጉዞ ምርጫዎችን ማቅረብ
- የሆምላንድ ደህንነትን ማካተት
- የሽቀጦች እና አገልግሎቶች እንቅስቃሴን ማሻሻል

ከጥናቱ ዓላማ እና አስፈላጊነት በተጨማሪ ለጥናቱ ሁለት ግቦች ተለይተዋል፡ (1) ለገንዘብ አዋጭነት አማራጭ የገንዘብ ድጋፍ አቀራረቦች አጠቃቀም እና (2) የአካባቢ ሃላፊነት። በጥናቱ ዓላማ እና ፍላጎት ላይ ተጨማሪ መረጃ ለማግኘት ምዕራፍ 1 እና DEIS፣ አባሪ ሆኖ ይመልከቱ።

#### ዓላማው እና ፍላጎቱ በተመረጠው አማራጭ ላይ ተገቢ ሆኖ ይቆያል?

ተለዋጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ እንደ የተመረጠ አማራጭ መለየት የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎት አይለውጥም። የተመረጡት የግንባታ አማራጮች ቢገመገሙ እና በግንባታ ገደቦች ላይ ያለው ማንኛውም ለውጥ ለተመረጠ አማራጭ ምንም ይሁን ምን በጥናቱ አካባቢ አጠቃላይ የማሻሻያ ፍላጎት ልክ ሆኖ ይቆያል። የተገለጸው የፕሮጀክት ፍላጎቶች፣ ነባሩን እና

የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገትን ለማስተናገድ፣ የጉዞ አስተማማኝነትን ለማሳደግ እና ተጨማሪ የመንገድ ምርጫዎችን ለማቅረብ አሁንም በጥናቱ አካባቢ የትራንስፖርት ችግሮችን ለመቅረፍ አስፈላጊ ናቸው። በተጨማሪም፣ MDOT SHA በዚህ SDEIS ምዕራፍ 3 እንደተገለጸው በትራፊክ እና በእንቅስቃሴ አዝማሚያዎች ላይ ሊከሰቱ የሚችሉ ለውጦችን ከግምት ውስጥ ያስገባል። በዚህ SDEIS ምዕራፍ 3 ላይ እንደተገለጸው፣ እና ስለ እነዚህ ግኝቶች በ FEIS ውስጥ ሪፖርት ያደርጋል።

### በ DEIS ላይ ያሉ አስተያየቶች ይፈቱ ይሆን?

በDEIS እና SDEIS ላይ የተቀበሉት ሁሉም ተጨባጭ አስተያየቶች ተገምግመው በ FEIS ውስጥ ምላሽ ይሰጣሉ።

ባለፈው ዓመት፣ MDOT SHA እና FHWA በDEIS ላይ የተቀበሉትን 3,000 የሚጠጉ አስተያየቶችን ከግምት ውስጥ በማስገባት በሚከተሉት ጥረቶች የተቀበሉትን ብዙ የተለመዱ አስተያየቶችን ለመቅረፍ ከአጋር ኤጀንሲዎቻችን እና ከባለድርሻ አካላት ጋር ተባብረዋል፡-

- በአሜሪካ Legion Bridge ያለውን ከባድ መጨናነቅን እንደ ቅድሚያ ትኩረት በመስጠት የተመረጠ አማራጭን ማጣጣም እና የፍቃድ ሂደት በደረጃ አሰጣጥ አቀራረብ።
- የንብት፣ ማበረሰብ፣ ታሪካዊ፣ የተፈጥሮ ሀብቶች እና የፓርክ መሬት ተፅእኖዎችን ማስወገድ እና በከፍተኛ ሁኔታ መቀነስ።
- ለጠዋት ኮከብ ድንኳን ቁጥር 88 የሙሴ አዳራሽ እና የመቃብር ስፍራዎች ተፅእኖዎችን ማስወገድ።
- የቁጥጥር መስፈርቶችን ለማሟላት በቦታው ላይ እና ከቦታው ወጭ የዝናብ ውሃ አስተዳደር መለየት።
- የቁጥጥር መስፈርቶችን ለማሟላት በቦታው ላይ እና ከጣቢያው የዝናብ ውሃ አያያዝን መለየት።
- በጥናቱ ላይ ማንኛውንም ተፅእኖ ለመረዳት ከኮቪድ-19 ወረርሽኝ ጋር የተዛመዱ የትራፊክ ተፅእኖዎችን መከታተል እና መተንተን።
- በጥናት ኮሪደሮች ውስጥ ለመጓዝ ባለብዙ ሞዳል አማራጮችን ለማሳደግ ቅድሚያ ለሚሰጠው ብስክሌት፣ እግረኞች እና የመጓጓዣ ማሻሻያዎች ቁርጠኛ መሆን።
- በነጠላ መኖሪያ ተሽከርካሪዎች ላይ መተማመንን ለመቀነስ እና ፍትሃዊ የጉዞ አማራጮችን ለመስጠት በሶስት (3) ወይም ከዚያ በላይ ተጠቃሚ፣ የመጓጓዣ አውቶቡሶች፣ የመኪና ማቆሚያ/ፕሮፖሪል እና የሞተርሳይክል ባለሞያዎች የተመረጠ አማራጭ ለከፍተኛ ነዋሪ ተሽከርካሪዎች (HOV) ስቨር ከክፍያ ነፃ ጉዞን ጨምሮ።

ይህ ጥረት የተቻለው በሐምሌ 2020 ከ DEIS ከታተመ በኋላ በተከናወነው ሰፊ ኤጀንሲ እና ባለድርሻ አካላት ማስተባበር ነው፡-

- ኢኮኖሚያዊ፣ ትራንዚት እና የአካባቢ ፍትህ የሥራ ቡድኖችን ማቋቋም
- ከ 60 በላይ የግለሰብ ባለድርሻ አካላትን ስብሰባዎች ከማዘጋጀት ቤቶች፣ መንግስታዊ ካልሆኑ ድርጅቶች፣ ከተመረጡ ባለሰልጣናት እና ከማህበረሰቦች ጋር ስብሰባዎችን ማካሄድ።
- ስለ DEIS አስተያየቶች፣ ስለማስወገድ፣ ስለመቀነስ እና ስለማቃለል እድሎች ለመወያየት ከ 80 በላይ የሀብት እና የቁጥጥር ኤጀንሲ ስብሰባዎችን ማካሄድ ፣ እና
- የተፈጥሮ ሀብት ተፅእኖን፣ የዝናብ ውሃ አያያዝን፣ culvert augmentation ን እና ፈቃድን ለመወያየት ከ 60 በላይ የመስክ እና የቢሮ ስብሰባዎችን ከተቆጣጣሪ ኤጀንሲዎች ጋር ማድረግ።

ስለማስወገድ፣ ስለ መቀነስ እና ስለማቃለል ጥረቶች የበለጠ ዝርዝር ለማግኘት SDEIS ምዕራፍ 4 እና 5 እና በሕዝባዊ እና ኤጀንሲ ቅንጅት ላይ የበለጠ ዝርዝር ለማግኘት SDEIS፣ ምዕራፍ 7 ን ይመልከቱ ።

### COVID-19 ወረርሽኝ በጥናቱ ላይ እንዴት ተጽዕኖ አሳድሯል?

የኮቪድ-19 ዓለም አቀፍ ወረርሽኝ በዓለም ዙሪያ ባሉ ሰዎች የዕለት ተዕለት እንቅስቃሴ ላይ ከፍተኛ ተጽዕኖ አሳድሯል፤ ይህም በ National Capital Region ውስጥ ያሉ ነዋሪዎች እና ተጓዥኞች የሚሠሩበት፣ የሚጓዙበት እና ነፃ ጊዜያቸውን የሚያሳልፉበት አካላት ላይ ተጽዕኖ አሳድሯል። እነዚህ ለውጦች I-495 እና I-270 ን ጨምሮ በሜሪላንድ፣ በዲስትሪክት ኦፍ ኮሎምቢያ እና በቨርጂኒያ በሁሉም መንገዶች ላይ የትራፊክ ፍላጎትን፣ የመጓጓዣ አጠቃቀምን እና የትራፊክ መጠኖችን ቀይረዋል። MDOT SHA በመላው ወረርሽኝ ወቅት የትራፊክ ንድፎችን ለውጦች በቅርበት እየተከታተለ ይገኛል። ለኮቪድ-19 የጉዞ ትንተና እና ክትትል ዕቅድ SDEIS፣ አባሪ ለ ይመልከቱ። ይህ ዕቅድ የፕሮጀክቱን አስፈላጊነት የሚያረጋግጥ እና የወደፊቱ ፍላጎት ከታቀደው ያነሰ ከሆነ የተመረጠ አማራጭ ጥቅሞችን እንደሚሰጥ የሚያረጋግጥ የስሜት ትንተናን ያጠቃልላል። ውጤቶች በ FEIS ውስጥ ይካተታሉ።

የትራፊክ መረጃው በመላው ሜሪላንድ ውስጥ የቤት ቆይ ትዕዛዞች ከተሰጡ በኋላ በኤፕሪል 2020 የትራፊክ መጠኖች ከፍተኛ መቀነስን ያሳያል፤ በ I-270 እና I-495 ላይ በየቀኑ የትራፊክ መጠኖች ከኤፕሪል 2019 ጋር ሲነፃፀር ከ 50 በመቶ በላይ ቀንሷል። በ 2021 መጀመሪያ ላይ ክትትሎች በሚለቀቁበት ጊዜ፣ በኮቪድ-19 ጉዳዮች ውስጥ ያለው ተመጣጣኝ መቀነስ፣ እና ትምህርት ቤቶችን እና ንግዶችን ቀስ በቀስ በመክፈት፣ የትራፊክ መጠኖች ማገገሙን የቀጠሉ ሲሆን እስከ አገሰት 2021 ድረስ ከመደበኛ 90 በመቶ በላይ ተመልሰዋል። በሜሪላንድ የትራንስፖርት መምሪያ የሜሪላንድ ትራንዚት አስተዳደር (MDOT MTA) አገልግሎቶች አጠቃቀም ከቅድመ ወረርሽኝ ደረጃዎች ጋር ሲነፃፀር እስከ ነሐሴ 2021 ድረስ በ MDOT የኮሮቫይረስ መከታተያ ድር ጣቢያ ላይ በቀረበው መረጃ የትራንስፖርት አጠቃቀም ለማገገም ዘገምተኛ ሆኗል።

የኮቪድ-19 የጉዞ ትንተና እና ክትትል ዕቅድ የትራንስፖርት አገልግሎቶችን መገምገሙን እና የወደፊቱ ፍላጎት ከቅድመ ወረርሽኝ ትንበያዎች በእጅጉ ከተለወጠ በተመረጠው አማራጭ ስር የቀረበው የአቅም ማሻሻያዎች አስፈላጊ እና ውጤታማ መሆናቸውን ያረጋግጣል። የክልላችን ፍላጎቶች ለዛሬ ብቻ ሳይሆን ለቀጣዮቹ 25 እና ተጨማሪ ዓመታት የትራንስፖርት ማሻሻያዎች እየተዘጋጁ መሆናቸውን ማረጋገጥ አለበት። የረጅም ጊዜ የጉዞ አገልግሎቶች አልባት ስለሌላቸው እና የቅርብ ጊዜው መረጃ ትራፊክ ወደ ቅድመ-ወረርሽኝ ደረጃዎች እየተጠጋ መሆኑን ስለሚጠቁም፣ የ SDEIS ትንበያዎች በ 2045 ውስጥ የተተነበዩ ሁኔታዎችን ለመገምገም ጥቅም ላይ እንዲውሉ ከ 2020 በፊት የተዘጋጁ እና የተስተካከሉ ሞዴሎችን መተግበር ይቀጥላሉ። ሆኖም፣ MDOT SHA አዲስ መረጃን ልክ እንደተገኘ መከለሱን ይቀጥላል። እንደ ኮቪድ-19 የጉዞ ትንተና እና የክትትል ዕቅድ (SDEIS፣ አባሪ ለ) አካል የረጅም ጊዜ ለውጦች በቴሌኮሙኒኬሽን፣ በኢ-ኮሚሽን እና በትራንዚት አጠቃቀም ላይ ሊሆኑ ከሚችሉ የወደፊት የትራፊክ ፍላጎት ጋር የሚዛመዱ በርካታ “ምን ሲሆን” ሁኔታዎችን የሚገመገም የተጋላጭነት ትንተና በመካሄድ ላይ ነው።

በኮቪድ-19 ወረርሽኝ ወረርሽኝ ላይ በጥናቱ ላይ ለተጨማሪ ዝርዝር ምዕራፍ 3፣ ክፍል 3.1.4 እና SDEIS፣ አባሪ ለ ን ይመልከቱ። ውጤቶች በ FEIS ውስጥ ይቀርባሉ።

### ተጨማሪ ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ

#### በተጨማሪ ረቂቅ የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ እና የመጨረሻው የአካባቢ ተጽዕኖ መግለጫ ውስጥ ምን ተካትቷል?

ይህ SDEIS ከተመረጠው አማራጭ፣ አማራጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ አንፃር አዲስ መረጃን ለማቅረብ ተዘጋጅቷል። FHWA እና MDOT SHA አማራጭ 9 ደረጃ 1 ደቡብን የተመረጠ አማራጭ አድርገውታል።

ይህ SDEIS በሐምሌ 10 ቀን 2020 የታተመውን ነባር DEIS ያክላል። SDEIS ትክክለኛ ሆኖ ለሚቆይ መረጃ DEIS ን እያጣቀሰ በአዲሱ መረጃ ላይ ለማተኮር የተገደበ ነው። የነባር ሁኔታዎች ዝርዝር ዘዴዎች፣ የአሠራር ዘዴዎች፣ የ DEIS ግንባታ አማራጮች ውጤቶች ግምገማዎች፣ እና ጽንሰ-ሀሳባዊ ቅነሳ፣ ሲተገበር፣ ለ DEIS (ከአባሪዎች A እስከ S) በተካተተው የጥናት ቴክኒካዊ ሪፖርቶች ውስጥ ተካትቷል እንዲሁም በፕሮግራሙ ድር ጣቢያ በኩል ይገኛል ( <https://495-270-p3.com/deis/#DEIS> )።

SDEIS ስለ የተመረጠ አማራጭ ገለጻ፣ እንዲሁም ተጓዳኝ የትራፊክ ትንተና ከተመረጠው አማራጭ ጋር ከተያያዙት ቋሚ እና ጊዜያዊ ተጽዕኖዎች ጋር ያቀርባል። በተመረጠው አማራጭ እድገት፣ በማስቀረት፣ በማቃለል እና በፅንሰ -ሀሳባዊ ቅነሳ ላይ ከሀብት ኤጀንሲዎች ጋር ቅንጅት ቀጥሏል። SDEIS ከሐምሌ 2020 DEIS ህትመት እስከ ክረምት 2021 ድረስ ያለውን ጥረት በማስቀረት፣ በመቀነስ እና ጽንሰ -ሀሳባዊ ቅነሳን ይገልጻል። የመጨረሻ ቅነሳ እና ግዴታዎች ከውሳኔ መዝገብ (ROD) ጋር ይካተታሉ።

ፍላጎት ያላቸው ዜጎች፣ የተመረጡ ባለሥልጣናት፣ የመንግሥት ኤጀንሲዎች፣ ንግዶች እና ሌሎች ባለድርሻ አካላት በ 45 ቀናት የአስተያየት ጊዜ ውስጥ እና በኖቬምበር 1፣ 2021 በቨርጅኒያ የህዝብ ችሎት ላይ ተመልክተው አስተያየት እንዲሰጡ SDEIS ይገኛል (ናባዊው የሕዝብ ችሎት ላይ የቅርብ ጊዜ ዝርዝሮችን ለማግኘት [oplansmd.com/SDEIS](https://oplansmd.com/SDEIS) ይመልከቱ።

የ SDEIS ስርጭት ከተሰጠ እና አስተያየቶችን ከተገመገመ እና ከተገመገመ በኋላ FEIS ይዘጋጃል። FEIS በማንኛውም የመረጃ ትንተና እና ማሻሻያዎች ላይ እንዲሁም በ DEIS እና SDEIS ላይ ለተገኙት ተጨባጭ አስተያየቶች ምላሽ ይሰጣል። በ FEIS ውስጥ የሚቀርቡት ተጨማሪ ትንታኔዎች ወይም የመጨረሻ ትንታኔዎች የሚከተሉትን ያካትታሉ።

- ለተመረጠው አማራጭ የመጨረሻ የእይታ ተጽዕኖዎች ግምገማ፣ ማቅረቢያዎችን እና የመጨረሻ ቅነሳን ጨምሮ
- CO፣ MSATs፣ የግሪንህውስ ጋዝ ልቀቶችን እና ከግንባታ ጋር የተዛመዱ የአየር ጥራት ተፅዕኖዎችን ጨምሮ ለተመረጠው አማራጭ የመጨረሻ የአየር ጥራት ትንተና።
- የመጨረሻ ክፍል 4 (ረ) ግምገማ ከመጨረሻው አጠቃላይ አጠቃላይ የጉዳት ትንተና ጋር።
- የመጨረሻ የአካባቢያዊ ፍትህ ትንተና ቅነሳን ከግምት ውስጥ ማስገባት፣ በEJ ሕዝብ ውስጥ ከተመረጠው አማራጭ የጎንዮሽ ጉዳዮችን ማወዳደር በEJ ባልሆነ የሕዝብ ማመሳከሪያ ማህበረሰብ ውስጥ አሉታዊ ውጤቶችን እና ያልተመጣጠነ ከፍተኛ እና አሉታዊ ውጤቶች ይከሰቱ እንደሆነ የመጨረሻ መደምደሚያ።
- ከስልጣን ኤጀንሲዎች ጋር በመተባበር ለታወቁት ሀብቶች ሁሉ የማይቀሩትን ተፅዕኖዎች ለመቀነስ ሁሉንም የመጨረሻ እርምጃዎችን ጨምሮ የመጨረሻ ቅነሳ ጥቅል።
- በብሔራዊ ፓርክ አገልግሎት ንብረት ላይ በእርጥበታማ መሬቶች እና በጎርፍ ተጎጂዎች ላይ የሚኖረውን ተፅዕኖ የመጨረሻ ቅነሳን የሚለይ የመጨረሻ ረግረጋማ እና የጎርፍ መጥለቅለቅ መግለጫ።
- የማንኛውም የጎርፍ ተፋሰስ፣ የውሃ አካልበላማ እና ማዕበላማ እርጥበታማ መሬቶችን ለመለወጥ የመጨረሻ ማመልከቻ የጋራ የፌዴራል/የስቴት ማመልከቻ እና ደጋፊ ሰነዶች።

### የ SDEIS ቅርጸት ምንድነው?

የ SDEIS ቅርጸት እንደ አገሰት 10፣ 2020 DEIS ተመሳሳይ ቅርጸት ይከተላል እንዲሁም ምዕራፎችን ይይዛል።

- **ምዕራፍ 1** የጥናቱን ዓላማ እና ፍላጎቱን ያቀርባል፣ ይህም DEIS ያልተለወጠ፣ ግን ለአንባቢው ምቹት ሲባል ተደግሟል። ይህ ምዕራፍ በዓላማ እና በፍላጎት መግለጫ (DEIS፣ አባሪ ሀ፡ [https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS\\_AppA\\_PN\\_web.pdf](https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppA_PN_web.pdf)) የተደገፈ ነው።
- **ምዕራፍ 2** ስለ ተመራጭ አማራጭ መግለጫ ያቀርባል። እንዲሁም እንደ ተመራጭ አማራጭ ሌሎች የተለመዱ አካላትን ይገልጻል ፣ የረብሻ ገደቦች (LOD) <sup>1</sup> ፣ የሚተዳደሩ መስመሮችን ተደራሽነት ፣ የዝናብ ውሃ አስተዳደር ፣

<sup>1</sup> የረብሻ ገደቦች ሁሉም ግንባታ ፣ ደረጃ ፣ የቁስቁስ ማከማቻ ፣ ደረጃ አሰጣጥ ፣ ማጽዳት ፣ የአፈር መሸርሸር እና ደለል ቁጥጥር ፣ የመሬት አቀማመጥ ፣ የፍሰት ማስከፈጃ ፣ የዝናብ ውሃ አስተዳደር ፣ የድምፅ ማገጃ መተካት/ግንባታ እና ተዛማጅ እንቅስቃሴዎች የሚከሰቱበት የታቀደው ወሰን ነው።

የውሃ መውረጃዎች ፣ የግንባታ እና የአጭር ጊዜ ውጤቶች ፣ የመጓጓዣ አካላት ፣ የእግረኞች እና የብስክሌት ግምት እና የክፍያ መጠየቂያ።

- **ምዕራፍ 3** ለ 2045 ያለ ግንባታ አማራጭ እና ለተመረጠ አማራጭ የተደረገውን የትራፊክ የአሠራር ትንተና ውጤቶችን ያቀርባል። እንዲሁም የወረርሽኝ ተፅዕኖዎች በትራፊክ ትንተና ውስጥ እንዴት እንደሚታሰቡ እንዲሁም በአካባቢው የመንገድ አውታሮች ተፅዕኖዎችን ይብራራል። ይህ ምዕራፍ በ *Traffic Evaluation Memorandum – Alternative 9* ድጋፍ የሚደረግለት ነው። ደረጃ 1 ደብዳቤ **SDEIS** አባሪ **A**።
- **ምዕራፍ 4** ከተወዳጅ አማራጮች አንጻር ጊዜያዊ እና ቋሚ የሆኑ ተጽእኖዎች ምን እንደሆኑ ያቀርባል። ከዚህ በተጨማሪ በሚተገበርበት ስፍራ ላይ ሊፈጠሩ የሚችሉ አካባቢያዊ ተጽእኖዎችን እንዴት ማስወገድ መቀነስ እና መቀነስ እንደሚቻል እደገ ያቀርባል። የመጨረሻ ቅጽ በ FEIS ላይ የሚካተት ይሆናል።
- **ምዕራፍ 5** የታደሰውን ረቂቅ ክፍል 4(f) የሚያቀርብ ሲሆን ይህም ሊሆን የሚችል ክፍል 4(f)ን የሚያደስ ሲሆን በ ህዝባዊ ፓርቲቶች ላይ፣ የመዝናኛ ስፍራዎች ላይ እንዲሁም ታሪካዊ ቦታዎች ላይ ለ 4(f) ከሚገዙ ስፍራዎች አንጻር በ US Department of Transportation (USDOT) የ 1966 አዋጅ ተገዢ የሆኑትን ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ ለ ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ (DEIS, Appendix F, [https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS\\_AppF\\_Draft-Section-4f-Eval\\_web.pdf](https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppF_Draft-Section-4f-Eval_web.pdf)) ተጨማሪ ነው።
- **ምዕራፍ 6** የ ጃንዋሪ 20 2021፣ *ፕራዛንታል ትእዛዝ 13807* እውቅና ይሰጣል። ለ መሰረተ ልማት ፕሮጀክቶች በሆነው በአካባቢ ክለሳ እና ፈቃድ ሂደት ላይ ስርአትን እና ተጠያቂነትን ማስቀመጥ በ *ፕራዛንታል ትእዛዝ 13990* ውድቅ ሆኗል። የህዝብን ጤና እና አካባቢውን መጠበቅ እንዲሁም የአይር ንብረት ችግሮችን ለመፍታት ሳይንሰን ወደነበረበት መመለስ።
- **ምዕራፍ 7** ከ ጁላይ 2020 እስከ ክረምት 2021 ድረስ DEIS ከታተመበት ጊዜ ጀምሮ ወደ ህዝቡ ተገብቶ የተሰራውን ስራ እና የተካሄደውን ጥናት ክለሳ ያቀርባል።
- **ምዕራፍ 8** የ SDEIS አዘጋጅችን ዝርዝር ያቀርባል።
- **ምዕራፍ 9** SDEIS ን እንዲከልሱ እና አስተያየት እንዲሰጡ የተደረጉ የወኪሎችን፣ ድርጅቶችን እና ግለሰቦችን ዝርዝር እንዲሁም SDEIS ለህዝቡ ምን ያክል ተደራሽ ነው የሚለውን መረጃ ያቀርባል።
- **ምዕራፍ 10** የ SDEISን መነሻ መረጃዎች ያቀርባል።

SDEIS በተመራጭ አማራጮች ላይ ያሉ አዳዲስ መረጃዎች ላይ ትኩረት የሚያደርግ ይሆናል። ሙሉው SDEIS እንዲሁም ድጋፍ የሚያደርጉ አባሪዎች በ ፕሮግራሙ ደረገጽ [oplansmd.com/SDEIS](https://oplansmd.com/SDEIS) ላይ ይገኛሉ። ከ ጁላይ 2020 DEIS ጀምሮ ያለ እና ያልተቀየረ መረጃ በ SDEIS ላይ የማይደገም ሲሆን፣ DEIS እና ድጋፍ የሚያደርግ ቴክኒካዊ ትንተና ለክለሳ እና ምልክታ በፕሮግራሙ ድረገጽ <https://495-270-p3.com/deis/> ላይ የሚገኙ ይሆናል።

**SDEIS ላይ አስተያየት የሚሰጡባቸው መንገዶች ምንድን ናቸው?**

FHWA እና MDOT SHA የተመረጡ እና ፍላጎት ያላቸውን ባለስልጣናት፣ የክልል እና አካባቢ መንግስት እንዲሁም ሌሎች የፌዴራል ወኪሎችን፣ የአሜሪካ ተወላጅ ጎሳዊ መንግስቶችን፣ ድርጅቶችን እንዲሁም የማህበረሰቡን አባላት በ SDEIS ላይ አስተያየት ይሰጡ ዘንድ ይጋብዛል። SDEIS ጥናት እና ቴክኒካዊ ሪፖርቶች በፕሮጀክቱ ድረገጽ ላይ ሊታዩ እና ሊወርዱ ይችላሉ። [oplansmd.com/SDEIS](https://oplansmd.com/SDEIS/)።

ህዝብ አስተያየት መስጠት የሚጀምርበት ጊዜ ኦክቶበር 1 2021 ክፍት የሚደረግ ሲሆን እስከ ኖቬምበር 15 2021 ድረስ የሚከፈልቅ ይሆናል። *በጽሁፍ እና በቃል የሚሰጡ አስተያየቶች እኩል የሆነ ጥጋ የሚሰጣቸው ይሆናል።* MDOT SHA እና FHWA ሁሉንም አስተያየቶች የሚመለከቱ ሲሆን FEIS ን በማዘጋጀት ሂደት ውስጥ ለሁሉም ክብደት ያላቸው የተሰጡ ወይም በፖስታ የተላኩ አስተያየቶች መልስ ይሰጣሉ። ከቀኑ በኋላ የተሰጡ ወይም በፖስታ የተላኩ

አስተያየቶች መተግበር እንደሚችሉበት መጠን ተከልሰው ከግምት ውስጥ ይገባሉ። ኖቬምበር 1 2021 ላይ ቨርቸዋል (በባይንመረብ) የሆነ ችሎት የሚካሄድ ይሆናል። ለችሎት ዝርዝር የሆኑ የቅርብ መረጃዎች ወደ [oplanesmd.com/SDEIS](http://oplanesmd.com/SDEIS) ይሂዱ።

በ SDEIS ላይ አስተያየቶች በሚከተሉት መንገዶች ሊደረጉ ይችላሉ፡

- ኖቬምበር 1 2021 በችሎት ላይ በቃል የሚደረግ ምስክርነት
- SDEIS አስተያየት ቅጽ በ [oplanesmd.com/SDEIS](http://oplanesmd.com/SDEIS)
- ለ MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov ኢሜይል በማድረግ
- ደብዳቤዎች ለ Jeff Folden, I-495 & I-270 P3 Program Deputy Director, I-495 & I-270 P3 Office, 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- አስተያየት ለመስጠት በ 855-432-1483 ላይ ደውለው ሶስት ደቂቃ ብቻ የሆነ የድምጽ መልእክት ማስቀመጥ

### አማራጮች

#### ከሁሉ የተሻለው አማራጭ ምንድን ነው?

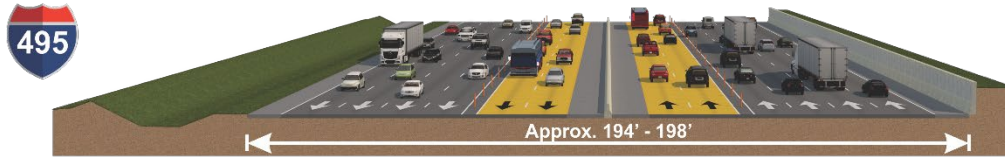
ጃንዋሪ 2021 ላይ፣ በ ትራፊክ፣ ምህንድስና፣ ፋይናንስ እና አካባቢያዊ ትንተና መሰረት እንዲሁም ህዝባዊ አስተያየት መሰረት አማራጭ 9 እንደ MDOT SHA የሚመከር ተመራጭ አማራጭ ግልጽ ተደርጎ ነበር። የ አማራጭ 9ን ተመራጭ አማራጭነት በሚመለከት ከብዙ ወራት ቅንጅት እና ወኪሎችን እንዲሁም ባለድርሻ አካላትን ከማዳመጥ ሂደት በኋላ MDOT SHA በ ደረጃ 1 ደቡብ ላይ ብቻ ትኩረት በሚያደርገው ከዚህ በፊት በተወሰነ የደረጃ ማድረስ እና ፈቃድ ሂደት መሰረት ጥናቱ ትኩረት እንዲያደርግ ወስኗል። እናም እንደውጤት FHWA እና MDOT SHA አዲስ የሚመከር ተመራጭ አማራጭ አግኝተዋል፡ አማራጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ፣ አማራጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ እንደ አማራጭ 9 የሆነ ነገር ግን በ ደረጃ 1 ደቡብ ላይ የተገደበ ማሻሻያን ያካትታል (Figure ES-1)። ተመራጭ የሆነው አማራጭ የተለየው ከ ግብአት ወኪሎች፣ ህዝቡ እና ባለድርሻ አካላት ጋር ቅንጅት ከማድረግ በኋላ ሲሆን በ DEIS ላይ የተሰበሰበውን ግብረመልስ መሰረት በማድረግ፣ እና የ NEPAን ፈቃድ ከ P3 ፕሮግራም የታቀደ ፕሮጀክትን መሰረት ያደረገ ማስረከብ እንዲሁም ፈቃድ አቀራረብ ነው። FHWA እና ተባባሪ ወኪሎች<sup>2</sup> አማራጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ ተመራጭ አማራጭ እንደሆነ በ ጁን 2021 ላይ ወስነዋል።

ተመራጭ የሆነው አማራጭ ባለ ሁለት መስመር ከፍተኛ ፍሰት ያለው (HOT) የሚተዳደር መስመር በ I-495 እና I-270 ትስስር የሚያካትት ሲሆን ይህም በ ደረጃ 1 ደቡብ ገደብ ስር ብቻ ነው (Figure ES-2)። በ I-495 ላይ፣ ተመራጭ የሆነው አማራጭ ሁለት አዲስ የ HOT ቁጥጥር የሚደረግባቸው መስመሮችን በእያንዳንዱ መስመር ከ George Washington Memorial Parkway እስከ east of MD 187 ድረስ ነው። I-270 ላይ፣ ተመራጭ አማራጭ ነባሩን የ HOV መስመር በእያንዳንዱ አቅጣጫ ወደ HOT የቁጥጥር መንገድ መለወጥን እና I-270 ላይ ከ I-495 አንስቶ እስከ I-370 በስተ ሰሜን እና የ I-270 ምስራቅ እና ምዕራብ መታጠፊያዎች ላይ በ HOT ቁጥጥር የሚደረግበትን መስመር በእያንዳንዱ አቅጣጫ መጨመርን ያካትታል። በዚህ ጊዜ ከ I-270 ምስራቅ መታጠፊያ እስከ MD 5 ድረስ I-495 ምስራቅ ላይ ምንም አይነት እርምጃ፣ ወይም ማሻሻያዎች አልተካተቱም። በ Along I-270 መስመር ላይ አሁን ያለው ሰብሳቢ-አሰራጭ (C-D) መስመሮች ከ Montrose Road እስከ I-370 እንደተጠቀሰው ማሻሻያ የሚወገድ ይሆናል። የሚተዳደሩት መስመሮች ከ ዋናው መስመር የሚለዩ ሲሆን ይህም በ 4ጫማ ስፋት ባላቸው አካፋይ ፓይሎፎች ነው። የትራንዚት አውቶብሶች እና HOV 3+ ተሽከርካሪዎች ቁጥጥር የሚደረግባቸውን መስመሮች ከከፍተኛ ነጻ እንዲጠቀሙ ይሆናል።

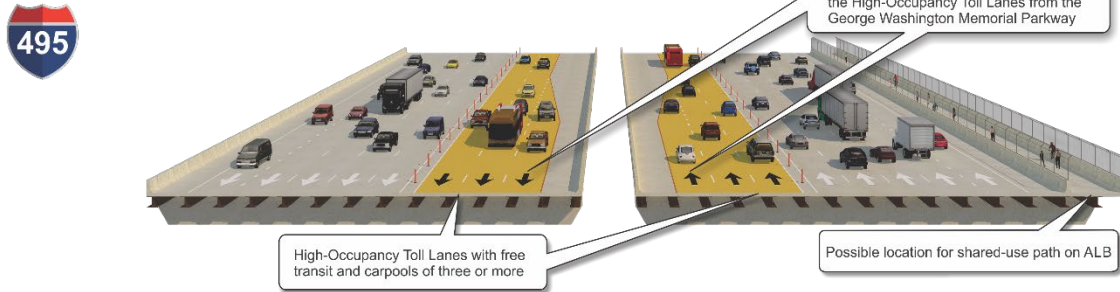
<sup>2</sup> NCPCE እና M-NCPPC ተመራጭ በሆነው አማራጭ ላይ ስምምነት ላይ አልደረሱም።

**ምስል ES-1: አማራጭ 9 – ደረጃ 1 ደቡብ የተለመዱ ክፍሎች (HOT የሚተዳደሩ መስመሮች በ ቢጫ የሚታዩ ይሆናል)**

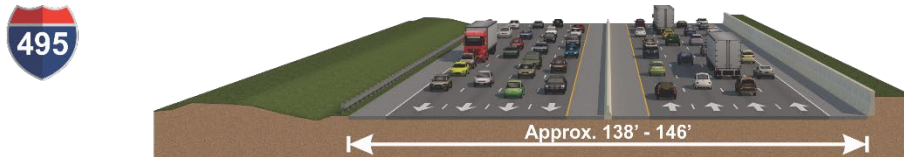
I-495 from the George Washington Memorial Parkway to east of MD 187



I-495: American Legion Bridge (Looking north towards Maryland)



I-495 east of MD 187 to west of MD 5 - NO ACTION AT THIS TIME



I-270 from I-495 to I-370



**ተመራጭ በሆነው አማራጭ ላይ የሚፈለጉት አማራጮች ላይ የሚካተቱት ክፍሎች ምንድን ናቸው?**

ለብቻቸው ያሉ የትራንዚት መስመሮች የ ጥናት አላማውን እና ፍላጎት እንደሚያሟሉ ስለታወቀ፣ ተመራጭ የሆነው አማራጭ ከፕሮጀክት አላማውን አሁን ያሉ መልቲሞዳል እንቅስቃሴዎችን እና ግንኙነቶች ጋር ተጣጣሚ የሆኑ ነገሮችን ያካትታል። (ተመራጭ ከሆነው አማራጭ አንጻር ከትራንዚት ነገሮች ጋር ግንኙነት ላላቸው ለተጨማሪ ዝርዝሮች ምሥራቅ 2፣ ክፍል 2.3.7 ይመልከቱ።) ይህንን ቁልፍ ጉዳይ ወደፊት ከማምጣት አንጻር አንዲሁም የህዝቡን እና እስካሁንም የመጡ የወኪሎችን አስተያየቶች መልስ ከመስጠት አንጻር MDOT SHA ተመራጭ በሆነው አማራጭ ላይ የትራንዚት እንቅስቃሴን እና ግንኙነትን ለማሻሻል ያሉ እድሎችን ለይቷል። እነዚህም የሚከተሉትን ያካትታሉ፡

- ፍጥነት እንዲጨምር፣ አስተማማኝ የሆነ ጉዞ ለማረጋገጥ እንዲሁም የአስቶብስ አገልግሎት/ሲስተሞች በቀጥታ ከከተማ እና ከተማ ዳርቻ እንዲሁም የንግድ ሰፈሮች ላይ እንዲኖር የ HOT የሚተዳደሩ መስመሮች ላይ ከክፍያ ነጻ የአውቶብስ ትራንዚት ጥቅም እንዲኖር መፍቀድ።
- በ Shady Grove Metro (I-370)፣ Twinbrook Metro (Wootton Parkway)፣ Montgomery Mall Transit Center (Westlake Terrace)፣ እና Medical Center Metro (MD 187) ቀጥታ እና ቀጥታ ያልሆኑ ግንኙነቶች ከ ታለመው የ HOT የሚተዳደር መስመር አሁን ወዳሉ የትራንዚት ጣቢያዎች እና የታቀዱ ትራንዚት ተኮር ግንባታ ላይ ማካተት።



- ከልላዊ የትራንዚት ማሻሻል የታቀዱ እና አሁን ያሉ ትራንዚቶችን ለማሻሻል እንዲሁም በከልላዊ ትራንዚት አገልግሎት ላይ አዳዲስ እድሎችን እንደ ተመራጭ የሆኑ አማራጮች የሚከተሉትን ያካትታሉ፡
  - በ WMATA Shady Grove Metrorail ጣቢያ ላይ አዳዲስ የአውቶብስ መናህሪያዎችን መገንባት
  - በ Westfield Montgomery Mall Park እና Ride ላይ የመኪና ማቆሚያዎች አቅምን መጨመር

የትራንዚት ጉዳዮች በ Transit Work Group ከግምት ውስጥ የገቡ ሲሆን የጣምራ 495/American Legion Bridge Transit/Transportation Demand Management (TDM) ጥናት ደግሞ በ Virginia Department of Trail and Public Transit እና በ Maryland Department of Transportation Maryland Transit Administration ከግምት ውስጥ ገብተዋል። ሁለቱም እነዚህ ተግባራት ጥንቅሮችን አስገኝተዋል።

ከ *Transit Service Coordination Report* ጋር በጋራ በመሆን ለህዝብ በ ጁን 2020 በ P3 ፕሮግራም ድረገጽ (<https://495-270-p3.com/transit-benefits/>) ላይ ይፋ የተደረገ ሲሆን በዚህ ምክንያት ተጽእኖ ለደረሰባቸው ካወንቲዎች እንዲሁም ትራንዚት አቅራቢዎች ስለ የሚተዳደሩ መስመሮች የሚያቀርቡት እድል ማለትም እንደ የአስተማማኝነትን ጥቅም እና ፍጥነት ከፍ ማድረግ ያሉ እድሎችን አቅርቧል፤ ለግምገማው መሰረተ ሀሳብ የሆነው ምን እንደሆነ እንዲሁም በአገልግሎት አካባቢው ወደፊት የካፒታል እና እለታዊ ስራ ፍላጎት ቅድሚያ መስጠት እንዲሁም ከልላዊ የትራንዚት አገልግሎትን እንዴት ወደ P3 ፕሮግራም ማካተት እንደሚቻልም ይጨምራል።

*P I-495/ALB Transit/TDM Final Report and Plan* የተጠናቀቀው በ ማርች 2021 ሲሆን ድረገጽ ላይ ተለጥፏል። ([http://www.drpt.virginia.gov/media/3375/i495\\_alb\\_transittdm\\_study\\_finalreport\\_030521\\_combined.pdf](http://www.drpt.virginia.gov/media/3375/i495_alb_transittdm_study_finalreport_030521_combined.pdf)) ከአንድ ክልል ወደ ሌላው የሚደረግ ጉዞ ላይ የተለያዩ የእንቅስቃሴ ምርጫዎችን ለማቅረብ የተለያዩ የኢንቨስትመንት ጥቅሎችን ለይቷል። እያንዳንዱ ጥቅል የትራንዚት አገልግሎት ጉዳይን፣ ቴክኖሎጂ ማሻሻል፣ የተጓዥ ድጋፍ ፕሮግራሞችን እና የመኪና ማቆሚያ ፍላጎቶችን ድብልቅ ይዟል። የኢንቨስትመንት ጥቅሎች ተጨማሪ ሰዎችን በ American Legion Bridge (ALB) ላይ በጥቂት መኪናዎችን ለማጓጓዝ አማራጮች አቅርበዋል።

### በ P3 ስምምነት ላይ ምን ተጨማሪ የትራንዚት መስጠቶች ተደርገዋል?

በ ኦገስት 11 2021 ላይ በ ሜሪላንድ ህግ መሰረት MDOT እና MDTA ከ ደረጃ 1 ደቡብ P3 ፕሮግራም ጋር በተያያዘ ለ Board of Public Works አቅርቦ ለተወሰኑ ሀሳብ አቅራቢዎች የ ደረጃ 1 P3 ስምምነት ቅድመ ግንባታ እንዲጀመር ፈቃድ አግኝቷል። አንድ ፕሮግራም አካል የደረጃ ገንቢው በ ሞንትጎመሪ ካውንቲ ውስጥ በ ስራው ጊዜ ገደብ ውስጥ ለ ደረጃ 1 ደቡብ \$300 ለማቅረብ ቃል ገብቷል።

የትራንዚት አገልግሎቱ ላይ ተጨማሪ ድጋፍ ለማድረግ፣ ለ ደረጃ 1 ደቡብ ክፍል P3 ስምምነት፣ በፋይናንስ መዝገብ ውቅት ለንድፍ እና ከፍተኛ የትራንዚት ኢንቨስትመንት በ ሞንትጎመሪ ካውንቲ ውስጥ ከ \$60 ሚሊዮን የማያንስ ለማፍሰስ ቃል ገብቷል። ይህም እንደ የኮሪደር ከተማዎች ትራንዚት መስመር፣ አውቶብስ ፍጥነት ትራንዚት በ 355 ኮሪደር ወይም ሌላ ከፍተኛ ፍጥነት ፕሮጀክት አይነት ሲሆን፣ የ Metropolitan Grove Bus Operations and Maintenance Facility ን መገንባት እና መጨረስም ያካትታል።

### የ American Legion Bridge መተካት የሚተዳደር መስመር ጥናት አካል ነው?

አዎ፣ ተማራጭ የሆነው አማራጭ የ American Legion Bridge (ALB) ን ሙሉ የሆነ በሰፊ ድልድይ አዳዲሶቹን በሁለቱም አቅጣጫዎች ያሉ HOT መስመሮች ለማካተት እንዲቻል (አሁን ያለውን ማስፋት አይደለም) መተካትን ያካትታል። አሁን ያለው ድልድይ 60 አመት ሊሞላው የደረሰ ሲሆን ይህ ጥናት ባይደረግም እንኳ በሚቀጥለው አስርተ አመት ውስጥ ሊተካ ይገባል። በግንባታው ውቅት አሁን ያሉትን ያክል መስመሮች ይኖሩ ዘንድ አዲሱ ድልድይ ደረጃ በደረጃ የሚገነባ ይሆናል። አዲሱ ድልድይ አሁን ባለበት ቦታ ላይ የሚተካ ይሆናል።

ዳግም የሚገነባው ALB በ ቨርጂኒያ እና ሜሪላንድ መካከል የብስክሌት እና አግረኞች መተላለፊያ እንዲኖር የጋራ መተላለፊያ የሚኖረው ይሆናል። በእይታ ውስጥ ያሉት የጋራ መተላለፊያ አማራጮች ምን እንደሆኑ ለማወቅ እባክዎ **SDEIS፣ ምሥራቅ 2 ክፍል 2.3.8**ን ይመልከቱ

**ተመራጭ የሆነው አማራጭ የአውሎንጋስ ጎርፍ አስተዳደርን ጉዳይ መልስ ይሰጥበታል?**

አዎን፣ የመጀመሪያ ደረጃ፣ ሀሳባዊ ደረጃ ላይ ያለ የአውሎንጋስ ጎርፍ አስተዳደር (SWM) ትንተና ተመራጭ ለሆነው አማራጭ ተጠናቆ የነበረ ሲሆን LOD ለመወሰንም ድጋፍ አድርጓል። (ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት የዚህን ሰነድ ምዕራፍ 2 ክፍል 2.3.2 ን ይመልከቱ።) አንደ Maryland Stormwater Management የ 2007 አዋጅ፣ MDOT SHA የ SWM ውሀ መጠን እና ጥራት መስፈርትን የሚያሟላ ሲሆን፣ ህክምና የሚቀርብ ሲሆን አሁን ያሉ ሁኔታዎችን በ SWM አዋጅ መሰረት ያሻሽላል።

ተመራጭ ለሆነው አማራጭ፣ የውሀ መጠን አስተዳደር መስፈርት ከ ALB ውሀ ማስተላለፊያ ትቦ ክፍል ውጪ በእያንዳንዱ ውሀ ማስተላለፊያ ትቦ ክፍል ውስጥ የሚሟላ ይሆናል። በተለመዱ አሰራር ሂደት መሰረት፣ የመጠን ማስወገድ ለ ALB የሚቀርብ ሲሆን ይህም በ ቀጥተኛ ከ ፖቶማክ ወንዝ በሚመጣ ውሀ ምክንያት ነው።

ለውሀ ጥራት መስፈርቶች፣ ተመራጭ የሆነው አማራጭ የአካባቢ ንድፍ (ESD) በከፍተኛ ሊተገበር የሚችል መጠን (MEP) የሚያሟላ ይሆናል። ነገር ግን፣ ህክምና በሚያስፈልገው ውሀ የማያስተላልፈው ክፍል ምክንያት እንዲሁም ያሉ የስፍራ ገደቦች ምክንያት፣ ሙሉ የሆነው የው ጥራት መስፈርት በ ውሀ ማስተላለፊያ ትቦዎች ውስጥ ሊቀርብ አልቻለም። በስፍራው ላይ የውሀ ጥራት መስፈርት ሊሟላላቸው ላልቻሉ ለእነዚህ የውሀ ማስተላለፊያ ክፍሎች፣ የጎደለው በዚያው ተፋሰስ ውስጥ ባለ የአውሎንጋስ ጎርፍ አስተዳደር ምትክ በ MDOT SHA *Sediment and Stormwater Guidelines and Procedures* (SSGP)፣ ክፍል 5.5 መሰረት ይሟላል። ከስራው ቦታ ውጪ ምትክ በሚሆን የአውሎንጋስ ጎርፍ አስተዳደር ትንተና መሰረት፣ ብዙ የውሀ ጥራት ስፍራዎች የተለዩ ሲሆን እነዚህም መላውን ውሀ የማያስተላልፍ ክፍል ህክምና (IAT) መስፈርት ተመራጭ ለሆነው አማራጭ በልጠው ተገኝተዋል። (ምትክ ለሚሆነው የአውሎንጋስ ጎርፍ አስተዳደር **ምሥራቅ 2፣ ክፍል 2.3.2** እና **SDEIS፣ አባሪ C** ይመልከቱ። )

**ለ I-495፣ East of the I-270 East Spur እስከ MD 5 ለተጠኑት ማሻሻያዎች ምን ይፈጠራል?**

ተመራጭ የሆነው አማራጭ በ ቀሪው I-495 ማሻሻያዎችን በጥናቱ ገደብ ውስጥ የማይካትት ሲሆን፣ ወደፊት በመላው ክልል ውስጥ ባለው ሲስተም ላይ ግን ማሻሻያዎች ሊያስፈልጉ ይችላሉ። እንደዚህ አይነት ማሻሻያ ለብቻው የሚካሄድ ሲሆን፣ ተጨማሪ የአካባቢ ጥናት፣ ትንተና እና ከ ህዝብ፣ ባለድርሻ አካላት እንዲሁም አካባቢያዊ ወኪሎች ጋር ይፈልጋል።

**ክፍያ**

**አዳዲሶቹ መስመሮች ክፍያ የሚያስፈልጋቸው ለምንድን ነው እንዲሁም ክልሉ አነዚህን ለመገንባት ተቋራጭ የሚያስፈልገው ለምንድን ነው?**

የ ሜሪላንድ ክልል ይህንን ያክል ስፋት ያለውን ግንባት ለማድረግ ገንዘብ የሌለው ሲሆን ለ ደረጃ 1 ደቡብ በግምት ከ \$3 እስከ \$3.5 ቢሊዮን ወጪ እንደሚኖረው ይገመታል። በተጨማሪም፣ ክፍያዎችን በማስከፈል ብድሮችን ቢከፍልም ክልሉ ማሻሻያዎችን ለማድረግ የሚያስፈልግ ብድር ለመበደር የሚባቃ ቦንድ አቅም የለውም። ስለዚህ ፣ ግዛቱ በተወዳዳሪ ሂደት የምዕራፍ አልሚን መርጦ፣ አልሚዉ ለተወሰነ ጊዜ የክፍያ መንገዶች ገቢን በመጠቀም ዲዛይን የሚያደርግበት ፣ የሚገነባበት ፣ ፋይናንስ የሚያደርግበት ፣ የሚሠራበት እና የሚጠበቅበት ምዕራፍ P3 ስምምነት ውስጥ ገብቷል። MDOT SHA በ I-495 እና I-270 ላይ ያሉትን መስመሮች ሁሉ በባለቤትነት መያዙን እና ሀይዌይ የታለመለትን የመጓጓዣ ተግባር ማሟላቱን ያረጋግጣል።

### የክፍያ ተመኖች እንዴት ይዘጋጃሉ?

የክፍያ ተመን ወሰን ዝግጅት ሂደት የሚመራው በ MDTA ነው። በሜሪላንድ በተብራራ ኮድ እና በ COMAR ርዕስ 11 የትራንስፖርት መምሪያ ፣ንዑስ ርዕስ 07 MDTA ፣ ምዕራፍ 05 የክፍያ መርሃ ግብር ክለሳዎች የሕዝብ ማስታወቂያ (11.07.05) ፣ የትራንስፖርት አንቀጽ §4-312 መሠረት የክፍያ ተመኖችን የማዘጋጀት ፣ የመከለስ እና የማስተካከል ሥልጣን ያላቸው ብቸኛ የመንግስት አካል ናቸው። MDTA ለደረጃ 1 ደቡብ ገደቦች የክፍያ ተመን ጣሪያዎችን የማዘጋጀት እና የክፍያ አሰባሰብ ሥራዎችን የማከናወን ኃላፊነት አለበት።

የክፍያ ተመን ክልል ቅንብር ሂደት ዝቅተኛ የክፍያ ተመኖች ፣ ከፍተኛ የክፍያ ተመኖች ፣ ለስላሳ ተመን ካፕሎች በዝቅተኛ እና ከፍተኛ የክፍያ ተመን ክልሎች ፣ ዓመታዊ የክፍያ ጭማሪ ሂደት እና ለአንዳንድ ዓይነት ተሽከርካሪዎች የክፍያ ቅናሾች ለመመስረት በ MDTA ሠራተኞች ሀሳብ ላይ ያተኮረ ነው ።

የሕዝብን አስተያየቶችን ማዳመጥና መመዘገብ ፣ በሜሪላንድ የተብራራ ኮድ በትራንስፖርት አንቀጽ §4-312 ውስጥ ተገልጿል። የመጀመሪያው ሀሳብ በግንቦት 12 ቀን 2013 ለMDTA ቦርድ ቀርቧል። በሂደቱ መሠረት ቦርዱ የክፍያ ጥያቄውን ወደ የሕዝብ ችሎቶች እና ለሕዝብ አስተያየት ጊዜ ለመውሰድ ድምጽ ሰጥቷል ፣ በዚህም የግዛቱን ሕግ በማክበር ሕዝቡ በክፍያ ተመን ክልል ቅንብር ሂደት ውስጥ የተሰማራ መሆኑን ለማረጋገጥ እና ለሕዝብ ለመገምገም እና አስተያየት ለመስጠት እድሎችን ይሰጣል።

የሕዝብ ችሎቶች በሐምሌ 5 እና 7 ፣ 2013 የተካሄዱ ሲሆን የክፍያ ተመን ወሰን ሀሳብን ለማመላከት በመተንተን ውስጥ ጥቅም ላይ የዋለውን መረጃ እና ጥናቶች ጨምሮ ሁሉም የህዝብ የመስማት ቁሳቁሶች በ MDTA ድርጣቢያ ላይ ተለጥፈው ለሕዝብ በ <https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting> ለማየት እንዲችሉ ተደርገዋል። የአስተያየቱ ጊዜ ከግንቦት 12 እስከ ነሐሴ 6 ቀን 2013 ድረስ ቆይቷል። በነሐሴ 20 ቀን 2013 MDTA የቦርድ ስብሰባ ላይ ፣ የMDTA ሠራተኞች በሕዝባዊ ችሎቶች ላይ ያገኙትን ማንኛውንም የሕዝብ አስተያየት ማጠቃለያ እና ትንታኔ አቅርበዋል። በተጨማሪም ከቦርዱ አባላት ለቀረቡላቸው ጥያቄዎች ምላሽ ሰጥተዋል። የተቀበሉት የህዝብ አስተያየቶች ማጠቃለያ እና የአስተያየቶቹ ትንተና በ MDTA ድረ -ገጽ [mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/PublicParticipation](https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/PublicParticipation) ላይ ይገኛል።

የህዝብ አስተያየቶችን ከግምት ካስገባ በኋላ ፣ በመስከረም 20 ፣ 2013 ፣ MDTA የቦርድ ስብሰባ ላይ ፣ የ MDTA ሠራተኞች የመጨረሻውን የክፍያ ተመን ክልል ሀሳብ አቅርበዋል። ይህ የመጨረሻው የክፍያ መጠን ክልል ለቦርዱ የሚመከር ተግባር ይሆናል እና በ MDTA ድረ -ገጽ [mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting](https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting) ላይ ይገኛል።

### የክፍያ ተመኑ ምን ሊሆን ይችላል?

በገቢ ላይ ብቻ ከማተኮር ይልቅ ፣ ተመራጭ አማራጭ በ HOT መስመሮች ውስጥ 45 ማይልስ ወይም ከዚያ በላይ ፍጥነቶችን ለመጠበቅ ዲዛይን ቢደረግ ነው። የ HOT መስመሮች ዓላማ ነፃ የትራፊክን ፍሰት መጠበቅ እና በትራፊክ ፍሰት ላይ ተጽዕኖ ለማሳደር የዋጋ አሰጣጥ ሁኔታዎችን መጠቀም ነው። እንደዚሁም ፣ የHOT መስመሮች ለተመሠረቱ የአሠራር መለኪያዎች የሚሰሩ መሆናቸውን ለማረጋገጥ የክፍያ ተመን ወሰን ይዘጋጃል ፣ ይህም የአቅርቦትን እና የፍላጎትን ኢኮኖሚያዊ መርሆዎች በHOT መስመሮች አጠቃቀም ላይ ተጽዕኖ ያሳድራል። የደረጃ 1 ክፍል አልሚ በክፍያ ተመን ክልል ቅንብር ሂደት መጨረሻ ላይ ከፀደቀ፣ በተቋቋመው የክፍያ ተመን ክልሎች ውስጥ የክፍያ ተመኖችን የማዘጋጀት ኃላፊነት አለበት።

የታቀደው የክፍያ መጠን ክልል ለተመራጭ አማራጭ - ደረጃ 1 ደቡብ ገደቦች በMDTA ድረገጽ በ <http://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/TollRateRangeSettingProcessandProposal> ላይ ይገኛል። የክፍያ ተመን ክልሎች ለዝቅተኛ የክፍያ ተመኖች፣ ለስላሳ የክፍያ ተመን ካፕሎች እና ለከፍተኛ HOT መስመሮች የክፍያ ተመኖችን ያጠቃልላል። የክፍያ ተመኑ ክልሎች የ P3 ፕሮግራም ስምምነቶች (50 ዓመታት እንደሚሆኑ የሚገመተው) ለመሸፈን በቂ መሆናቸውን ለማረጋገጥ፣ ተመኖች እንዲሁ ዓመታዊ የማሳደጊያ ሁኔታዎችን ያጠቃልላሉ። የክፍያ ተመኖች ተለዋዋጭ እንዲሆኑ ተደርገው ይዘጋጃሉ፣ ይህም ማለት የ HOT መስመሮችን ለመጠቀም የሚመርጡ

ደንበኞች ፈጣን እና ይበልጥ አስተማማኝ ጉዞ እንዲኖራቸው ለማድረግ፣ በትራፊክ ፍሰት እና ፍጥነት ላይ በመመስረት በ HOT መስመሮች ውስጥ በየአምስት ደቂቃዎች ሊለወጡ ይችላሉ ማለት ነው። በእያንዳንዱ የክፍያ ክፍል ውስጥ በእውነተኛ-ጊዜ ትራፊክ ላይ በመመርኮዝ ትክክለኛው የክፍያ ተመኖች ይለወጣሉ።

### መጓጓዣ እና ትራፊክ

#### ለ SDEIS ምን የትራፊክ ትንተና ተዘምኗል?

የትራፊክ ትንተናው ከተሻሻለው የ MWCOG ክልላዊ ትንበያ ሞዴል ፣ ስሪት 2.3.75 የትራፊክ መጠን ትንበያዎችን በመጠቀም የ 2040 የንድፍ ዓመት እስከ የ 2045 ዲዛይን ዓመት ድረስ ለህንፃ ግንባታ እና ተመራጭ አማራጮች ተዘምኗል። DEIS ጥናቱ ሲጀመር የነበረውን ወቅታዊ ስሪት እና እስከ 2040 ዓመት ድረስ ብቻ የተተነበየ የትራፊክ ፍላጎት የሆነውን የ MWCOG የመጀመሪያ ስሪት 2.3.71 ን ተጠቅሟል።

ለወደፊት የትራፊክ ሁኔታዎች ፣ ተመራጭ አማራጭ ተገምግሟል እና ለበርካታ ቁልፍ የአሠራር መለኪያዎች የተዘመኑትን 2045 ትንበያዎች በመጠቀም ከ ግንባታው ሁኔታ ጋር ፍጥነት ፣ መዘግየት ፣ የጉዞ ጊዜ ፣ የአገልግሎት ደረጃ ፣ የውጤት ፍሰት እና በአካባቢው አውታረመረብ ላይ የሚያሳድረው ተጽዕኖ አነጻጽሩዋል። እነዚህ መለኪያዎች አማራጮችን ለመገምገም እና ለማወዳደር በ DEIS ውስጥ ጥቅም ላይ የዋሉ ተመሳሳይ መለኪያዎች ናቸው። ለተጨማሪ ዝርዝሮች የዚህን SDEIS እና SDEIS ምዕራፍ 3 ፣ አባሪ ሆን ይመልከቱ።

SDEIS፣ ምዕራፍ 3 እንዲሁም MDOT SHA በ COVID-19 ወረርሽኝ ፍላጎት እና ትንበያዎች ላይ ስለሚያስከትለው ውጤት እንዴት እንደሚያስብ ያብራራል። ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት ምዕራፍ 3፣ ክፍል 3.1.4 እና SDEIS፣ አባሪ ለ ይመልከቱ።

#### የትራፊክ አጥፊነትን ትንተናዎች ውጤቶች ምንድን ናቸው ?

የያለ ግንባታ አማራጭ እና ተመራጭ አማራጭ የንድፍ ዓመት 2045 የትራፊክ አሠራር ግምገማ ውጤቶች ከዚህ በታች ጠቅለል ተደርገው እና በዚህ SDEIS ምዕራፍ 3 እና SDEIS, አባሪ ህ ውስጥ የቀረቡ ናቸው።

ያለ ግንባታ የሚለው አማራጭ አሁን ባሉት ሁኔታዎች ውስጥ ያጋጠሙትን ጉልህ የሆኑ የአሠራር ጉዳዮችን አይመለከትም። የረጅም ጊዜ የትራፊክ ዕድገትን ማስተናገድ አይችልም ፣ ይህም የዘገየ የጉዞ ፍጥነት፣ ከፍተኛ መዘግየቶች፣ ረጅም የጉዞ ጊዜዎች እና አስተማማኝ ያልሆነ አውታረ መረብን ያስከትላል። በ 2040 እና በ 2045 መካከል ባለው ተጨማሪ የታቀደ የትራፊክ ዕድገት ምክንያት፣ በDEIS ውስጥ ከቀረቡት የ 2040 ያለ ግንባታ ውጤቶች ጋር ሲነጻጸር፣ የ 2045 ያለ ግንባታ ውጤቶች በ I-495 እና I-270 ላይ ከፍተኛ መዘግየቶችን እና የጉዞ ጊዜዎችን ያሳያሉ። በ 2045 ትንበያ ውስጥ የተካተቱ ተጨማሪ የመጓጓዣ ፕሮጀክቶች ቢኖሩም ይህ የትራፊክ ዕድገት በአካባቢው የመንገድ አውታር ላይ የታቀዱ መዘግየቶችን በትንሹ ለመቀነስ ይረዳል።

የተመረጠ አማራጭ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ እና ለመቀነስ ሲባል ምንም እርምጃ ወይም ምንም ማሻሻያዎችን ባያካትትም እንኳ ለስርዓቱ ተጨማሪ የአሠራር ጥቅሞችን ለመስጠት የታቀደ ነው። መጨናነቅን በሚቀንስበት ጊዜ ይህ አማራጭ በአሜሪካን Legion Bridge እና በ I-270 ደቡባዊ ክፍል ላይ ያለውን የጭነት ፍሰትን በከፍተኛ ሁኔታ ይጨምራል። እንዲሁም ፍጥነት ይጨምራል፣ አስተማማኝነትን ያሻሽላል፣ እንዲሁም በአብዛኛዎቹ በ I-495 ፣ I-270 እና በአካባቢው የመንገድ አውታር መረብ ላይ ከያለ ግንባታ አማራጭ ጋር ሲነፃፀር የጉዞ ጊዜዎችን እና መዘግየቶችን ይቀንሳል። ምንም እንኳን የተመረጠ አማራጭ በDEIS (እንደ አማራጮች 9 እና 10 ያሉ) የተገመገሙትን የ 48 ማይል የጥናት ገደቦችን ያካተተ ከግንባታ አማራጮች ጋር ሲነጻጸር ለትራፊክ አሠራሮች አነስተኛ መሻሻልን ቢሰጥም፣ ከሕዝብ እና በ I-495 የላይኛው እና ምስራቅ በኩል የንብረት እና የአካባቢ ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ ጠንካራ ምርጫን ያመለክቱ እና ባለድርሻ አካላት በተሰጠው አስተያየት መሠረት በከፊል ተመርጧል። ከተመረጠው አማራጭ ገደቦች ውጭ በታችኛው በኩል ማንቆዎች ምክንያት፣ በ 2045 የዲዛይን ዓመት ውስጥ በ I-270 በሰሜን አቅጣጫ እና በ I-495 የውስጠኛው ዙር ላይ መጨናነቅ PM ከፍተኛ የሥራ ሰዓታት ላይ ይፈጠራል።

በኢንተርስቴት ሲስተም ላይ ደህንነትን፣ ሥራዎችን እና የምህንድስና ተቀባይነትን ለማረጋገጥ የ FHWA እውቅና የሆነው FEIS እና የኢንተርስቴት የመዳረሻ ነጥብ ማረጋገጫ (Interstate Access Point Approval, IAPA) ፣ የወደፊት ዋና መስመር እና አካባቢያዊ የአሠራር ተፅዕኖዎች የበለጠ ዝርዝር ግምገማን የተመረጠ አማራጭን ያካትታል። ደህንነትን እና አሠራርን የበለጠ የመፍታት እድሎች ከNEPA መደምደሚያ በኋላ እና በመጨረሻው ዲዛይን ወቅት በተመረጠው አማራጭ ላይ ይገመገማሉ።

በአጠቃላይ፣ የተመረጠው አማራጭ ከያለ ግንባታ በእጅጉ የተሻሉ ተጨባጭ የአሠራር ጥቅሞችን ይሰጣል።

### የአካባቢ ሀብቶች፣ መዘዞች እና ቅነሳ

#### የተመረጠው አማራጭ በአካባቢ ሀብቶች ላይ የሚያሳድረው ተጽዕኖ ምንድነው?

በምዕራፍ 4 ውስጥ የቀረቡት አካባቢያዊ ውጤቶች ለተመረጠው አማራጭ ተገልፀዋል። ከ DEIS በኋላ፣ ዲዛይን በተመረጠው አማራጭ ላይ እንዲራቀቅ ተደርጓል። ቋሚ ወይም የረጅም ጊዜ እና ጊዜያዊ ወይም የአጭር ጊዜ፣ ከግንባታ ጋር የተዛመዱ ውጤቶች በቁጥር ተይዘው በዚህ SDEIS ውስጥ ቀርበዋል። የተመረጠው አማራጭ የአካባቢ ውጤቶች ማጠቃለያ በ Table ES-1 ውስጥ ቀርቧል።

ሠንጠረዥ ES-1: የተመረጠው አማራጭ ሊቆጠሩ የሚችሉ ተፅዕኖዎች ማጠቃለያ

ሀብት	ቁጥር <sup>1</sup>	ጊዜያዊ <sup>1</sup>	ጠቅላላ <sup>1</sup>
በፓርኩ ንብረቶች (ኤክር) ላይ አጠቃላይ ሊሆኑ የሚችሉ ውጤቶች	21.0	15.1	36.1
የሚፈለገው ጠቅላላ የመንገድ ራይት ኦፍ ዌይ <sup>2</sup> (ኤክር)	97.2	18.7	115.9
በቀጥታ የተጎዱት የንብረቶች ብዛት (ቁጥር)	-	-	501
ወደ ሌላ ቦታ የሚዛወሩ የመኖሪያ ቦታዎች ብዛት (ብዛት)	-	-	0
ወደ ሌላ ቦታ የሚዛወሩ ንግዶች ብዛት (ብዛት)	-	-	0
አሉታዊ ተፅዕኖ ያለባቸው ታሪካዊ ሀብቶች <sup>3</sup> ብዛት (ብዛት)	-	-	11
ተጽዕኖ ያለባቸው ለጫጫታ የማይስማማቸው አካባቢዎች (ብዛት)	-	-	49
ጥያቄ ውስጥ ያሉ ጣቢያዎች አደገኛ ቁሳቁሶች (ብዛት)	-	-	255
ጥያቄ ውስጥ ያለ ልዩ ስቴት እርጥበታማ ቦታዎች (ኤክር)	0	0	0
እርጥበታማ ቦታዎች <sup>4</sup> (ኤክር)	3.7	0.6	4.3
የእርጥበታማ ቦታ 25 ጫማ ክልል <sup>4</sup> (ኤክር)	6.5	0.6	7.1
የውሃ መንገዶች <sup>4</sup> (ካሬ ጫማ)	673,757	343,945	1,017,702
የውሃ መስመሮች <sup>4</sup> (ቀጥ ያለ ፊት)	43,852	2,701	46,553
የደረጃ II ተፋሰሶች (ኤክር)	0	0	0
በ 100 ዓመት ተመልሶ የሚመጣ ጎርፍ (ኤክር)	33.7	15.1	48.8
የደን ካኖፒ (ኤክር)	479.6	20.3 <sup>5</sup>	500.1
ብርቅዬ፣ ስጋት ያለባቸው እና ለአደጋ የተጋለጡ ዝርያዎች መኖሪያ (ኤክር)	33.4	23.0	56.4
የተጋላጭ ዝርያዎች ፕሮጀክት ግምገማ አካባቢ (ኤክር)	24.5	20.0	44.5
ልዩ እና ተጋላጭ አካባቢዎች (ኤክር)	139.2	29.4	168.5

ማስታወሻዎች: በዚህ ሠንጠረዥ ውስጥ ያሉት ተፅዕኖዎች ለተመረጠው አማራጭ ለዋናው መስመር ማሻሻያዎች ናቸው። ከማካካሻ የዝናብ ውሃ አያያዥ ጋር የተዛመዱ ማንኛውም ተፅዕኖዎች መግቢያ ሲሆኑ በ SDEIS ፣ አባሪ ሐ ውስጥ ተብራርተዋል።

<sup>1</sup>ሁሉም እሴቶች ወደ አሥረኛው ቦታ የተጠጋጉ ናቸው።

<sup>2</sup>የመንገድ ራይት ኦፍ ዌይ በስቴቱ መዛግብት ምርምር ላይ የተመሠረተ እና እንደአስፈላጊነቱ በካውንቲ ራይት ኦፍ ዌይ ውስጥ ተሞልቷል።

<sup>3</sup> በታሪካዊ ንብረቶች ተጽዕኖዎች ላይ ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት ምዕራፍ 4 ክፍል 4.7 ን ይመልከቱ።

<sup>4</sup> በረግረጋማ እና የውሃ አካላት ላይ ያሉ ተፅዕኖዎች ላይ ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት ሠንጠረዥ 4-25፣ ክፍል 4.12 ን ይመልከቱ።

<sup>5</sup> የመንገድ ግንባታ በቋሚነት በማይፈለጉ ወይም በማይለወጡ አካባቢዎች ውስጥ ጊዜያዊ የደን ሽፋን ተጽዕኖዎች ተጠርጓል። በእነዚህ አካባቢዎች መልሶ መትከል የሠራል። ተፅዕኖዎች ይወገዳሉ እንዲሁም ይቀንሳሉ፣ እንዲሁም በመጨረሻ ዲዛይን ላይ እንደተገለጸው መልሶ መትከል በኮሪዶሩ ውስጥ ከፍተኛ ይሆናል።

#### ሰጠያዊ ጽሑፍ = ከሠንጠረዥ 4-1 ፣ ገጽ 4-3 (11/10/21) ጋር እንዲመሳሰል የተሰተካከለ።

**በአካባቢ ሀብቶች ላይ ምን ተጽዕኖዎች እንዳሉ ከግምት ውስጥ ገብተዋል?**

ከ DEIS ህትመት ጊዜ ጀምሮ ለታሪካዊ ንብረቶች፣ ለፓርኮች፣ ለእርጥበታማ መሬቶች፣ ለእርጥበታማ መሬት ክልሎች፣ ለውሃ አካላት፣ ለደኖች እና ለ የፌዴራል የድንገተኛ አደጋ አስተዳደር ኤጀንሲ 100 ዓመት የመመለሻ ጊዜ ያለው የነርፍ ተፋሰስ ከተቁጥጥር እና የሀብት ኤጀንሲዎች ጋር በሰፊው በመቀናጀት ማስወገድ እና መቀነስ እንዲራቀቅ ተደርጓል። የተመረጠ አማራጭ፣ በግንባታ ማሻሻያዎች በምዕራፍ 1 ደቡብ ገደቦች ውስጥ ብቻ ፣ ከ 100 ሄክታር የፓርክ መሬት እና በመቶዎች የሚቆጠሩ እርጥበታማ መሬት እና የወንዝ አካላትን ያስወግዳል። ከተመረጠው አማራጭ ጋር የተያያዙ ተፅዕኖዎች በዚህ የጥናት የመጀመሪያ ደረጃ ውስጥ በሁሉም አካባቢዎች በከፍተኛ ተጨባጭ ሁኔታ ተወግደዋል እንዲሁም ተቀንሰዋል፣ እንዲሁም ሊቀነሱ ችለዋል፣ እንዲሁም የማስወገድ እና የማቃለል ቴክኒኮች በተለይ በአሜሪካ ሌጌዎን ድልድይ ዙሪያ ያሉ እንደ NPS ፓርክ ንብረቶች ባሉ ተጋላጭ ወይም የመዝናኛ ዋጋ ባላቸው ሀብቶች አካባቢዎች ውስጥ ተጣርተዋል። ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት የዚህን ሰነድ ምዕራፍ 2፣ 4 እና 5 ን ይመልከቱ። ከሚመለከታቸው የቁጥጥር እና የንብረት ኤጀንሲዎች ጋር ቀጣይ እና የወደፊት ቅንጅትን በመፍጠር ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ፣ ለማቃለል የሚደረገው ጥረት ይቀጥላል። የመጨረሻው ማስወገድ፣ መቀነስ እና ማቃለል በ FEIS ውስጥ ይመዘገባል።

**በMorningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall እና በመቃብር ንብረት ላይ ወደ ተመረጠው አማራጭ LOD ውስጥ ምን የመቀነሻ ጥረቶች ተካተዋል?**

የ DEIS ህትመትን ተከትሎ ለሕዝብ፣ ለኤጀንሲ እና ለባለድርሻ አካላት አስተያየቶች ምላሽ ሲሰጥ፣ MDOT SHA ን በMorningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall እና በመቃብር ንብረት ላይ LOD ን አጥርቷል። በከረምት 2021 መጨረሻ ላይ የ Morningstar የመቃብር ስፍራ ተፅዕኖዎች በ DEIS ውስጥ ለ አማራጭ 9 ከተዘገበው 0.3 ኤክር (13,068 ካሬ ጫማ) በግምት ወደ 14 ካሬ ጫማ ጊዜያዊ አካባቢ ከንብረቱ አጠገብ ለድምፅ ማገጃ ግንባታ ያስፈልጋል። ይህ ጥረት በመቃብር ወሰን ውስጥ ያለውን የመሬት ሁከት ሁሉ አስቀርቷል። ቅነሳው ለሕዝብ እና ለኤጀንሲ አስተያየቶች ምላሽ የነበረ ሲሆን በመቃብር ንብረቱ ላይ የሚኖረውን ተፅዕኖ ለመቀነስ በCabin John Parkway መሳለጫ መወጣጫ አወቃቀር ላይ ለውጦችን ጨምሮ በዲዛይን ማሻሻያዎች ምክንያት ነበር። በ 2023 የበጋ ወቅት ፣ ከMorningstar የመቃብር ድንበር ውስጥ እና በአቅራቢያው ያሉ ምልክት የተደረገባቸው እና ምልክት ያልተደረገባቸው መቃብሮችን ለመለየት እና ካርታ ለመለየት ተጨማሪ ምርመራ ተደርጓል። ለዚህ የምርመራ ውጤት ምላሽ ተጨማሪ የንድፍ ማሻሻያዎች ተደርገዋል እናም የ Morningstar የመቃብር ንብረትን ሙሉ በሙሉ ማስወገድ አሁን ተችሏል።

**በአሜሪካን ሌጅዮን ድልድይ ዙሪያ በፓርኩ ንብረቶች እና ተጓዳኝ ሀብቶች ውስጥ ወደ ተመራጭ አማራጭ LOD ውስጥ ምን የመቀነሻ ጥረቶች ተካተዋል?**

በጣም አስፈላጊው የማስቀረት እና የመቀነሻ ጥረቶች ከረቂቅ ክፍል 4 (ረ) ግምገማ እና DEIS በ ALB ዙሪያ ትኩረት ከተደረገ በኋላ ነው። MDOT SHA እና FHWA በ DEIS ውስጥ በቀረበው ALB አካባቢ ስለ LOD ለመወያየት ዲሴምበር 8 ቀን 2020 ከ NPS ጋር ተገናኝተዋል። MDOT SHA በ ALB አካባቢ ያለውን LOD ዳግም ምርመራ እንዲያደርግ NPS በመሬት እና በተፈጥሮ ሃብት ላይ ያለውን ተጽእኖ እንዲገድብ NPS ጠይቋል። MDOT SHA በድልድይ አሰራር፣ ተፈጥሮአዊ ሃብት እና ባህላዊ ሃብቶችን በአገር አቀፍ እና በአካባቢ ባለሙያዎችን የያዘ 'ALB ስትራቴጅ ቡድን' በማዋቀር የሚከተሉት ተልእኮ ተሰጥቷቸዋል፡

*ተፅዕኖዎችን ለማስወገድ፣ ALB ን ለመተካት አማራጮችን ለማዳበር እና ለመገምገም፣ በተቻለ መጠን፣ እና በ C&O ባይ ብሔራዊ ታሪካዊ ፓርክ እና በ NPS ጆርጅ ዋሽንግተን መታሰቢያ ፓርክዌይ ክፍሎች ላይ አጠቃላይ የአካባቢያዊ ተፅዕኖዎችን ለመቀነስ።*

የ ALB ስትራቴጅ ቡድን አንዳቸውም ቢሆኑ LOD ን የበለጠ ሊገድቡ ይችሉ እንደሆነ ለመወሰን የድልድይ ግንባታ አቀራረቦችን ግምት ውስጥ አስገብቷል። የ ALB ስትራቴጅ ቡድን ከላይ ወደ ታች በተከፋፈለ የግንባታ አቀራረብ ላይ

ዝርዝር ምርመራ አካሄዷል፤ ከላይ ወደታች ገመድ የቆመ አቀራረብ; እና ተንሸራታች ቦታ ድልድይ ግንባታ አቀራረብ። በተጨማሪም፣ የመስክ ትንተና እና በቀላሉ ሊገኝ የሚችል መረጃ ከተገመገመ በኋላ፣ MDOT SHA እና ALB ስትራቴጂ ቡድን በግንባታ ላይ ያለውን ተደራሽነት በማስወገድ በወንዙ ደረጃ ወደ ጣቢያው መድረስ በክላራ ባርተን ፓርክዌይ በኩል ወደ ወንዙ ሰሜናዊ ክፍል ሊጠናከር እንደሚችል ወስነዋል። በድልድዩ ዙሪያ ሌሎች ሦስት አራት ማዕዘኖች እና በ NPS መሬት ላይ የሚያሳድረውን ተጽዕኖ በከፍተኛ ሁኔታ በመቀነስ። ይህ የሚሳካው በሰሜን ምዕራብ አራተኛ ክፍል ከሚገኘው ክላራ ባርተን ፓርክዌይ ጊዜያዊ የግንባታ መዳረሻ የመንገድ መግቢያ በመገንባት እና በ C&O ቦይ ላይ ጊዜያዊ ድልድይ እና ከ C&O Canal towpath ጋር ትይዩ የሆነ ጊዜያዊ የመንገድ መንገድ በመግጠም ነው። ይህ ጥረት በጆርጅ ዋሽንግተን መታሰቢያ ፓርክዌይ ላይ የ 7.8 ኤክር ቅነሳ እና በቼሳፕክ እና በአሃዮ ቦይ ብሔራዊ ታሪካዊ ፓርክ ላይ የ 5.3 ኤክር ቅነሳን አስከትሏል። በ ALB ስትራቴጂ ቡድን ጥረቶች ላይ ተጨማሪ ዝርዝሮችን ለማግኘት **ምዕራፍ 4 ክፍል 4.12.4** ን ይመልከቱ።

**ማስወገድ ለማይቻል የአካባቢ ተፅዕኖዎች ምን መቀነሻ ነው የሚታሰበው?**

ከተመረጠው አማራጭ ለአካባቢያዊ ሀብቶች ሊወገዱ የማይችሉ ተፅዕኖዎች ጽንሰ -ሀሳባዊ ቅነሳ እድገቱ የተከሰተው ከ DEIS ጀምሮ ነው። የታቀደው ፅንሰ -ሀሳባዊ ቅነሳ በ**ምዕራፍ 4** ውስጥ በሚመለከተው ሃብት ተወያይቷል እና በሚከተሉት ሀብቶች ላይ በፅንሰ -ሀሳብ ቅነሳ ዕቅድ (**DEIS፣ አባሪ Q**) ውስጥ በዝርዝር ተዘርዘሯል - እርጥብ መሬቶች; ደኖች; አልፎ አልፎ፣ ለአደጋ የተጋለጡ እና ለአደጋ የተጋለጡ ዝርያዎች; መናፈሻ ቦታ; ባህላዊ ሀብቶች; ጫጫታ; አየር; ንብረቶች; አደገኛ ቁሳቁሶች; የመሬት አቀማመጥ፣ ጂኦሎጂ፣ አፈር; የከርሰ ምድር ውሃ; የአካባቢ ፍትህ; የእይታ ውበት; የውሃ ባዮታ; እና ልዩ እና ስሜታዊ አካባቢዎች። ጥናቱ እየገፋ ሲሄድ እና በዚህ SDEIS ላይ የሕዝብ፣ የባለድርሻ አካላት እና የወኪል አስተያየት ሲሰጥ ተጨማሪ የማቃለል እርምጃዎች ተለይተው ይጣራሉ። የመጨረሻው ቅነሳ በ FEIS ውስጥ ይመዘገባል።

**የዘመን ረቂቅ ክፍል 4 (f) ግምገማ ምንድነው?**

በተሻሻለው (እ.ኤ.አ. በ 1966) የ USDOT አዋጅ ክፍል 4 (f) (49 U.S.C. 303 (ሐ)) የሚከተሉት ሁኔታዎች ተፈጻሚ ካልሆኑ በስተቀር FHWA ን ጨምሮ USDOT የመንግሥት አጠቃቀም ፓርክ፣ የመዝናኛ ሥፍራ፣ የዱር አራዊት ወይም የውሃ ወፍ መጠለያ፣ ወይም የሕዝብ ወይም የግል ታሪካዊ ቦታ የመሬት አጠቃቀምን ማጽደቅ እንደማይችል ይደነግጋል።

- FHWA ከንብረቱ የመሬት አጠቃቀም አማራጭ እና የማይቻል የማስወገድ አማራጭ እንደሌለ ይወስናል፣ እና ድርጊቱ በእንደዚህ ዓይነት አጠቃቀም ምክንያት በንብረቱ ላይ የሚደርሰውን ጉዳት ለመቀነስ ሁሉንም እቅዶችን ያጠቃልላል (23 CFR §774.3 (a) (1) እና ( 2)); ወይም
- FHWA በአመልካቹ የተፈጸመውን ጉዳት ለመቀነስ ማንኛውንም እርምጃዎችን ጨምሮ የአንቀጽ 4 (f) ንብረቶችን መጠቀሙ በንብረቱ ላይ የ*de minimis* ተፅዕኖ እንዳለው ይወስናል (23 CFR §774.3 (b))።

በሐምሌ 2020 ረቂቅ ክፍል 4 (f) ግምገማ እና DEIS ከታተመ ጀምሮ፣ ተመራጭ አማራጭ እንደ አማራጭ 9 - ደረጃ 1 ደቡብ ሆኖ ተለይቷል፣ ይህም በ DEIS እና ረቂቅ ክፍል ውስጥ እንደ አማራጭ 9 አካል የቀረበውን ተመሳሳይ የግንባታ ማሻሻያዎችን ያካተተ ሲሆን 4 (f) ግምገማ ግን በደረጃ 1 ደቡብ ገደቦች ብቻ የተገደበ። ከደረጃ 1 ደቡብ ውጭ በጥናት ገደቦች ውስጥ ምንም እርምጃ ወይም ምንም መሻሻል አይከሰትም። ይህ በተመረጠው ተለዋጭ ላይ የተሰጠው ውሳኔ ለክልል 4 (f) ንብረቶች ስልጣን ያላቸውን ባለሥልጣናት (OWJ) ጨምሮ ከወኪሎች እና ከባለድርሻ አካላት ጋር ተጨማሪ ቅንጅት እና ማዳመጥን ከግምት ውስጥ ያስገባ ነበር። ተመራጭ አማራጭ ከክፍል 4 (f) ሀብቶች መራቅን ለሚጠይቁ አስተያየቶች ምላሽ የሚሰጥ ሲሆን ጥናቱ ቀደም ሲል ከተወሰነ ደረጃ አሰጣጥ እና የፍቃድ አቀራረብ ጋር የሚስማማ እንዲሆን ያስተካክላል።

የዚህ SDEIS **ምዕራፍ 5** በተመረጠው አማራጭ ላይ መረጃ ለመስጠት የዘመነውን ረቂቅ ክፍል 4 (f) ግምገማን ያጠቃልላል። በዚህ የዘመን ረቂቅ ክፍል 4 (f) ግምገማ ውስጥ የተካተተው መረጃ በተመረጠው አማራጭ ክፍል 4 (f) ንብረትን ስለመጠቀም የ FHWA ግምት ያሳውቃል። ይህ የ SDEIS ምዕራፍ ለ ረቂቅ ክፍል 4(f) ግምገማ ተጨማሪ መረጃ

የሚሰጥ ሲሆን እንደ DEIS፣ አባሪ F የተካተተ ነው። ይህ ተጨማሪ መረጃ ረቂቁን ክፍል 4 (f) ግምገማ አይተካም፤ እሱ ተጨማሪ ትንታኔ ብቻ ይሰጣል። ክፍል 4 (f) ግምገማ እና ይህ ማሟያ በ 23 CFR 774፣ በ FHWA 2012 ክፍል 4 (f) የፖሊሲ ወረቀት የ USDOT መመሪያዎችን የሚያካትት ነው። 138 እና 39 U.S.C. 303.

### ክፍል 4 (f) ተጽዕኖዎች ምንድናቸው?

የአንቀጽ 4 (f) ንብረት “አጠቃቀም” (ወይም ተጽዕኖ) ይከሰታል፡

- (i) መሬት በቋሚነት ወደ የትራንስፖርት ተቋም ሲገባ፤
- (ii) በ 23 CFR §774.13 (d) ውስጥ በተቀመጡት መመዘኛዎች መሠረት ከሕጉ ጥበቃ ዓላማ አንፃር አሉታዊ የሆነ ጊዜያዊ የመሬት ይዘታ ሲኖር፣ ወይም
- (iii) በ 23 CFR § 774.15 ውስጥ ባለው መስፈርት መሠረት የአንድ ክፍል 4 (f) ንብረት ገንቢ አጠቃቀም ሲኖር።

ተመራጭ አማራጭ ከ DEIS ግንባታ አማራጮች ጋር ሲነፃፀር በግምት 105 ሄክታር የሚያክል የ 38 ክፍል 4 (f) ንብረቶችን ከመጠቀም ይቆጠባል። ተመራጭ አማራጭ ለ DEIS ግንባታ አማራጭ 9 ከጠቅላላው 146.8 ኤክር ጋር ሲነፃፀር የ 21 ክፍል 4 (f) ንብረቶችን (ጊዜያዊ እና ቋሚን ጨምሮ) በአጠቃላይ 39.1 ኤክር መጠቀምን ይፈልጋል።

ለተጨማሪ ዝርዝሮች SDEIS፣ ምዕራፍ 5፣ ክፍል 5.2 እና DEIS፣ አባሪ F ን ይመልከቱ። ለክፍል 4 (f) ተጽዕኖዎች ጽንሰ-ሀሳባዊ ቅንሳ ተለይቷል፤ ነገር ግን ከአህዴድ ጋር ለክፍል 4 (f) ንብረቶች ማስተባበር አሁንም እንደቀጠለ ነው። የመጨረሻው ክፍል 4(f) ግምገማው ተፅዕኖዎችን እና ቅንሳዎችን ለማቀናጀት እና ከ OWJ ዎች ጋር የተቀናጀ ቅንጅትን ከ OWJ ዎች ጋር ቀጣይ ቅንጅትን ያንፀባርቃል። የመጨረሻ ክፍል 4(f) ግምገማ እንዲሁ ጉዳትን ለመቀነስ የሚቻለውን ዕቅድ ሁሉ፣ እና አነስተኛውን አጠቃላይ የጉዳት ትንተና እና የመጨረሻውን የማቃለል ግዴታዎች ለማሳየት ትንተናውን ማጠናቀቅን ያካትታል።

### ለጥናቱ ቀጣይ እርምጃዎች ምንድናቸው?

ይህ SDEIS በ FHWA እና MDOT SHA ጸድቆ ለፌዴራል፣ ለክልል እና ለአካባቢ ወኪሎች እንዲሁም ለድርጅቶች እና ለሌሎች ፍላጎት ላላቸው አካላት ተሰራጭቶ ለሕዝብ ግምገማ ይገኛል። ለ SDEIS በ 45 ቀናት የግምገማ ጊዜ ውስጥ ምናባዊ የሕዝብ ችሎት ይካሄዳል ፤ የአስተያየቱ ቀን ገደብ ኖቬምበር 15፣ 2021 ነው። በዚህ የ 45 ቀናት የግምገማ ወቅት፣ SDEIS በጥናቱ ኮሪዶሮች ውስጥ እና በፕሮግራሙ ድርጣቢያ ላይ [oplanesmd.com/SDEIS](http://oplanesmd.com/SDEIS) በ SDEIS ላይ አስተያየቶች በቃልም ሆነ በጽሑፍ ቢቀበሉም እኩል ተደርገው ይወሰዳሉ እና በ

- በኖቬምበር 1፣ 2021 በሽርቶዋል የሕዝብ ችሎት ላይ የቃል ምስክርነት
- የ SDEIS አስተያየት ቅጽ [oplanesmd.com/SDEIS](http://oplanesmd.com/SDEIS)
- ኢሜል ለ [MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov](mailto:MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov)
- ደብዳቤዎች ለጄፍ ፎልደን፣ I-495 እና I-270 P3 የፕሮግራም ምክትል ዳይሬክተር፣ I-495 እና I-270 P3 ቢሮ፣ 707 North Calvert Street, Mail Stop P-601, Baltimore MD 21202
- በ 855-432-1483 ላይ አስተያየት ይደውሉ እና በሶስት ደቂቃ የተገደበ የድምፅ መልእክት ይተው

የ 45 ቀናት የግምገማ ጊዜን ተከትሎ፣ MDOT SHA እና FHWA ሁሉንም አስተያየቶች ይገመግማሉ እና በFEIS አስተያየቱ ጊዜ ማብቂያ ላይ ለተቀበሉት ወይም ለፖስታ ምልክት የተደረገባቸውን ሁሉንም ተጨባጭ አስተያየቶች ምላሽ ይሰጣሉ። ከዚያ ቀን በኋላ የተቀበሉት ወይም የፖስታ ምልክት የተደረገባቸው አስተያየቶች ተገምግሙ በተቻለ መጠን ግምት ውስጥ ይገባሉ። በ DEIS እና SDEIS ላይ ከተቀበሉት ሁሉም ተጨባጭ አስተያየቶች አቀማመጥ በተጨማሪ፣ FEIS በ SDEIS ውስጥ ያልተጣራ ወይም ያልተመዘገበ ተጨማሪ እና የዘመነ መረጃን፣ እና የመቀነስ



እርምጃዎችን ያጠቃልላል። ROD በመጨረሻው ዲዛይን እና ግንባታ ወቅት የሚፈጸሙትን ግዴታዎች በሰነድ ይመዘግባል።

### የመንግስት-የግል አጋርነት (P3) ፕሮግራም

#### P3 ምንድነው?

የመንግስት እና የግል አጋርነት (P3) የካፒታል ፕሮጀክት ለማቅረብ አማራጭ ሞዴል ነው። P3 በመንግስት ወይም በመንግስት ዘርፍ ከግል አካላት ጋር ሽርክና ነው። P3 የህዝብ መሠረተ ልማት ለሕዝብ ባለቤቱ እና ለመሠረተ ልማት ተጠቃሚዎች ጥቅም ሲባል የግሉ ዘርፍ ሙያ፣ ፈጠራ እና የገንዘብ ድጋፍን ለመጠቀም ይፈልጋል። P3ዎች ትላልቅ እና ውስብስብ የመሠረተ ልማት ፕሮጀክቶችን ወጪ ቆጣቢ እና ወቅታዊ በሆነ መንገድ ለማቅረብ የመንግሥትና የግሉ ዘርፎች የሚመለከታቸውን ጥንካሬዎች በተሳካ ሁኔታ ለመጠቀም ይፈልጋሉ። በ P3 ስምምነት መሠረት ተግባራት የትራንስፖርት ተቋምን ዲዛይን፣ ግንባታ፣ ፋይናንስ፣ አሠራር እና ጥገናን ሊያካትቱ ይችላሉ። NEPA እና ደረጃ 1 ከስ ሂደትን ለመረዳት ለማገዝ የሚከተሉት ገደቦች ትርጓሜዎች ቀርበዋል።

- ደረጃ 1: I-495 ከደቡብ ALB እስከ I-270 እና I-270 ከ I-495 እስከ I-70። እነዚህም የደረጃ 1 P3 ስምምነት ገደቦች ናቸው።
- ደረጃ 1 ደቡብ: I-495 ከደቡብ ALB እስከ I-270 እና I-270 ከ I-495 እስከ I-370 ድረስ። እነዚህም የ NEPA ተመራጭ አማራጭ ገደቦች ናቸው።
- ደረጃ 1 ሰሜን: I-270 ከ I-370 እስከ I-70።

#### የደረጃ 1 የመፍትሄ ሂደት እና የ P3 ስምምነት ሁኔታ ምን ይመስላል?

የሜሪላንድ BPW በመጀመሪያ ለ P3 ፕሮግራም የ P3 ስምምነት በጁን 2019 አፀደቀ እና በጁን 2020 ተጨማሪ ማፅደቅ ሰጥቷል። ለ ደረጃ 1 ደረጃ ገንቢን በመፈለግ እነዚህ ማፅደቆች MDOT SHA የ <P3> መርሃ ግብር ደረጃ 1 ን ለመንደፍ እና ለመገንባት ተራማጅ P3 ሂደትን እንዲጠቀም ፈቅደዋል። ይህ ተራማጅ አካሄድ በ NEPA ሂደት ወቅት የመጨረሻውን ቁርጠኝነት ሳይደረግ የመጠየቅ ሂደቱ እንዲቀጥል አስችሏል።

እንደ ተራማጅ P3 ከስ አካል፣ MDOT በፌብሩዋሪ 2020 ፍላጎት ያላቸውን ደረጃ ገንቢዎችን ለመፈለግ ጥያቄን (RFP) ሂደትን ተከተለ። MDOT እና MDTA፣ ከአካባቢ አውራጃዎች ተሳትፎ ጋር፣ በጁላይ 2020 አራት ከፍተኛ ብቃት ያላቸው ፕሮፖዛል አቅራቢዎችን ዝርዝር አዘጋጅተዋል። ከአራቱ ዕጩ ዝርዝር ውስጥ ሦስቱ በቅድመ-ልማት ሥራው ውስጥ ለመርዳት ወደ ደረጃ 1 የቅድመ ልማት P3 ስምምነት ለመግባት ሀሳብ አቅርበዋል። I-495 ን ከ ALB ወደ I-270፣ እና I-270 ን ከ I-495 እስከ I-70። በፌብሩዋሪ 2021 MDOT SHA ፕሮጀክቱን ለስቴቱ በጣም ጠቃሚ በሆነ መንገድ ሊያቀርብ የሚችል የተመረጠውን አቅራቢ ለይቶ አውቋል።

በአገልግሎት 11፣ 2021 በሜሪላንድ ሕግ መሠረት MDOT እና MDTA ለፕሮጀክቱ የጋራ ባለቤትነት ለነበረው ለተመረጠው ፕሮፖዛል አቅራቢ Accelerate Maryland Partners, Inc. (AMP) ደረጃ 1 P3 ስምምነትን ለሕዝብ ሥራዎች ቦርድ አቅርበው አጽድቀዋል። ከ P3 ፕሮግራም ደረጃ 1 ጋር የተዛመደ የቅድመ ልማት ሥራን ያጠናቅቃሉ።

በደረጃ 1 P3 ስምምነት ውሎች እና ሁኔታዎች መሠረት MDOT እና AMP በመጀመሪያው ክፍል ላይ የቅድመ ልማት ሥራን የበለጠ ያራምዳሉ፣ ይህም ከጀርጅ ዋሽንግተን መታሰቢያ ፓርክዌይ አካባቢ በአሜሪካ ሌጌዎን ድልድይ በኩል እስከ I-270 እና I-270 እስከ I-370፣ (“ደረጃ 1 ደቡብ”)። በዚህ SDEIS ውስጥ ተመራጭ አማራጭ በፕሮጀክቱ ስር ለማድረስ የታቀደው የመጀመሪያው ክፍል ከደረጃ 1 ደቡብ ገደቦች ጋር የተስተካከለ ነው። እንደ ሀሳቡ አካል፣ ደረጃ ገንቢው በምንጎመሪ ካውንቲ ውስጥ በግምት 300 ሚሊዮን ዶላር ለመሸጋገሪያ አገልግሎቶች በደረጃ 1 ደቡብ የሥራ ጊዜ ለመስጠት ቃል ገብቷል። የትራንስፖርት አገልግሎቶችን የበለጠ ለመደገፍ፣ MDOT በምንጎመሪ ካውንቲ ውስጥ እንደ ኮሪደር ደረጃ 1 ያሉ ለቅድመ -ደረጃ የመጓጓዣ ኢንቨስትመንቶች ለዲዛይን እና ከ 60 ሚሊዮን ዶላር ያላነሰ የገንዘብ ድጋፍ ለማድረግ ለደረጃ 1 ደቡብ የፋይናንስ መዘጋቱን MDOT ወስኗል። እነዚህም የከተሞች መተላለፊያ መንገድ፣



በአውቶቡስ 355 ኮሪደር ውስጥ የአውቶቡስ ፈጣን ትራንዚት፣ ወይም ሌሎች ቅድሚያ የሚሰጣቸው ፕሮጀክቶች እና የሜትሮፖሊታን ግሮቭ አውቶቡስ አፕራሽኖች እና የጥገና ተቋምን ለመገንባት እና ለማስታጠቅ።

AMP፣ እንደ ደረጃ ገንቢ፣ ከ MDOT፣ MDTA፣ እና ከባለድርሻ አካላት ጋር በመተባበር የቅድመ ልማት ሥራን ጨምሮ የቅድመ-ንድፍ ሥራን ማሳደግን እና የጥንቃቄ እርምጃዎችን የበለጠ ተፅእኖዎችን ለመቀነስ። የደረጃ 1 ደቡብ እና የ FEIS፣ MDOT የቅድመ-ልማት ሥራውን ከጨረሱ በኋላ የደረጃው ገንቢ (“ክፍል ገንቢ” ተብሎ የሚጠራው) በሚለው ክፍል P3 ስምምነት ወደፊት ለመራመድ ከ BPW የመጨረሻ ማፅደቅን ይፈልጋል። በግምት ለ 50 ዓመታት ያህል ለአንድ የተወሰነ ክፍል የመጨረሻ ዲዛይን፣ ግንባታ፣ ፋይናንስ፣ አፕራሽኖች እና ጥገና ኃላፊነት አለበት።