

执行摘要

概述

环境影响声明补充草案的目的是什么？

根据 23 CFR 771.130，当联邦高速公路管理局 (FHWA) 确定变更拟议的行动或新信息与环境问题有关或影响 EIS 草案拟议的行动未在 EIS 草案 (DEIS) 中进行评估时，可随时使用环境影响声明 (EIS) 进行补充。

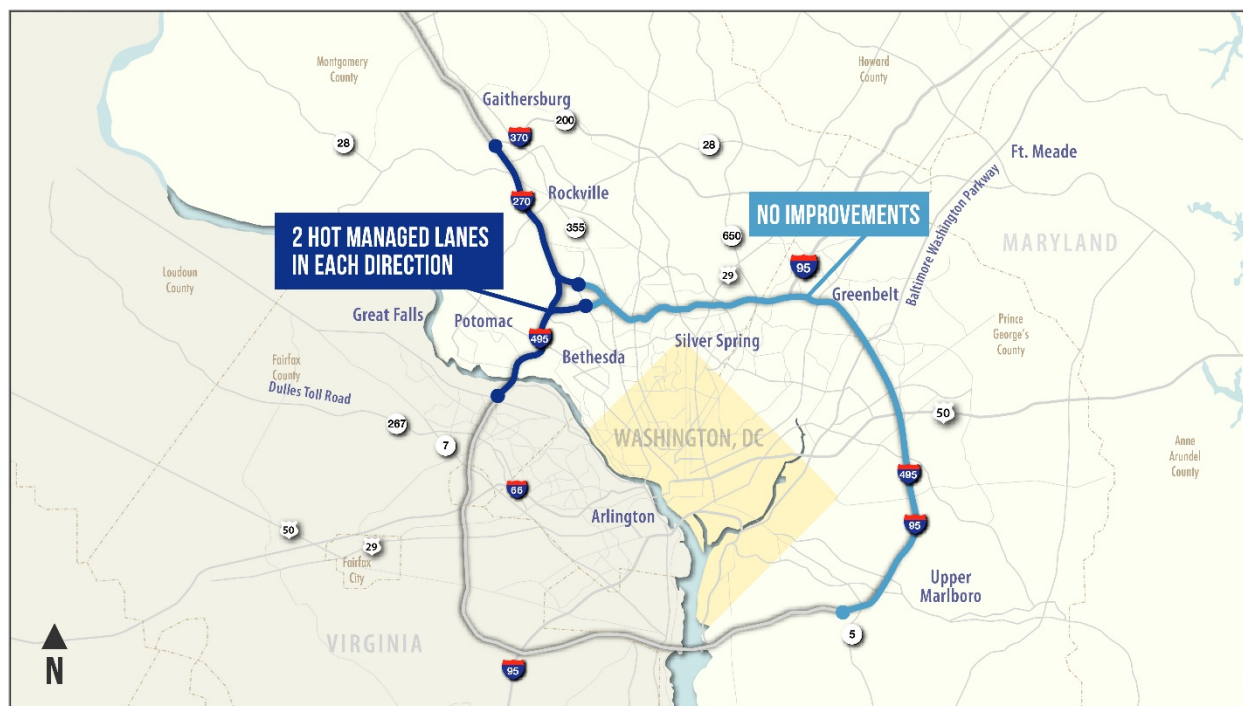
环境影响声明草案 (SDEIS) 是为了考虑与首选替代方案（替代方案 9 - 第一阶段南部）相关的新信息而准备的。在现有 DEIS 分析的基础上，SDEIS 公开了与首选替代方案相关的新信息。它着重于新信息，但同时也引用了 DEIS 仍然有效的现有信息。SDEIS 还描述了确定首选替代方案——替代方案 9 - 第一阶段南部的背景和内容。SDEIS 将允许市民在 45 天的意见征询期内对首选替代方案进行审查和提出意见。

在 SDEIS 的意见征询期结束后，FHWA 和马里兰州交通运输部州际公路管理局 (MDOT SHA) 将会参考收到的意见，并将在最终环境影响声明 (FEIS) 中回应对 DEIS 和 SDEIS 的实质性意见。

SDEIS 的重点是什么？

SDEIS 重点关注与 I-495 和 I-270 管理车道研究（研究）的首选替代方案相关的新信息。该研究正在考虑在 DEIS 保持不变的特定研究范围内解决道路拥堵问题的替代方案：I-495 从在 Fairfax County, Virginia 的 George Washington Memorial Parkway 以南，包括替换的 Potomac 河上的 American Legion Bridge，到 MD 5 以西，沿 I-270 从 I-495 到 I-370 以北，包括位于 Maryland 的 Montgomery 和 Prince George 郡东西向的 I-270 支线。首选替代方案，替代方案 9 第一阶段南部（在 ES-图 1 中以深蓝色显示），包括了仅在第一阶段南部范围的构建改进。目前在 I-270 东支线至 MD 5 以东的 I-495 公路上没有采取任何行动或改善措施（在 ES-图 1 中以浅蓝色显示）。虽然首选替代方案不包括对研究范围内 I-495 其余部分的改进，但未来可能仍需要对州际公路系统的其余部分进行改进，并将作为单独推进项目，这取决于额外的环境研究、分析以及与公众、利益相关者和地方机构的合作。

ES-1: I-495 和 I-270 管理车道研究——首选替代方案



研究的目的是什么？

目的和需求声明与 **DEIS 第 1 章** 和 **DEIS 附录 A** 中的完整目的和需求声明保持一致。但是，为了便于读者阅读，以下重申了目的和需求。

该研究的目的是开发一种交通需求管理解决方案来解决交通拥堵问题，在研究范围内提高 I-495 和 I-270 的出行可靠性，并提高现有和计划中的多模式机动性和连接性。

该研究的需求是：

- 适应现有车流量和长期车流量增长
- 提高出行可靠性
- 提供额外的道路交通选择
- 顾及国土安全
- 改善商品和服务的流动性

除了目的和需求之外，这项研究还确定了两个目标：(1) 使用可替代的资助方法以实现财务可行性；(2) 环境责任。有关研究目的和需求的其它信息，请参阅**第 1 章**和 **DEIS**，附录 A。

首选替代方案的目的和需求是否仍然有效？

确定替代方案 9 - 第一阶南部段为首选替代方案不会改变研究的目的和需求。无论建造方案有否被评估以及对首选替代方案的建造限制会有任何潜在的变化，研究区域总体的改善需求是仍有效的。为适应现有的和长期的交通增长、提高出行的可靠性，并提供额外的道路选择，该项目仍然需要解决研究区域的交通挑战。此外，如本 **SDEIS 第 3 章**所述，MDOT SHA 将继续考虑新冠大流行导致的交通和机动性趋势的潜在变化，并将在 **FEIS** 中报告这些发现。

是否会处理有关 DEIS 的意见？

所有收到的有关 DEIS 和 SDEIS 的实质性意见都将在 FEIS 中加以审查和回应。

在过去的一年里，MDOT SHA 和 FHWA 考虑了收到的关于 DEIS 的近 3,000 条的意见，并与我们的合作机构和利益相关方合作，通过以下努力解决了收到的许多常见意见：

- 将首选替代方案和许可流程与分阶段交付方法相结合，重点是解决 American Legion Bridge 的严重拥堵问题。
- 避免并显著减少对物业、社区、历史、自然资源和公园用地的影响。
- 避免所有住宅和商业搬迁。
- 避免影响 Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery。
- 确定现场和场外雨水的管理以满足监管要求。
- 监测和分析与 COVID-19（新冠）大流行相关的交通影响，以了解对研究所产生的任何影响。
- 承诺优先改善自行车、行人和公共交通，以增加研究范围内出现的多种交通选择。
- 包括首选替代方案，也为拥有三（3）名或更多乘客的高载客车辆（HOV）、公交车、拼车/上下班交通车合用组、以及摩托车提供免收费出行，以减少对单人车辆出行的依赖并提供公平的出行选择。

自 2020 年 7 月 DEIS 发布以来，通过广泛的机构和利益相关方协调，把这项工作实现了，其中包括：

- 建立经济、运输和环境司法工作组
- 与市政当局、非政府组织、民选官员和社区举行了 60 多场个体利益相关者会议。
- 举行超过 80 次资源和监管机构会议，讨论 DEIS 的意见，避免、最小化和缓解机会；以及
- 与监管机构举行 60 多次现场和办公室会议，讨论自然资源影响、雨水管理、排水道扩建和许可。

有关避免、最小化和缓解工作的更多详细信息，请参阅 SDEIS 第 4 章和第 5 章，有关公众和机构协调的更多细节，请参阅 SDEIS 第 7 章。

COVID-19 大流行对研究有何影响？

COVID-19 全球大流行对世界各地人们的日常生活都产生了深远的影响，它影响了国家首都地区的居民和通勤者的工作、出行和休闲方式。这些变化改变了马里兰州、哥伦比亚特区和弗吉尼亚州所有道路（包括 I-495 和 I-270）的交通需求、运输使用和交通量。MDOT SHA 一直在密切监测整个大流行期间交通模式的变化。有关 COVID-19 的出行分析和监测计划，请参阅 SDEIS，附录 B。该计划包括敏感性分析，该分析将确认对项目的需求，并验证如果未来需求低于预期，首选替代方案会带来好处。结果将包含在 FEIS 中。

交通数据显示，在 Maryland 发布居家令后，2020 年 4 月的交通量大幅下降，与 2019 年 4 月相比，I-270 和 I-495 的每日交通量减少了 50% 以上。随着 2021 年初疫苗投入使用，COVID-19 病例的相应下降，学校和企业的逐步重新开放，交通量持续恢复，截止至 2021 年 8 月已恢复到正常水平的 90% 以上，公共交通的使用量仍在缓慢恢复。根据 MDOT 新冠病毒跟踪网站上提供的数据，截止至 2021 年 8 月，马里兰州交通部马里兰州交通管理局 (MDOT MTA) 服务的使用率仍比大流行前水平下降了约 50%。

COVID-19 出行分析和监测计划将继续评估交通趋势，并确认如果未来需求与新冠大流行前的预测相比发生重大变化，在首选替代方案下提出的容量改进将是必要且有效的。MDOT SHA 必须确保交通改善的发展，不仅满足我们州今天的需求，而且要满足未来超过 25 年的需求。由于长期出行趋势远未确定，而且最近的数据表明交通量正在反弹接近新冠大流行前的水平，因此 SDEIS 的预测将继续应用在 2020 年之前开发和校准的模型，用于评估 2045 年的预测情况。但是，MDOT SHA 将继续审查可用的新数据。作为 COVID-19 出行分析和监测计划（SDEIS，附录 B）的一部分，敏感性分析评估了与未来交通需求相关的几种“假设”情景，因为远程办公、电子商务和公交使用的潜在长期变化还在持续进行中。

有关 COVID-19 大流行对研究影响的更多详细信息，请参阅第 3 章第 3.1.4 节和 SDEIS 附录 B。结果将会在 FEIS 中公布。

环境影响声明补充草案

环境影响声明补充草案与最终的环境影响声明包括了哪些内容？

此 SDEIS 已准备好提供与首选替代方案（替代方案 9-第一阶段南部）相关的新信息。FHWA 和 MDOT SHA 已经确定替代方案 9-第一阶段南部为首选方案。

此 SDEIS 是对在 2020 年 7 月 10 日发布的现有 DEIS 的补充。SDEIS 仅限于关注新信息，同时在 DEIS 中引用仍然有效的信息。当条件适用时，有关现有条件、方法、DEIS 构建替代方案的效果评估，以及概念上的缓解的详细文档都会包含在 DEIS 所附的研究技术报告（附录 A 到 S）里，并可在项目网站上进行浏览（<https://495-270-p3.com/deis/#DEIS>）。

SDEIS 提供了对首选替代方案的描述，以及相关的交通分析以及和与首选替代方案相关的永久及临时影响。随着首选替代方案的推进，在避免、尽量减少和概念性缓解方面继续与资源机构进行协调。SDEIS 描述了从 2020 年 7 月 DEIS 出台到 2021 年夏季在避免、最小化和概念性缓解方面所做的努力。最终的缓解和承诺将列入决策记录 (ROD)。

SDEIS 可供感兴趣的公民、民选官员、政府机构、企业和其它利益相关者在 45 天的评论期内以及在 2021 年 11 月 1 日的网络公开听证会上审查和评论首选替代方案（请参阅 oplansmd.com/SDEIS 有关网络公开听证会的最新详细信息）。

在传阅 SDEIS 和审查及考虑所收到的意见后，我们会制订 FEIS。FEIS 将专注于对数据任何的额外分析和改进，以及对收到的关于 DEIS 和 SDEIS 的实质性评论作出回应。在 FEIS 中提出的其他分析或最终分析包括：

- 首选替代方案的最终视觉影响评估，包括效果图和最终缓解方案。
- 首选替代品的最终空气质量分析，包括了 CO、MSATs、温室气体排放和与建筑相关的空气质量影响。
- 最后的第 4(f) 节评估以及最终的最低总体危害分析。
- 最终环境正义 (EJ) 分析，包括对缓解措施的考虑、比较首选替代方案在 EJ 人群中的不利影响与非 EJ 人群参考社区中的不利影响进行比较，并最终得出是否会出现严重不利影响的结论。
- 最终缓解方案，包括了为以减轻通过与司法机构协调确定的所有资源不可避免地影响所有最终措施。
- 《湿地和洪泛区调查结果最终声明》确定了国家公园管理局对湿地和洪泛区影响的最终缓解措施。

- 最终申请——联邦/州联合申请和支持文件，适用于“改变任何洪泛区、水道、潮汐或非潮汐湿地”。

SDEIS 的格式是什么？

SDEIS 的格式与 2020 年 7 月 10 日的 DEIS 格式相同，一共有十个章节。

- **第 1 章**介绍了研究目的和需求，与 DEIS 中的内容没有变化，只是为了方便读者而进行了重复。此章节得到了 *目的和需求声明* 的支持（DEIS，附录 A，https://495-270-p3.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppA_PN_web.pdf）。
- **第 2 章**呈现了有关首选替代方案的介绍。它还描述了首选替代方案的其他常见要素，例如干扰限制 (LOD)、管理车道通道、雨水管理、排水道、施工和短期影响、交通要素、行人和自行车注意事项以及收费。
- **第 3 章**介绍了为 2045 无建造替代方案和首选替代方案进行的交通运营分析的结果。它还讨论了如何在交通分析中考虑新冠大流行的影响，以及对当地道路网络的影响。本章由 SDEIS，附录 A 中的 *交通评估备忘录——替代方案 9：第一阶段南部* 提供支持。
- **第 4 章**介绍了与首选替代方案相关的永久和临时影响。在适用的情况下，它还提供了有关避免、最小化和减轻潜在环境影响措施的最新信息。最终缓解措施将包含在 FEIS 中。
- **第 5 章**介绍了第 4(f) 节评估的更新草案，它更新了第 4(f) 节与重要公园、休闲区和历史财产的首选替代方案相关的潜在用途和缓解措施，符合 1966 年美国交通部 (USDOT) 法案第 4(f) 节。本章是对第 4(f) 节 *评估草案*（DEIS，附录 F，https://www.oplanesmd.com/wp-content/uploads/2020/07/DEIS_AppF_Draft-Section-4f-Eval_web.pdf）。
- **第 6 章**承认，在 2021 年 1 月 20 日，第 13807 号行政命令：在基础设施项目的环境审查和许可过程中建立纪律和问责制，在第 13990 号行政命令中撤销：保护公众健康和环境和回归科学以应对气候危机。
- **第 7 章**总结了自 DEIS 于 2020 年 7 月发布至 2021 年夏季以来针对该研究进行的公众宣传和机构协调。
- **第 8 章**介绍了 SDEIS 的编制者名单。
- **第 9 章**提供了 SDEIS 可供分发、审查和评论的机构、组织和个人名单，以及有关 SDEIS 公开可用性的信息。
- **第 10 章**介绍了 SDEIS 的参考资料。

SDEIS 注重于与首选替代方案相关的新信息。完整的 SDEIS 和支持附录可在项目网站上找到：oplanesmd.com/SDEIS。2020 年 7 月 DEIS 中未更改的现有信息不会在 SDEIS 中重复，但 DEIS 和支持技术分析可在项目网站上查阅和参考：<https://495-270-p3.com/deis/>。

有哪些途径可以对 SDEIS 提出意见？

FHWA 和 MDOT SHA 邀请感兴趣的民选官员、州和地方政府、其他联邦机构、美洲原住民部落政府、组织和公众成员对 SDEIS 发表意见。研究和技术报告的 SDEIS 可以从项目网站上查阅并下载：oplanesmd.com/SDEIS。

公众意见征询期将从 2021 年 10 月 1 日开始，持续到 2021 年 11 月 15 日。书面和口头意见都将被平等考虑。MDOT SHA 和 FHWA 将审查所有评论意见，并在准备 FEIS 的过程中考虑并回复在该日期之前收到或邮寄的所有实质性评论。在该日期之后收到或邮寄的评论将在可行的范围内进行审查和考虑。网络公开听证会将于 2021 年 11 月 1 日举行。有关公开听证会详情的最新信息，请访问 oplanesmd.com/SDEIS。

可以通过以下方式对 SDEIS 发表意见：

- 在 2021 年 11 月 1 日的网络公开听证会上的口头发表评论
- oplanesmd.com/SDEIS 上的 SDEIS 意见表
- 发送电子邮件至 MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov
- 邮寄信件至 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
- 拨打 855-432-1483 发表评论，并留下限时三分钟的语音信息

替代方案

什么是首选替代方案？

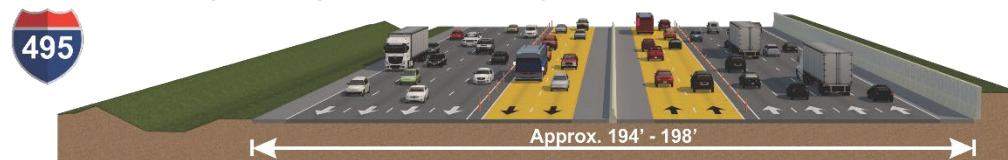
在 2021 年 1 月，根据交通、工程、财务和环境分析的结果以及公众意见，替代方案 9 被宣布为 MDOT SHA 推荐的首选替代方案。在与机构和利益相关方就替代方案 9 作为推荐的首选替代方案进行了几个月的进一步协调并听取了他们的意见后，MDOT SHA 决定调整该研究，以与之前确定的分阶段交付和许可方式保持一致，该方式仅侧重于第一阶段南部。因此，FHWA 和 MDOT SHA 确定了一个新的推荐首选替代方案：替代方案 9 - 第一阶段南部。替代方案 9 - 第一阶段南部包括了和替代方案 9 中的一部分提出的相同改进，但仅限于第一阶段南部（图 ES-1）。该首选替代方案是在与资源机构、公众和相关利益方协调后确定的，用于直接回应收到的关于 DEIS 的反馈，并使 NEPA 核准与 P3 项目计划的项目分阶段交付和许可方式保持一致。FHWA¹ 和合作机构*同意在 2021 年 6 月将替代方案 9 - 第一阶段南部作为首选替代方案。

首选替代方案包括了仅在第一阶段南的范围内（图 ES 2），I-495 和 I-270 上的双车道高承载收费 (HOT) 管理车道网络。在 I-495 上，首选替代方案包括在从 George Washington Memorial Parkway 到 MD 187 以东的每个方向增加两条新的 HOT 管理车道。在 I-270 上，首选替代方案包括在每个方向上将现有的一个 HOV 车道转换成 HOT 管理车道，并在 I-270 上从 I-495 到 I-370 以北以及 I-270 东、西支线的每个方向上增加一条新的 HOT 管理车道。目前在 I-270 东支路以东到 MD 5 的 I-495 上没有任何施工且未进行任何改进。沿着 I-270，从 Montrose Road 到 I-370 的现有收集及分配 (C-D) 车道将作为建议改进的一部分被移除。管理车道将通过放置在四英尺宽的缓冲区内的塔架与通用车道分开。公交车和 HOV 3+ 车辆将被允许免费使用管理车道。

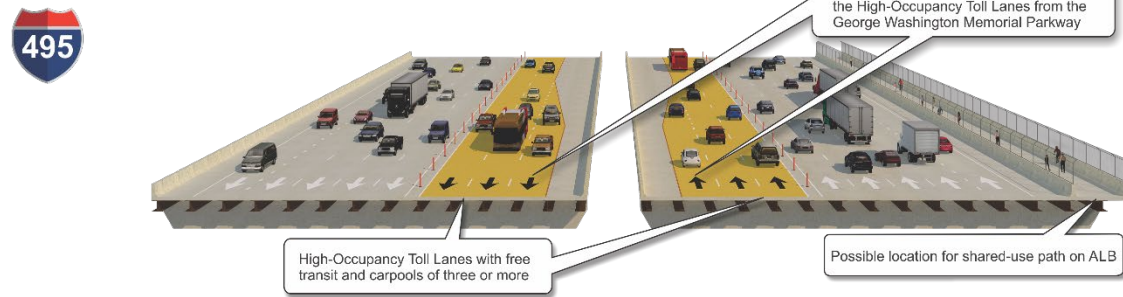
¹ NCPC 和 M-NCPPC 并未同意首选替代方案。

图 ES-2: 替代方案 9 – 第一阶段南部典型路段 (HOT 管理车道由黄色显示)

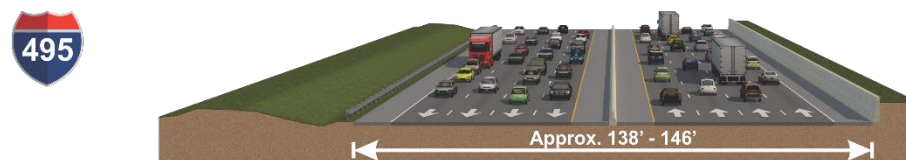
I-495 from the George Washington Memorial Parkway to east of MD 187



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



首选替代方案中包含哪些公交部分？

虽然独立的交通替代方案被证实不符合研究的目的和需求，但首选方案包括了与项目目的一致的交通元素，即增强现有和计划中的多方式机动性和连通性。（请参阅第 2 章第 2.3.7 节，了解有关首选替代方案中交通相关要素的更多详细信息。）为了推进这一关键设想并解决迄今为止收到的公众和机构意见，MDOT SHA 确定了在首选替代方案中有关交通移动性和连通性的改进机会。其中包括以下要素：

- 允许公交车免费使用 HOT 管理车道，以提高出行速度，确保可靠的出行，并连接到当地的公交车服务/系统，其处于衔接城市和郊区活动以及经济中心的干线上
- 容纳从拟建的 HOT 管理车道到现有公交站和计划中的公交枢纽中心开发项目的直接和间接的公交连接，包括 Shady Grove 地铁 (I-370)、Twinbrook 地铁 (Wootton Parkway)、Montgomery Mall 公交中心 (Westlake Terrace) 和 Medical Center 地铁 (MD 187)。
- 通过改善区域公共交通来改进现有和计划中的公共交通并支持区域公交服务的新机会，将会作为首选替代方案的一部分，它包括了：
 - 在 WMATA Shady Grove 地铁站建造新的公交站
 - 增加 Westfield Montgomery Mall Park and Ride 的停车容量

交通工作组以及由 Virginia 路线和公共交通部以及 Maryland 交通部 Maryland 交通管理局提出的 I-495/American Legion 大桥交通/交通需求管理 (TDM) 联合研究也同样考虑了交通要素。这两项举措都出现在了报告中。

与公交工作组协调完成的 *公交服务协作报告* 已于 2020 年 6 月在 P3 项目网站 (<https://495-270-p3.com/transit-benefits/>) 上向公众发布, 它被用于向受影响的郡和交通供应商通报管理车道提供的重要交通机会, 例如最大限度地提高可靠性和速度优势的策略; 为服务区未来资本和运营需求的评估和优先排序提供基础; 并开始讨论将区域公交服务纳入 P3 项目的方法。

I-495/ALB Transit/TDM Final Report and Plan 于 2021 年 3 月完成并发布在网上 (http://www.drpt.virginia.gov/media/3375/i495_alb_transittdm_study_finalreport_030521_combined.pdf) 它确定了一系列潜在的投资方案, 以提供新的机动性选择来服务两个州之间的出行。每个方案都概述了交通服务要素、技术改进、公交援助计划和停车需求的组合。投资方案提供了使用更少车辆运送更多人通过 American Legion 大桥 (ALB) 的选项。

通过 P3 协议做出了哪些额外的公交承诺?

在 2021 年 8 月 11 日, 根据 Maryland 法律, MDOT 和 MDTA 提交并获得了公共工程委员会的批准, 将第一阶段 P3 协议授予选定的提议者, 用于与 P3 项目第一阶段南部相关的前期开发工作。作为其提案的一部分, 阶段开发商已承诺在在第一阶段南部的运营期内为 Montgomery 郡的公共交通服务提供大约 3 亿美元的资金。

为了进一步支持公共交通服务, MDOT 已承诺, 在第一阶段南部 P3 部分协议的财务结算时, 将提供不少于 6000 万美元的资金, 用于设计和许可 Montgomery 郡的高优先级交通投资, 例如 Corridor Cities Transitway 第一阶段、在 MD 355 Corridor 的快速公交车系统或其他高优先级项目, 以及建造和装备 Metropolitan Grove 公交车运营和维护设施。

ALB 桥的替换是管理车道研究 (Managed Lanes Study) 的一部分吗?

是的, 首选替代方案将 (ALB) 完全替换为一座新的、更宽的桥 (不扩大现有的桥), 以容纳每个方向的两个 HOT 车道。现有的桥梁已经有近 60 年的历史, 无论这项研究如何, 我们都需要在未来十年的某个时候进行更换。新桥将分阶段建造, 以便在建造过程中始终保持现有车道的数量不变。重建的 ALB 将包括一条共享的使用路径, 以提供弗吉尼亚州和马里兰州之间的自行车和行人连接。请参阅 **SDEIS, 第 2 章, 第 2.3.8 节**, 了解所考虑的共享使用路径选项。

首选替代方案是否有处理雨水管理问题?

是的, 初步的、概念性的雨水管理 (SWM) 已经为首选方案完成分析, 并用于协助确定 LOD。(详见本文档**第 2 章第 2.3.2 节**)。根据 2007 年的《马里兰州雨水管理法案》, MDOT SHA 将根据 SWM 法案的要求, 确保 SWM 中水的数量及质量的要求, 并将提供处理和改善目前的条件。

对于首选方案, 除 ALB 的排水段外, 每个排水段均满足水量管理要求。根据典型的做法, 由于直接向主要水道 Potomac River 排放, ALB 可以获得数量豁免。

在水质要求方面, 首选方案将在实际可行的范围内最大限度地满足现场环境设计 (ESD) 的要求。然而, 由于需要处理的不透水面积的数量和现有场地的限制, 我们无法在所有排水区段提供所需的水质。对于那些无法实地满足水质要求的排水区段, 将在 MDOT SHA *沉积物和雨水指引及程序* (SSGP) 第 5.5 节所定义的同一流域内使用补偿雨水管理来弥补不足。根据非排水区段补偿雨水管理分析的结果, 我们确定了许多潜在的水质站点以满足并超过首选方案要求的全面不透水区处理 (IAT)。(有关雨水管理的补充详情, 请参阅**第 2 章, 第 2.3.2 节及 SDEIS 附录 C**)

对 I-495, I-270 洲际公路东支线到 MD 5 东面的改进进行了研究，结果如何？

虽然首选方案不包括在研究范围内对 I-495 剩余部分的改进，但未来仍可能需要对州际公路系统的剩余部分进行改进。任何此类改进都将单独进行，并且需要经过额外的环境研究、分析和与公众、利益相关方和地方机构合作。

收费

为什么新车道需要收费，为什么州政府需要开发商建造新车道？

马里兰州没有资金建设如此大规模的改善工程，其估计成本与第一阶段南部改善工程的估计成本一致，约为 30 至 35 亿美元。此外，即使有了偿还贷款的通行收费，州政府也没有足够的担保能力来贷款支付改善工程。因此，州政府通过竞争的方法选择了一个阶段开发商，并签订了 P3 阶段协议。根据该协议，开发商将在一段时间内使用通行费收入来进行设计、建造、融资、运营和维护管理车道。MDOT SHA 将继续拥有 I-495 和 I-270 的所有车道，并确保高速公路满足其预期的运输功能。

如何设定收费标准？

收费的费率范围设置过程由 MDTA 主导。他们是唯一有权根据《马里兰州注释代码运输条款第 4-312 条》和 COMAR 第 11 章交通部，第 07 小标题，第 05 章修订收费时间表的公告 (11.07.05) 规定设置、修改和固定收费费率的州单位实体。MDTA 负责为第一期南部界线设定收费范围，并进行收费工作。

收费范围的设定过程是围绕 MDTA 工作人员提出的一项建议进行的。该建议旨在建立最低收费标准、最高收费标准、最低和最高收费标准范围内的软收费上限、年度收费升级过程以及特定类型车辆的收费折扣。

进行公开听证会和记录公众意见的过程在《马里兰州法典》运输条款第 4-312 条中有具体规定。初步提案已于 2021 年 5 月 20 日提交 MDTA 理事会。按照这个过程，委员会投票决定将收费建议提交给公开听证会和公众评议期，从而确保公众参与收费范围的设定过程，并通过提供公众审查和评论的机会来遵守州法律。

2021 年 7 月 12 日和 14 日会进行公开听证会。所有供听证会的材料包括信息和研究中使用的分析来说明收费范围的提议都已公布在 MDTA 的网站并持续供公众浏览：<https://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting>。该方案的评论期从 2021 年 5 月 20 日持续到 8 月 12 日。在 2021 年 8 月 26 日的 MDTA 理事会会议上，MDTA 的工作人员提交了在公开听证会上收到的所有公众意见的摘要和分析。此外，他们还回答了理事会成员提出的问题。收到的公众意见摘要和对这些意见的分析可在 MDTA 的网页 mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/PublicParticipation 上找到。

在考虑了公众意见后，MDTA 工作人员在 2021 年 9 月 30 日的理事会会议上提出了最终的收费范围建议。这个最终收费范围将是委员会建议采取的行动，它可在 MDTA 的网页 mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting 上查询。

收费标准是什么？

首选替代方案的设计目标是在 HOT 车道上保持每小时 45 英里或更高的速度，而不是仅仅关注收入。HOT 车道的目标是保持交通顺畅，并利用定价因素来影响交通流量。因此，我们将设置收费范围以确保 HOT 车道按照既定的运营指标运行，这是应用了供与求的经济原则来影响 HOT 车道的

使用。如果在收费范围设定过程结束时获得批准，第一阶段的开发商将负责在已确定的收费范围内设定收费。

建议的首选替代方案——第一阶段南部的收费范围可在 MDTA 网站 <http://mdta.maryland.gov/ALB270TollSetting/TollRateRangeSettingProcessandProposal> 上查询。收费范围包括 HOT 车道的最低收费、软收费上限和最高收费。费率还将包括年度升级因素，以确保费率范围足以覆盖 P3 计划协议的整个期限（预计为 50 年）。收费将是动态设定的，这意味着它们可以根据 HOT 车道的交通量或速度每 5 分钟改变一次，为选择使用 HOT 车道并支付通行费的客户提供更快、更可靠的旅行。实际收费的费率将根据每个收费路段上实时流量而变化。

Some 运输和交通

SDEIS 更新了什么车流量分析？

不建造和首选方案的交通分析是从 2040 设计年更新到 2045 设计年，使用的是更新版本的 MWCOG 区域预测模型 (version 2.3.75)。DEIS 使用了 MWCOG 模型的早期版本 2.3.71。这是研究开始时的最新可用版本，仅预测到 2040 年的车流量需求。

使用更新的 2045 年预测未来的交通状况，评估了首选替代方案，并将其与不建造条件进行了比较。这些关键的运营指标包括：速度、延误、旅行时间、服务水平、吞吐量以及对当地交通网络的影响。这些指标与 DEIS 中用于评估和比较备选方案的指标相同。请参阅 SDEIS 的第 3 章和 SDEIS 的附录 A 了解更多详情。

SDEIS，第 3 章还讨论了 MDOT SHA 如何考虑 COVID-19 大流行对交通需求和预测的影响。详见第 3 章 3.1.4 节和 SDEIS，附录 B。

交通营运分析的结果是什么？

本 SDEIS 第 3 章和 SDEIS 附录 A 对 2045 设计年度的无建造方案和首选方案的交通运行评估结果进行了总结。

不建造替代方案不会解决在现有条件下遇到的任何重大操作问题。它将无法适应长期的交通增长，导致旅行速度缓慢，严重的时间延误，旅行时间过长，和不可靠的道路网络。与 DEIS 中显示的 2040 年无建造结果相比，2045 年的无建造结果显示，由于预计在 2040 年至 2045 年之间的额外交通增长，I-495 和 I-270 上的延误和出行时间将会更高。尽管 2045 年的预测中包括了额外的交通项目，它们有助于略微减少周围当地道路网络的预计延误，但预计的交通流量仍将会增长。

即使**首选替代方案**不包括对大部分研究区域采取行动或进行改进，预计该方案仍旧将为系统提供切实的运营效益，以避免和尽量减少影响。这个方案将显著提高美国军团桥（American Legion Bridge）和 I-270 南部路段的吞吐量，同时减少拥堵。与“无建造方案”相比，它还将提高速度和可靠性，并减少沿 I-495、I-270 和周围道路网络的大部分旅行时间和延误。尽管与“建造方案”相比，“首选替代方案”对交通运营的改善较少，“建造方案”包括 DEIS 评估的全部 48 英里研究范围（如备选方案 9 和 10），选择它的部分依据是公众和利益相关者的反馈，他们表示强烈希望消除对 I-495 公路顶部和东侧的物业和环境的影响。在 2045 年设计年的 PM 高峰期间，I-270 北行和 I-495 内环将出现拥堵。原因是下游的瓶颈超出了首选方案的范围。

FEIS 和州际接入点批准 (IAPA) 是 FHWA 为确保州际系统的安全性、运营和工程可接受性而批准的，它将包括对未来干线和首选替代方案本地化运营影响的更详细的评估。在国家环保局 NEPA 商定和进行最终设计期间，将对所选方案进行进一步的安全性和运营评估。

总的来说，首选替代方案提供的切实可行的操作明显优于不建造方案。

环境资源、影响和缓解

首选替代方案对环境资源的影响是什么？

首选替代方案中提出的对环境的影响在**第 4 章**里有描述。自 DEIS 公布以来，设计在首选替代方案上取得了进展。与建设相关的永久性或长期、临时性或短期影响都被量化并呈现在 SDEIS 中。表 ES-1 列出了首选替代方案的环境影响摘要。

表 ES-1: 首选替代方案的可量化影响摘要

资源	长期的 ¹	短期的 ¹	总数 ¹
对公园物业的潜在影响（英亩）	21.0	15.1	36.1
所需通行权的总数 ² （英亩）	97.2	18.7	115.9
直接受到影响的物业数量（个）	-	-	501
迁居个案数（个）	-	-	0
搬迁商家数量（个）	-	-	0
受不良影响的历史物业数目 ³ （个）	-	-	11
受影响的噪音敏感地区（个）	-	-	49
涉及危险物料地点（个）	-	-	255
州政府特别关注的湿地（英亩）	0	0	0
湿地 ⁴ （英亩）	3.7	0.6	4.3
湿地 25 英尺缓冲区 ⁴ （英亩）	6.5	0.6	7.1
水道 ⁴ （平方英尺）	673,757	343,945	1,017,702
水道 ⁴ （直线英尺）	43,852	2,701	46,553
第 2 层集水区（英亩）	0	0	0
100 年的洪泛区（英亩）	33.7	15.1	48.8
森林冠层（英亩）	479.6	20.3 ⁵	500.1
珍稀、受威胁和濒危物种栖息地（英亩）	33.4	23.0	56.4
敏感物种项目审查面积（英亩）	24.5	20.0	44.5
独特及敏感地区（英亩）	139.2	29.4	168.5

注：本表中的影响是针对首选替代方案的主要改进。任何与补偿性雨水管理有关的影响都是初步的，并在 SDEIS 附录 C 中进行了讨论。

¹ 所有的数值都四舍五入到十分位

² 通行权是基于州记录研究的，必要时需填上郡通行权。

³ 有关对历史建筑的影响的更多细节，请参阅第 4 章第 4.7 节。

⁴ 有关对湿地和水道的影响的补充，请参阅表 4-25 第 4.12 节。

⁵ 临时森林冠层的影响是指不会被永久获取或因道路建设而改变的被清除的森林区域。这些地区将会进行重新种植。根据最终的设计，我们将避免和最小化影响森林冠层，并在通路内进行最大限度的重新种植。

蓝色文本 = 调整后用来匹配表格 4-1，第 4-3 页 (11/10/21)

考虑了哪些可以避免和减少影响环境资源的机会？

自 DEIS 公布以来，通过与监管和资源机构的广泛协调，避免和尽量减少对历史资产、公园、湿地、湿地缓冲区、水道、森林以及联邦应急管理局的 100 年泛洪区的机会。首选替代方案只在第一阶段南部的范围内进行建筑改进，避免了超过 100 英亩的公园用地和数百个湿地溪流。在此项研究的初步阶段，首选替代方案所涉及的影响已在所有范围内切实可行地被避免或最大程度地减少，尤其是在一些敏感区域或有休闲价值的资源如 American Legion 桥周边的 NPS 公园物业。详情请参阅本文件第 2、4、5 章。通过适用的监管和资源机构进行持续的和未来的协调，将继续努力避免、尽量减少和减轻影响。最终的避免、减少和减轻环境影响的措施将记录在 FEIS 中。

在 Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery Property，首选替代方案 LOD 采取了哪些减少环境影响的措施？

在 DEIS 公布后，为了回应公众、机构和利益相关者的意见，马里兰州交通运输部州际高速公路管理局 (MDOT SHA) 在 Morningstar Tabernacle No. 88 Moses Hall and Cemetery Property 改善了 LOD。在 2021 年冬季末，对 Morningstar Cemetery 的影响从替代方案 9 DEIS 报告中的 0.3 英亩（13,068 平方英尺）减少到大约 14 平方英尺的临时区域，用以建造物业旁的噪音阻隔屏障。这一努力也避免了公墓区域内的任何地面干扰。这一减少是设计修改的结果，回应了公众和机构的意见，包括改变 Cabin John Parkway 的立交坡道以减少对公墓物业的影响。在 2021 年夏季，进行了额外的调查以探测和标出 Morningstar Cemetery 边界和附近可能存在的标记和未标记的墓地。根据这次调查的结果，我们对设计做了进一步的改进，现已完全避免使用 Morningstar Cemetery 的物业。

美国军团桥（American Legion Bridge）周边的公园物业和相关资源上，首选替代 LOD 实施了哪些减少措施？

这是自第 4(f) 章节和 DEIS 评估草案以来围绕 ALB 采取的最重大的避免和减少措施。MDOT SHA 和 FHWA 与国家公园管理处（NPS）于 2020 年 12 月 8 日会面，商讨了 DEIS 中临近美国军团桥（ALB）的 LOD。国家公园管理处（NPS）要求 MDOT SHA 重新评估临近美国军团桥（ALB）的 LOD 以减少对 NPS 土地及其自然资源的影响。MDOT SHA 召集了一个由国家和地方桥梁设计、自然资源和文化遗产资源专家组成的 ALB 攻坚小组，他们的任务如下：

在切实可行的情况下，研制和评估替代方案，以避免并减少对 NPS 的 C&O Canal National Historic Park 和 George Washington Memorial Parkway 的整体影响。

ALB 攻坚小组考虑了桥梁建设方法以确定是否有任何方法可以进一步限制 LOD。ALB 攻坚小组对以下进行了细致的调查：一个自上而下的分段施工方法；一个自上而下的缆索拉直方法；以及一个滑入式的桥梁施工方法。此外，在进行了现场分析和审查了现有信息后，MDOT SHA 和 ALB 攻坚小组决定沿 Clara Barton Parkway 整合到河流北侧上，消除了桥梁周围的其他三个象限的施工通道，显著地降低对 NPS 土地的影响。这将通过在西北象限的 Clara Barton Parkway 上建造一个临时的施工通道入口，并在 C&O Canal 上面安装一座临时的路桥和一条与 C&O Canal 拖船道平行的临时运输道路来实现。这一努力将使对 George Washington Memorial Parkway 的影响减少 7.8 英亩，对 Chesapeake & Ohio Canal National Historical Park 的影响减少 5.3 英亩。详见第 4 章，第 4.12.4 节了解 ALB 攻坚小组的更多细节。

如何缓解不可避免的环境影响？

对于无法避免的环境资源影响，在 DEIS 中已提升了概念性减轻措施。建议的概念性缓解在第 4 章的适用资源中进行了讨论，并在概念性缓解计划（DEIS, 附录 Q）中对以下资源进行了进一步详细说明：湿地；森林；稀有、受威胁和濒危物种；公园；文化资源；噪音；空气；物业；有害物质；地形；地质；土壤；地下水；环境公正；视觉审美；水生物；以及独特和敏感的区域。进一步的缓解措施会随着研究进展及根据公众、利益相关方和机构对 SDEIS 的意见被确定和改善。最终的缓解措施将记录在 FEIS 中。

什么是第 4(f) 章节修订草案？

USDDOT1966 年法案 4(f) 章节，经修订（49U.S.C. 303(c)）明确规定，USDOT，包括 FHWA，不能批准使用公共公园，休闲区域，野生动物或水禽保护地，或公共或私人历史遗址的土地，除非符合以下条件：

- FHWA 确定对物业上土地的使用无其他可行及谨慎的避免替代方案，且行动包括了所有可能的计划以尽量减少由于这种使用对该物业土地造成的损害（23 CFR §774.3(a)(1) 和 (2)）；或
- FHWA 裁定，使用第 4(f) 章节规定的物业，包括申请人承诺为减少伤害采取的任何措施，将对物业造成最小的影响（23 CFR §774.3(b)）。

自 2020 年 7 月第 4(f) 章节评估草案和 DEIS 公布以来，首选替代方案被认定为替代方案 9-第一阶段南部，包括了 DEIS 中替代方案 9 和第 4(f) 章节评估草案的部分内容中提出的相同的建设改进，但仅限于第一阶段南段。研究不包括超出第一阶段南段范围的行动或改进。首选替代方案的确定考虑了进一步与跟各机构及利益相关方，包括 4(f) 章节物业的司法官员（OWJs）的合作及听取意见。首选替代方案是对收到的要求避免使用第 4(f) 章节资源的意见作出回应，并使研究与之前确定的分阶段交付和许可方法保持一致。

SDEIS 的第 5 章包括更新的第 4(f) 章节评估草案，为首选替代方案提供信息。更新的第 4(f) 章节评估中包含的信息将告知 FHWA 对首选替代方案使用第 4(f) 章节物业的考量。SDEIS 此章节提供了第 4(f) 章节评估草案的更新补充信息，该草案被列为 DEIS 附录 F。此补充资料不会取代第 4(f) 章节评估草案；它只提供额外的分析。第 4(f) 章节评估和本补充条款遵循已建立的 USDOT 23 CFR 774, FHWA's 2012 Section 4(f) 23 CFR 774, FHWA's 2012 Section 4(f) 政策文件和 23 U.S.C. 138 and 39 U.S.C. 303 的规定。

第 4(f) 章节的影响是什么？

使用第 4(f) 章节物业有以下情形：

- 当土地被永久并入在交通设施内；
- 当土地被临时占用，违反了由 23 CFR §774.13(d) 条例的标准确定的保护目的；或
- 根据 23 CFR §774.15 的标准对第 4(f) 章节规定的进行建设性使用。

首选替代方案将避免使用第 38 节 4(f) 章节，大约 105 英亩与 DEIS 建设替代方案相关的土地。首选替代方案将要求使用共 39.1 英亩的 21 个第 4(f) 章节物业（包括临时和永久的），而 DEIS 建设替代方案 9 的总计是 146.8 英亩的土地。

请参阅 SDEIS, 第 5 章, 5.2 节和 DEIS, 附录 F 了解更多细节。第 4(f) 章节影响的概念性缓解措施已确定，但与司法官员（OWJs）就第 4(f) 章节物业上的协调仍在进行中。4(f) 章节最终评估将反映与司法官员（OWJs）的持续协调以协调影响和缓解并将与 OWJs 的协调最小化。第 4(f) 章节最终评估也将包括分析的最终定稿，以展示所有可能减少损害的计划，和最终的最低总体损害分析，以及最后的缓解承诺。

本研究的下一步是什么？

FHWA 和 MDOT SHA 已经批准了这一环境影响声明补充信息（SDEIS），并发送给联邦、州和地方各机构以及各组织和其他相关方，并交由公众审阅。在为期 45 天的 SDEIS 审查期间，将举办网上公开听证会；评论截止日期是 2021 年 11 月 15 日。在此 45 天审查期内，SDEIS 可在公众场所的学习走廊和项目网站 oplanesmd.com/SDEIS 上获得。对 SDEIS 的意见无论是口头的还是书面的，都将被公平对待，并可通过以下方式提出：

- 在 2021 年 11 月 1 日的网络公开听证会上的口头发表评论
- oplanesmd.com/SDEIS 上的 SDEIS 意见表
- 发送电子邮件至 MLS-NEPA-P3@mdot.maryland.gov

- 邮寄信件至 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
- 拨打 855-432-1483 发表评论，并留下限时三分钟的语音信息

在 45 天的审查期过后，MDOT SHA 和 FHWA MDOT SHA 和 FHWA 将审查所有评论意见，并在准备 FEIS 的过程中考虑并回复在该日期之前收到或邮寄的所有实质性评论。在该日期之后收到或邮寄的评论将在可行的范围内进行审查和考虑。除了处理所有收集到的关于 DEIS 和 SDEIS 的实质性的意见外，FEIS 还将总结在 SDEIS 中没有细化或量化的额外和更新信息以及缓解措施。ROD 将在最终的设计和建设中记录执行的承诺。

公私合作（P3）项目

什么是 P3？

公私合作（P3）是资本项目交付的另一种模式。P3 是一种公共或政府部门与私营实体之间的合作关系。P3 寻求利用私营部门的专业知识、创新和资金来进行公共基础建设，使公共基础设施的所有者和用户收益。P3 寻求成功地利用公共和私营部门各自的优势，以具有成本效益和及时的方式建设大型、复杂的基础设施项目。P3 协议的职能包括设计、建造、融资、运营和维护交通设施。为帮助理解 NEPA 和第一阶段招标过程，提供以下限值定义。

- 第一阶段：ALB 南部至 I-270 的 I-495 和从 I-495 至 I-70 的 I-270。这些也是 P3 协议第一阶段的范围。
- 第一阶段南部：从 ALB 南部至 I-270 的 I-495 和从 I-495 至 I-370 的 I-270。这些也是 NEPA 首选替代方案的范围。
- 第一阶段北部：从 I-370 至 I-70 的 I-270。

第一阶段征集过程和 P3 协议的情况如何？

Maryland BPW 最初于 2019 年 6 月批准了 P3 项目的 P3 委任，并于 2020 年 1 月提供了补充批准。这些批准允许 MDOT SHA 通过寻找第一阶段的开发商，使用阶段性 P3 程序来设计和建设 P3 项目的第一阶段。这种渐进的方法允许在 NEPA 过程中，在没有具备最终承诺的情况下进行招标过程。

作为阶段性 P3 征集的一部分，MDOT 在 2020 年 2 月遵循了一项征求意见稿（RFP）程序，寻找感兴趣的阶段性开发商。MDOT 和 MDTA 在地方司法管辖区的参与下，于 2020 年 7 月拟定了一个有四家优质申请人的入围名单。其中三家提交了进入第一阶段 P3 阶段协议的方案，以协助前期开发工作，交付的第一阶段包括从 ALB 至 I-270 的 I-495，以及从 I-495 至 I-70 的 I-270 沿线。在 2020 年 2 月，MDOT SHA 确定了能够对本州最有利的方式，最佳地执行项目的选定申请人。

在 2021 年 8 月 11 日，根据 Maryland 法律，MDOT 和 MDTA 向公共工程委员会提交了第一阶段 P3 协议，并获得了批准，该协议将授予选定的申请人一个为这项工程创立的合资公司，名为 Accelerate Maryland Partners, Inc. (AMP)。他们将完成 P3 项目第一阶段的前期开发工作。

依照第一阶段 P3 协议的条款和条件，MDOT 和 AMP 将进一步推进第一部分的前期开发工作，其中包括从 George Washington Memorial Parkway 周边穿过 American Legion 桥至 I-270 以及直至 I-370 的 I-270，（“第一阶段南部”）。SDEIS 中的首选替代方案与第一阶段南部范围一致，这是计划在项目下交付的第一部分。作为提案中的一部分，阶段开发商已经承诺在在第一阶段南部的运营期间为 Montgomery 郡的运输服务提供大约 3 亿美元。为进一步支持交通服务，MDOT 已承诺在第一阶段南部的 P3 协议财务结算时，提供不少于 6 千万美元的资金用于设计和保障 Montgomery 郡

高优先级交通投资，例如走廊城市运输通道阶段 1，MD 355 走廊的快速公交，或其他高优先级项目以及建设和装备 Metropolitan Grove 公交运营和维护设备。

AMP，作为阶段开发商，正与 MDOT, MDTA 以及利益相关方合作开展前期开发工作，包括改进初步设计和尽职调查活动，以进一步减少影响。在完成第一阶段南部的前期开发工作和 FEIS 后，MDOT 将寻求最终批准从 BPW 推进 P3 的部分协议。此协议下的阶段开发商（称作“部分开发商”）的子公司将负责最终的设计、建设、融资、运营，并对某一特定区域进行为期 50 年的维护。