

# Dự án thu phí I-205 Phân tích độ nhạy hệ số thu phí xe tải – Bản ghi nhớ về hiệu ứng năng lượng và khí nhà kính

<b>Ngày</b>	tháng 2 năm 2023
<b>ĐẾN</b>	Natalie Liljenwall (ODOT), Carol Snead (ODOT)
<b>Từ</b>	Rebecca Frohning (WSP)
<b>CC</b>	Mandy Putney (ODOT), Heather Wills (WSP), Nicole McDermott (WSP)
<b>Chủ thể</b>	Phân tích độ nhạy của hệ số thu phí xe tải – Hiệu ứng năng lượng và khí nhà kính

Là một phần của *Báo cáo kỹ thuật năng lượng và khí nhà kính của dự án thu phí I-205*, các nhà phân tích đã ước tính lượng khí thải nhà kính do xe cộ thải ra, cũng như tổng mức tiêu thụ năng lượng, cho Giải pháp thay thế không xây dựng và Giải pháp thay thế xây dựng. Các ước tính trong các phân tích định lượng này dựa trên mô hình lưu lượng được thực hiện với các giả định về lịch trình thu phí được phát triển cho Giải pháp thay thế xây dựng dự án thu phí I-205.

Bản ghi nhớ này phác thảo kết quả phân tích độ nhạy dựa trên mô hình giao thông áp dụng hệ số thu phí xe tải giả định mức thu phí cao hơn đối với xe tải hạng trung và hạng nặng. Các giả định về biểu phí thu phí mới, được gọi trong bản ghi nhớ này là Giả định hệ số thu phí xe tải, cho phép các nhà phân tích xem xét các tác động tiềm ẩn của các mức thu phí khác nhau dựa trên loại phương tiện.

Kết quả mô hình giao thông với Giả định hệ số thu phí xe tải cho thấy mức giảm tương tự, so với Giải pháp thay thế không xây dựng, về số dặm xe đã đi (VMT) trong Khu vực có tác động tiềm ẩn (API) như Giải pháp thay thế xây dựng.<sup>1</sup> Tuy nhiên, kết quả mô hình giao thông với Giả định hệ số thu phí xe tải có lượng phương tiện và hỗn hợp phương tiện hơi khác so với Giải pháp thay thế xây dựng.

Sử dụng phương pháp phù hợp với phương pháp được trình bày trong *Báo cáo kỹ thuật về năng lượng và khí nhà kính của dự án thu phí I-205*, lượng khí thải nhà kính và mức tiêu thụ năng lượng được ước tính cho Giải pháp thay thế xây dựng với giả định hệ số thu phí xe tải (Xây dựng TTM). Kết quả được trình bày trong Bản 1. Các kết quả trước đây từ Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng được bao gồm cho ngữ cảnh, nhưng chúng không thay đổi như một phần của phân tích độ nhạy này.

Việc áp dụng các giả định của TTM Xây dựng dẫn đến lượng phát thải khí nhà kính và mức tiêu thụ năng lượng ước tính ít hơn so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng. Các tác động được trình bày trong Phân tích Độ nhạy Hệ số Thu phí Xe tải này không thay đổi bất kỳ kết luận nào về tác động trong *Báo cáo Kỹ thuật Năng lượng và Khí Nhà kính của Dự án Thu phí I-205*.

<sup>1</sup> Xem *Dự án Thu phí I-205 Phân tích Nhạy cảm Hệ số Thu phí Xe tải – Bản ghi nhớ về Hiệu ứng Giao thông vận tải*.

*Dự án thu phí I-205*

Phân tích độ nhạy của hệ số thu phí xe tải – Hiệu ứng năng lượng và khí nhà kính – Năng lượng và hiệu ứng khí nhà kính / tháng 2 năm 2023

**Bàn 1 . Phát thải khí nhà kính và tiêu thụ năng lượng**

Tham số	2027				2045					
	2027	2027	2027	2027	2045	2045	2045	2045		
VMT hàng năm	1,051,694,624	965,576,193	960,409,068	-8%	-9%	1,222,083,927	1,162,440,219	1,151,422,862	-5%	-6%
Tiêu thụ năng lượng (mmBtu)	4,568,902	4,281,492	4,151,213	-6%	-9%	4,772,647	4,572,465	4,333,581	-4%	-9%
Phát thải CO <sub>2</sub> e trực tiếp từ ống xả (MT)	348,397	326,604	316,477	-6%	-9%	364,684	349,473	330,911	-4%	-9%
Chu trình nhiên liệu gián tiếp Phát thải CO <sub>2</sub> e (MT)	94,067	88,183	85,449	-6%	-9%	98,465	94,358	89,346	-4%	-9%
Tổng phát thải CO <sub>2</sub> e (MT)	442,464	414,787	401,926	-6%	-9%	463,149	443,831	420,257	-4%	-9%

Lưu ý: Cập nhật Bảng 6-2 từ Báo cáo Kỹ thuật Năng lượng và Khí nhà kính của Dự án Thu phí I-205

CO<sub>2</sub> e = carbon dioxide đương lượng; mmBtu = triệu đơn vị nhiệt Anh; MT = tấn; TTM = Giả định hệ số thu phí xe tải; VMT = số dặm xe đã đi