

Biên bản kỹ thuật sử dụng đất

Ngày	tháng 2 năm 2023
ĐẾN	Carol Snead (ODOT)
Từ	HDR và WSP
CC	Mandy Putney (ODOT), Heather Wills (WSP), Nicole McDermott (WSP)
Chủ thể	Biên bản kỹ thuật sử dụng đất

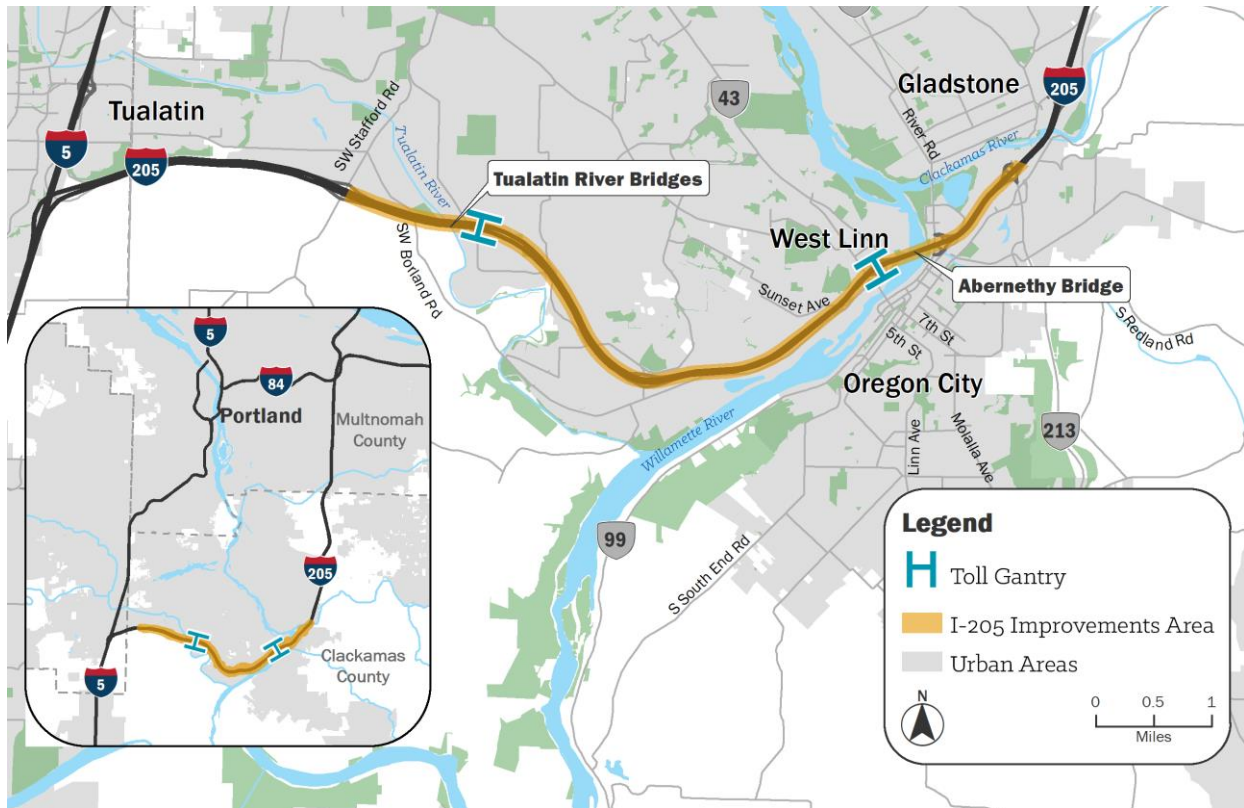
1 Giới thiệu

Bản ghi nhớ kỹ thuật này hỗ trợ cho Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí I-205 do Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT) hợp tác với Cục Quản lý Đường cao tốc Liên bang (FHWA) xây dựng. ODOT đề xuất sử dụng phí cầu đường theo tỷ lệ thay đổi¹ trên Cầu Abernethy và Sông Tualatin trên Xa lộ Liên tiểu bang 205 (I-205) để tăng doanh thu cho việc xây dựng các cải tiến theo kế hoạch đối với I-205 từ Đường Stafford đến Tuyến đường Oregon (OR) 213, bao gồm nâng cấp và mở rộng địa chấn, đồng thời để quản lý tắc nghẽn. Đánh giá môi trường trình bày đánh giá về tác động của việc thu phí theo tỷ lệ thay đổi và các cải tiến I-205 được tài trợ bằng thu phí (gọi chung là “Dự án”) đối với môi trường tự nhiên và con người theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). Khu vực dự án được minh họa trong Nhân vật 1-1.

Bản ghi nhớ kỹ thuật này mô tả các điều kiện hiện tại đối với việc sử dụng đất và thảo luận về các tác động và lợi ích mà Dự án sẽ có đối với các điều kiện đó, bao gồm các biện pháp để tránh, giảm thiểu và/hoặc giảm nhẹ các tác động bất lợi. Bản ghi nhớ kỹ thuật này cũng phân tích sự tuân thủ hoặc tương thích của từng giải pháp thay thế với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất của tiểu bang, khu vực và địa phương áp dụng cho Dự án.

¹ Phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi là phí được tính để sử dụng đường hoặc cầu thay đổi theo thời gian trong ngày và có thể được sử dụng như một chiến lược để chuyển nhu cầu sang những thời điểm ít tắc nghẽn hơn trong ngày.

Nhân vật 1-1 .TÔI- Khu dự án thu phí 205



2 Dự án thay thế

ODOT đã đánh giá hai giải pháp thay thế trong Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí I-205 và bản ghi nhớ kỹ thuật này:

- Không xây dựng thay thế
- xây dựng thay thế

Các quy định của NEPA yêu cầu đánh giá Giải pháp thay thế không xây dựng để cung cấp cơ sở so sánh với các tác động tiềm ẩn của Giải pháp thay thế xây dựng. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng bao gồm cơ sở hạ tầng giao thông hiện có và mọi cải tiến theo kế hoạch sẽ diễn ra bất kể Dự án là gì. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng bao gồm Dự án I-205: Giai đoạn 1A (xây dựng lại Cầu Abernethy với các làn đường phụ bổ sung và cải tiến các nút giao liên kề tại OR 43 và OR 99E) là một dự án đã được phê duyệt trước đây sẽ được xây dựng vào năm 2025. Theo Giải pháp thay thế không xây dựng, việc thu phí sẽ không được thực hiện và các cải tiến địa chấn và mở rộng thu phí được tài trợ trên I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ không được xây dựng.

mô tả tình trạng hiện tại và cấu hình làn đề xuất của I-205 qua khu vực Dự án cho Không có giải pháp thay thế xây dựng và giải pháp thay thế xây dựng.

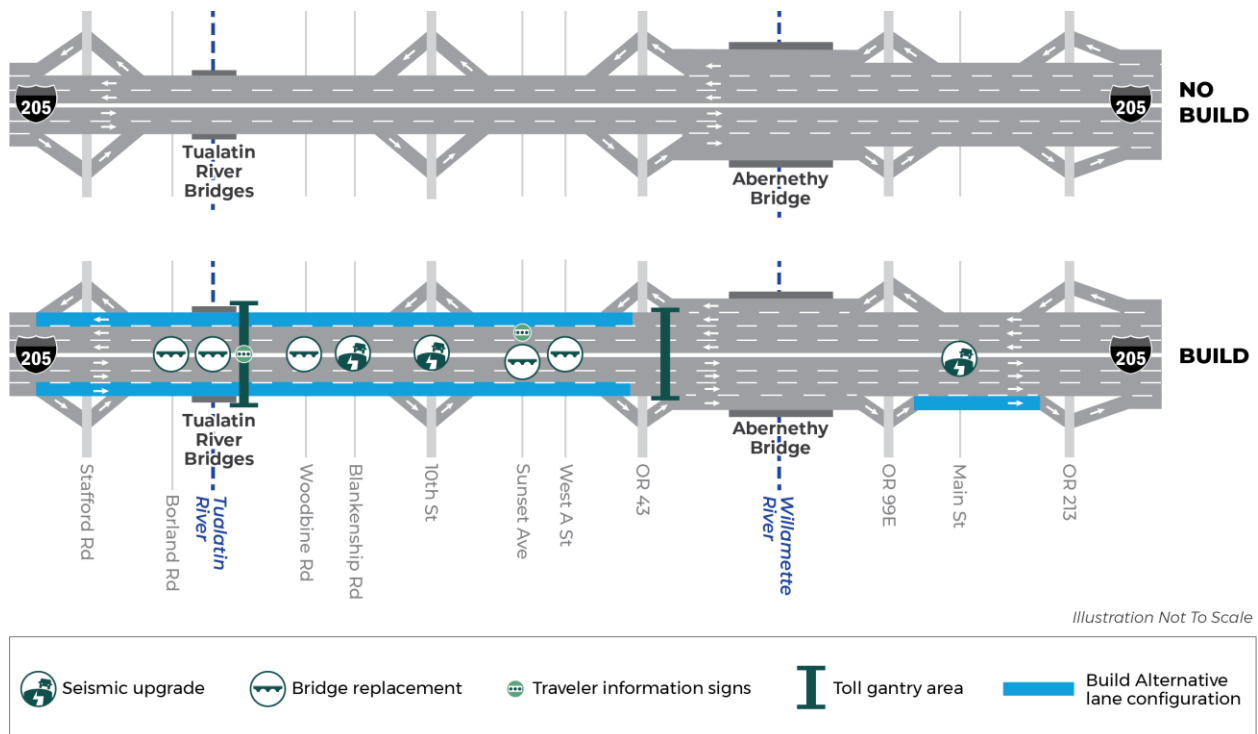
2.1 Không xây dựng thay thế

Các quy định của NEPA yêu cầu đánh giá Giải pháp thay thế không xây dựng để cung cấp cơ sở so sánh với các tác động tiềm ẩn của Giải pháp thay thế xây dựng. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng bao gồm cơ sở hạ tầng giao thông hiện có và mọi cải tiến theo kế hoạch sẽ diễn ra bất kể Dự án là gì. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng bao gồm Dự án I-205: Giai đoạn 1A (xây dựng lại Cầu Abernethy với các làn đường phụ bổ sung và cải tiến các nút giao liên kề tại OR 43 và OR 99E) là một dự án đã được phê duyệt trước đây sẽ được xây dựng vào năm 2025. Theo Giải pháp thay thế không xây dựng, việc thu phí sẽ không được thực hiện và các cải tiến địa chấn và mở rộng thu phí được tài trợ trên I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ không được xây dựng.

2.2 xây dựng thay thế

Theo Giải pháp thay thế xây dựng, người điều khiển phương tiện trên I-205 sẽ được tính là phí cầu đường khi đi qua Cầu Abernethy (giữa OR 43 và OR 99E) và để đi qua Cầu Sông Tualatin (giữa Đường Stafford và Đường 10). Giải pháp Thay thế Xây dựng bao gồm việc xây dựng làn đường thứ ba xuyên suốt theo mỗi hướng của I-205 giữa nút giao thông Đường Stafford và nút giao thông OR 43, làn đường phụ trợ hướng bắc giữa OR 99E và OR 213, trạm thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ, cũng như thay thế các hoặc nâng cấp địa chấn cho nhiều cây cầu dọc theo I-205 (được thể hiện dưới dạng sơ đồ trong Hình 2-1).

Nhân vật 2-1 . Sơ đồ các giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng



Các phần sau đây cung cấp mô tả chi tiết hơn về Giải pháp thay thế bản dựng.

2.2.1 Phí cầu đường: Cầu sông Abernethy và Tualatin

Theo Giải pháp thay thế xây dựng, ODOT có thể bắt đầu thu phí sớm nhất là vào tháng 12 năm 2024, trước khi hoàn thành việc xây dựng các cải tiến của Dự án đối với I-205. Hai khu vực đã được xác định để đặt các trạm thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ. Các trạm thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sẽ được đặt hoàn toàn trong lộ giới I-205 hiện tại. Thu phí sẽ bao gồm một hệ thống hoàn toàn điện tử sẽ tự động thu phí từ các phương tiện di chuyển trên đường cao tốc. Giàn thu phí sẽ bao gồm các cột dọc ở bên ngoài làn đường di chuyển và một cấu trúc nằm ngang kéo dài các làn đường di chuyển; thiết bị thu phí điện tử sẽ được gắn vào cấu trúc nằm ngang.

2.2.2 Những cải tiến đối với I-205

Theo Giải pháp thay thế xây dựng, một phần dài 7 dặm của I-205 sẽ được mở rộng giữa Đường Stafford và OR 213, với các làn đường đi qua bổ sung giữa Đường Stafford và OR 43, và một làn đường phụ hướng bắc từ OR 99E đến OR 213. Tám cây cầu giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ được thay thế hoặc xây dựng lại để chịu được một sự kiện địa chấn lớn. Các công trình thoát nước mới sẽ được lắp đặt ở cả hai hướng của I-205.

2.2.2.1 Xây dựng lại và thay thế cầu

Các cây cầu sau đây sẽ được xây dựng lại với các cải tiến nền móng và nâng cấp cấu trúc bên dưới để chống chịu địa chấn nhưng sẽ không được thay thế:

- Cầu I-205 đi hướng Bắc bắc qua Đường Blankenship – Mile Post (MP) 5,84
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua Đường Blankenship – MP 5,90
- Cầu I-205 đi về hướng Bắc bắc qua Phố 10 (Tây Linn) – MP 6,40
- Cầu I-205 đi về hướng nam bắc qua Phố 10 (Tây Linn) – MP 6,42
- Cầu I-205 bắc qua Main Street (Thành phố Oregon) – MP 9.51

Các cây cầu sau đây sẽ được thay thế để đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế chống động đất và để tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng I-205:

- Cầu I-205 đi về hướng Bắc bắc qua Đường SW Borland – MP 3,82
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua Đường SW Borland – MP 3.81
- Cầu I-205 đi hướng bắc bắc qua sông Tualatin – MP 4.1
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua sông Tualatin – MP 4.08
- Cầu I-205 đi về hướng Bắc bắc qua Đường Woodbine – MP 5.14
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua Đường Woodbine – MP 5.19
- Cầu Sunset Avenue (West Linn) bắc qua I-205 – MP 8,28
- Cầu West A Street (West Linn) bắc qua I-205 – MP 8.64

Các cây cầu I-205 bắc qua Đường số 10 và Đường Blankenship sẽ được mở rộng và nâng cao để đáp ứng cấp đường cao tốc mới được đề xuất. Các cầu I-205 bắc qua Sông Tualatin và Đường SW Borland sẽ được thay thế trên tuyến đường mới giữa hướng bắc và hướng nam hiện có để phù hợp với việc xây dựng. Các cây cầu I-205 bắc qua Đường Woodbine sẽ được thay thế trên hướng tuyến hiện tại và được

nâng lên để đáp ứng cấp đường cao tốc mới được đề xuất. Cầu Broadway Street bắc qua I-205 sẽ được dỡ bỏ để nâng cao chức năng của nút giao thông OR 43.

2.2.3 Sự thi công

Việc xây dựng Giải pháp thay thế xây dựng dự kiến sẽ kéo dài khoảng 4 năm, bắt đầu vào cuối năm 2023 với việc xây dựng các trạm thu phí và cơ sở hạ tầng liên quan đến thu phí và tiếp tục từ năm 2024 đến năm 2027 với việc xây dựng các cải tiến địa chấn và mở rộng I-205. Hầu hết việc xây dựng liên quan đến thu phí sẽ được tiến hành dọc theo I-205 trong phạm vi quyền ưu tiên hiện có. Đối với việc mở rộng đường cao tốc, dự đoán rằng việc xây dựng sẽ được thực hiện theo trình tự để mở rộng một hướng của I-205 tại một thời điểm, cho phép chuyển giao thông sang hướng tuyến tạm thời trong khi công việc mở rộng còn lại được hoàn thành. Các hoạt động xây dựng sẽ bao gồm thêm các làn giao nhau tạm thời để cho phép tiếp cận các cầu hình giao thông tạm thời trong quá trình mở rộng đường. Các khu vực tập kết thiết bị xây dựng và vật tư cho Giải pháp thay thế xây dựng sẽ được bố trí chủ yếu ở dải phân cách của I-205 trong đường ưu tiên của ODOT.

3 Khung pháp lý

Các luật, quy định, kế hoạch, chính sách và tài liệu hướng dẫn của liên bang, tiểu bang, khu vực và địa phương sau đây đã cung cấp thông tin cho việc đánh giá sử dụng đất:

- Liên bang
 - Đạo luật chính sách môi trường quốc gia năm 1969
 - Hội đồng về các quy định về Chất lượng Môi trường (40 CFR Phần 1500–1508)
 - Cục Quản lý Đường cao tốc Liên bang Các quy định thực hiện NEPA, Tác động Môi trường và các Thủ tục Liên quan (23 Bộ luật Quy định Liên bang [CFR] Phần 771)
 - Mục 4(f) của Đạo luật Bộ Giao thông vận tải năm 1966
 - 23 CFR Phần 774 – Công viên, Khu giải trí, Nơi trú ẩn của Động vật hoang dã và Chim nước, và Địa điểm Lịch sử
 - Mục 6(f) của Đạo luật quỹ bảo tồn đất và nước năm 1965
- Tình trạng
 - Các điều khoản áp dụng của Chương trình Lập kế hoạch Toàn Tiểu bang của Oregon
 - Mục tiêu quy hoạch sử dụng đất toàn tiểu bang 12: Quy tắc quy hoạch giao thông vận tải
 - Kế hoạch Vận tải Oregon (ODOT 2006)
 - Kế hoạch Xa lộ Oregon (ODOT 1999)
- Khu vực và địa phương
 - Tổ chức Quy hoạch Đô thị cho khu vực Portland (“Metro”) Kế hoạch Giao thông Khu vực 2018 (Metro 2018a)
 - Kế hoạch chức năng quản lý tăng trưởng đô thị Metro 2018 (Metro 2018b)

- Kế hoạch Toàn diện Thành phố Oregon 2022 (Thành phố Oregon City 2022)
- Kế hoạch Hệ thống Giao thông Thành phố Oregon 2013 (Thành phố Oregon City 2013)
- Kế hoạch toàn diện West Linn 2016 (Thành phố West Linn 2016a)
- Kế hoạch hệ thống giao thông West Linn 2016 (Thành phố West Linn 2016b)
- Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Quận Clackamas 2022 (Quận Clackamas 2022)
- Kế hoạch Tầm nhìn Cộng đồng Stafford Hamlet (Stafford Hamlet 2020)

4 phương pháp luận

4.1 Chương trình Thu phí Oregon

Theo hướng lập pháp trong House Bills 2017 và 3055,² ODOT đang thiết lập một chương trình thu phí toàn tiểu bang (“Chương trình thu phí Oregon”) để thực hiện và quản lý các dự án thu phí trên toàn tiểu bang. Dự án thu phí I-205 là dự án thu phí đầu tiên trong Chương trình thu phí Oregon tiến tới quy trình NEPA.

ODOT dự định đưa ra quyết định rằng chương trình thu phí trên toàn tiểu bang của họ không phải là “chương trình ảnh hưởng đến việc sử dụng đất” và do đó không thuộc nhiệm vụ điều phối cơ quan tiểu bang của cơ quan theo ORS 197.180, OAR 660, phân khu 030 và OAR 731, phân khu 015. Do đó, các thành phần của Giải pháp thay thế xây dựng triển khai chương trình thu phí trên toàn tiểu bang – cụ thể là triển khai thu phí theo tỷ lệ thay đổi trên I-205 Cầu Abernethy và Cầu sông Tualatin để tăng doanh thu và quản lý tắc nghẽn – không phải tuân theo các yêu cầu của luật sử dụng đất của tiểu bang này. Các hiệu ứng sử dụng đất và phân tích khả năng tương thích trong bản ghi nhớ này không áp dụng hoặc giải quyết các thành phần của Giải pháp thay thế xây dựng thực hiện chương trình thu phí trên toàn tiểu bang.

Các thành phần còn lại của Giải pháp thay thế xây dựng hoặc các thành phần cơ sở hạ tầng vật chất bao gồm cơ sở hạ tầng thu phí (công nghệ cổng và bên đường), các cải tiến được tài trợ cho I-205 (như được mô tả trong Phần 2 ở trên) và các dự án giảm thiểu được xác định trong Chương 3 của I-205 -205 *Đánh giá môi trường của dự án thu phí*, phải tuân theo các yêu cầu của luật sử dụng đất của tiểu bang và được phân tích ở đây.

4.2 Cách tiếp cận chung

Nhóm Dự án đã đánh giá môi trường bị ảnh hưởng (các điều kiện hiện tại), các tác động tiềm ẩn theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Xây dựng, và các biện pháp giảm thiểu đối với việc sử dụng đất. Nhóm Dự án cũng đã phân tích sự tuân thủ hoặc tương thích của từng giải pháp thay thế với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất của tiểu bang, khu vực và địa phương áp dụng cho Dự án.

² Được hệ thống hóa trong Đạo luật Sửa đổi của Oregon theo Chương 383 – Đường thu phí.

4.3 Khu vực tác động tiềm tàng

Khu vực có Tác động Tiềm ẩn (API) đối với việc sử dụng đất nằm trong phạm vi 100 feet tính từ mép của đường ưu tiên I-205 hiện có giữa Đường Stafford và các nút giao thông OR 213, như được trình bày trong Nhân vật 5-1.

4.4 Mô tả môi trường bị ảnh hưởng

Nhóm Dự án đã sử dụng các quy hoạch toàn diện về thẩm quyền và bản đồ phân vùng làm nguồn dữ liệu chính để mô tả các mô hình và sử dụng đất hiện tại và theo kế hoạch, bao gồm những điều sau đây:

- Bản Đồ Quy Hoạch Sử Dụng Đất Khu Đô Thị Phía Bắc Quận Clackamas (2017) và Bản Đồ Phân Vùng (2019)
- Bản đồ quy hoạch toàn diện West Linn (2009) và Bản đồ phân vùng thành phố (2015)
- Bản đồ các hiệp hội vùng lân cận West Linn (2009)
- Bản đồ Quy hoạch Toàn diện Thành phố Oregon (2009) và Bản đồ Phân vùng (2009)

Ngoài ra, Nhóm Dự án đã xem xét thông tin về việc mua lại quyền ưu tiên tạm thời và lâu dài được đề xuất để cải thiện dựa trên thiết kế sơ bộ. Không có cuộc khảo sát thực địa nào được tiến hành để phân tích sử dụng đất.

4.5 Phương pháp đánh giá hiệu quả

Phân tích tác động đánh giá các tác động trực tiếp (xây dựng) ngắn hạn, tác động trực tiếp dài hạn và tác động tích lũy đối với việc sử dụng đất như được mô tả trong các phần sau. Không có tác động gián tiếp nào đối với việc sử dụng đất được xác định từ Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng.

4.5.1 Phương pháp đánh giá tác động trực tiếp

Việc phân tích các tác động sử dụng đất ngắn hạn trực tiếp sẽ xảy ra trong quá trình xây dựng Dự án đã xem xét các yếu tố sau:

- Dấu chân xây dựng, bao gồm các cải tiến vĩnh viễn cũng như các khu vực dàn dựng và tiếp cận cho phương tiện, thiết bị và vật liệu
- Các hoạt động xây dựng sẽ ảnh hưởng như thế nào đến việc sử dụng đất hiện có
- Liệu các công trình xây dựng tạm thời có cần thiết hay không và tác động của chúng đối với việc sử dụng đất hiện tại

Việc phân tích các tác động sử dụng đất dài hạn trực tiếp đã xem xét các yếu tố sau liên quan đến việc vận hành và bảo trì lâu dài của Dự án:

- Lượng diện tích đất theo loại (trống, không gian mở, quyền ưu tiên) được chuyển đổi từ mục đích sử dụng phi giao thông sang cải thiện giao thông
- Đánh giá định tính về việc liệu đặc tính sử dụng đất của API có bị thay đổi do Dự án hay không (ví dụ: thay đổi đặc tính trong cùng một loại sử dụng đất, chẳng hạn như lề đường có cây xanh thành làn đường di chuyển hoặc trạm thu phí)

- Mọi thay đổi về quyền truy cập do Dự án

4.5.2 Phương pháp đánh giá tác động tích lũy

Báo cáo Kỹ thuật về Tác động Tích lũy của Dự án Thu phí I-205 bao gồm phân tích về tiềm năng của Dự án trong việc đóng góp vào các tác động tích lũy đối với việc sử dụng đất. Do đó, các hiệu ứng tích lũy không được thảo luận trong bản ghi nhớ kỹ thuật này.

4.5.3 Phân tích tương thích

Bản ghi nhớ kỹ thuật này phân tích việc tuân thủ hoặc tương thích với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất của tiểu bang, khu vực và địa phương áp dụng cho Dự án.

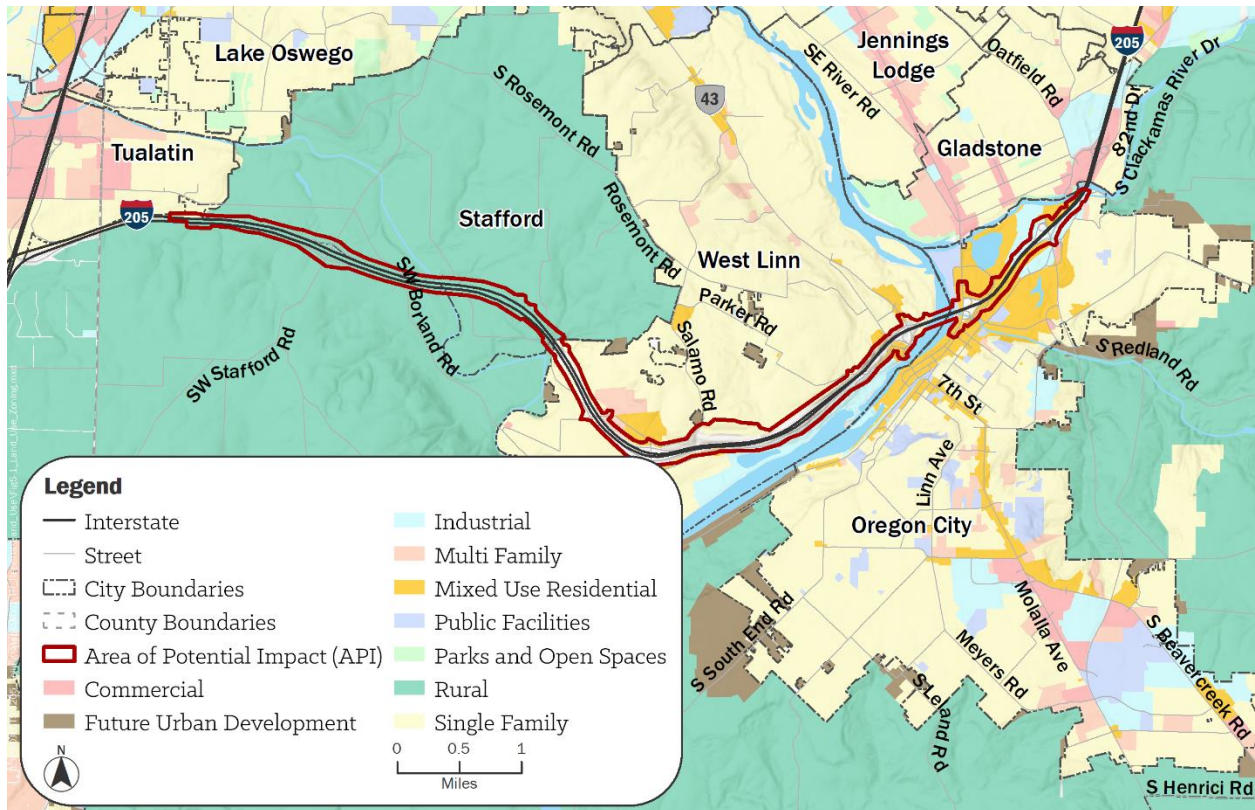
4.6 Phương pháp giảm thiểu

Dự án sẽ tránh và/hoặc giảm thiểu các tác động được dự đoán trước nhất. Các biện pháp giảm thiểu, nếu cần, được phát triển bằng cách sử dụng các quy định và hướng dẫn dựa trên cơ quan hiện hành dành cho các cơ quan có thẩm quyền.

5 Môi trường bị ảnh hưởng

API sử dụng đất bao gồm các khu vực trong giới hạn của Thành phố West Linn, Thành phố Thành phố Oregon và Quận Clackamas. Hầu hết đất trong API đã được phát triển với cơ sở hạ tầng I-205 bao gồm làn đường di chuyển, lề đường, đường dốc lên và xuống cũng như dải phân cách có cây xanh. API trong Thành phố Oregon bao gồm khu đất sử dụng hỗn hợp, khu công nghiệp và đường bộ. Ở West Linn, đường ưu tiên không có ký hiệu phân vùng. Bên ngoài đường ưu tiên trong API ở West Linn, có sự kết hợp của các khu dân cư, khu thương mại, mục đích sử dụng hỗn hợp và khu công nghiệp. Ở Quận Clackamas, API có chỉ định phân vùng nông thôn. Nhân vật 5-1 hiển thị các chỉ định phân vùng hiện có bên trong và xung quanh API sử dụng đất. Phân vùng nói chung phản ánh việc sử dụng đất hiện có.

Nhân vật 5-1. Phân vùng hiện tại trong và gần khu vực sử dụng đất có khả năng bị tác động



Nguồn: Hệ thống thông tin đất đai khu vực Metro

Mục 4(f) của Đạo luật Bộ Giao thông vận tải năm 1966 yêu cầu rằng khi quỹ liên bang được sử dụng cho một dự án giao thông vận tải, cơ quan đó phải xem xét ảnh hưởng đối với các nguồn lực của Mục 4(f). Các tài sản theo Mục 4(f) bao gồm các công viên, khu vui chơi giải trí quan trọng thuộc sở hữu công cộng và nơi trú ẩn của động vật hoang dã hoặc chim nước, hoặc bất kỳ địa điểm lịch sử thuộc sở hữu công cộng hoặc tư nhân nào được liệt kê hoặc đủ điều kiện để liệt kê trong Sổ đăng ký Địa điểm Lịch sử Quốc gia (FHWA nd-a).

Mục 6(f) của Đạo luật Quỹ Bảo tồn Đất và Nước (LWCF) năm 1965 yêu cầu việc chuyển đổi đất đai hoặc cơ sở có được bằng quỹ của Đạo luật LWCF theo chương trình Hỗ trợ của Tiểu bang sang mục đích khác ngoài mục đích giải trí ngoài trời công cộng phải được phối hợp với Công viên Quốc gia Dịch vụ (FHWA thứ-b).

API bao gồm ba công viên, hai khu đất trường học, một khu giải trí, hai đường mòn trên mặt nước và ba đường mòn trên đất liền (Metro 2022) (Hình 5-2). Ba công viên (Công viên West Bridge, Công viên và Nhà McLean, và Công viên Jon Storm), khu giải trí (Sportcraft Landing), hai trong số các đường mòn trên đất liền (các đoạn của hệ thống đường mòn Willamette River Greenway ở Thành phố Oregon và Tây

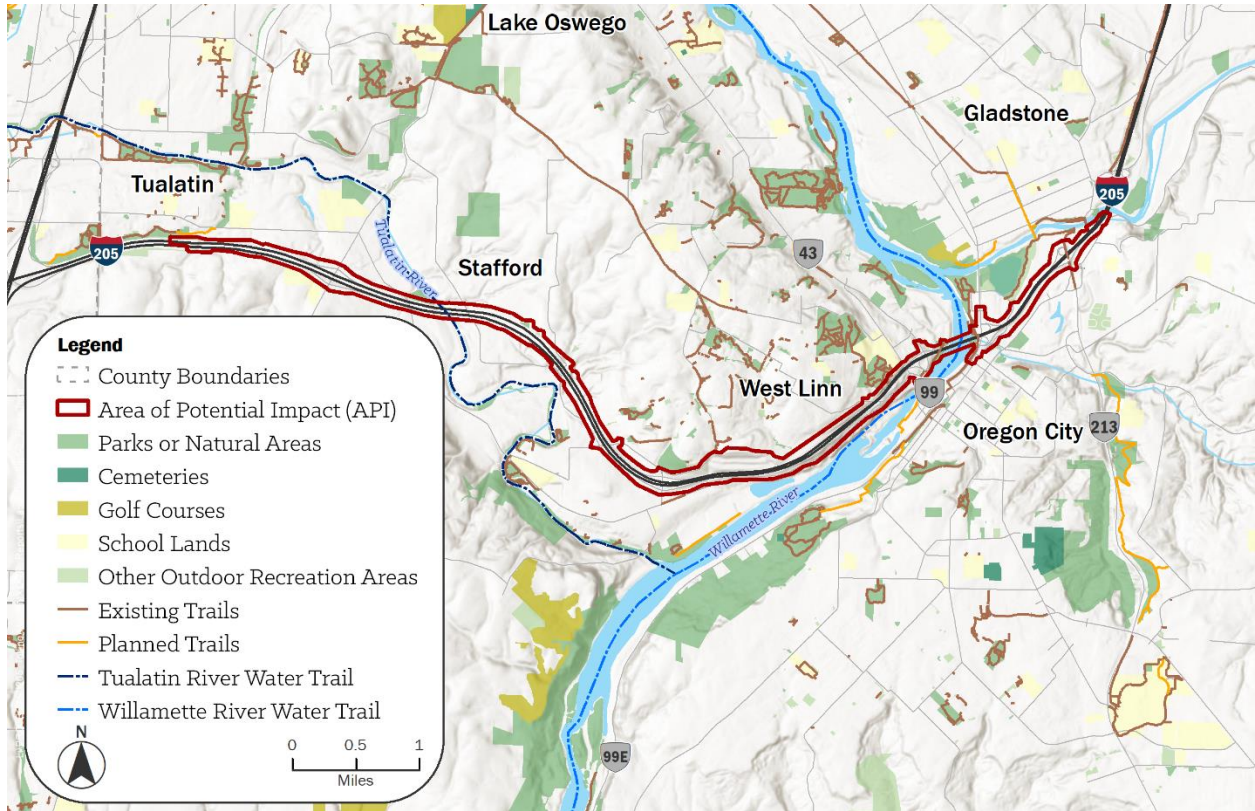
Linn),³ và hai đường nước (Đường mòn sông Willamette và Đường nước sông Tualatin)⁴ đã được chỉ định là tài sản của Mục 4(f). McLean Park and House và Sportcraft Landing cũng là tài sản của Mục 6(f) (**Error! Reference source not found.**). McLean Park and House cũng là một địa điểm lịch sử đủ điều kiện riêng lẻ để liệt kê trên Sổ đăng ký Địa điểm Lịch sử Quốc gia. Ngoài ra, có bốn tài sản lịch sử trong API là tài nguyên của Mục 4(f) vì chúng đủ điều kiện để liệt kê trong Sổ đăng ký Quốc gia về Địa điểm Lịch sử: Tòa thị chính Lịch sử West Linn và Căn hộ Lynn View, đủ điều kiện riêng lẻ; và Burnham-Derr Căn nhà và Hallowell-Robinson House, đủ điều kiện là một phần của khu lịch sử.

API bao gồm các khu vực nhạy cảm về môi trường khác nhau, bao gồm vùng đất ngập nước, suối, sông và các khu vực ven sông. Theo Tiêu đề 13 của Kế hoạch chức năng quản lý tăng trưởng đô thị của Metro, các khu vực pháp lý địa phương được yêu cầu chỉ định Khu vực bảo tồn môi trường sống, thường bao gồm sông, suối, vùng đất ngập nước và các khu vực tài nguyên lân cận, cũng như các khu vực môi trường sống của động vật hoang dã vùng cao và môi trường sống đáng quan tâm (Thành phố Portland 2020). Ngoài ra, như một phần tuân thủ Mục tiêu 5 của Mục tiêu Quy hoạch Sử dụng Đất trên Toàn Tiểu bang Oregon (Tài nguyên Thiên nhiên, Khu Danh lam thắng cảnh và Lịch sử, và Không gian Mở), West Linn đã chỉ định chung các dòng suối, vùng đất ngập nước và hành lang ven sông quan trọng là Khu vực Tài nguyên Nước (Thành phố Tây Linn 2014). Các khu vực pháp lý địa phương quy định sự phát triển trong Khu bảo tồn Môi trường sống cũng như sự phát triển trong vùng đất ngập nước, suối và sông cùng với các cơ quan của tiểu bang và liên bang. Xem *Bản ghi nhớ kỹ thuật về tài nguyên nước và đất ngập nước dự án thu phí I-205* và *Bản ghi nhớ kỹ thuật về thảm thực vật và động vật hoang dã của dự án thu phí I-205* để biết thông tin về vị trí của các khu vực nhạy cảm với môi trường này trong API.

³ Mục 4(f) áp dụng cho các lối đi hoặc lối mòn được sử dụng chung, thuộc sở hữu công cộng (hoặc các phần của chúng) được chỉ định hoặc hoạt động chủ yếu để giải trí, trừ khi quan chức có thẩm quyền xác định rằng nó không quan trọng cho mục đích đó (FHWA nd-c). Mục đích chính của những con đường mòn trên sông Willamette là giải trí; do đó, các con đường xanh trong API được coi là tài nguyên của Mục 4(f).

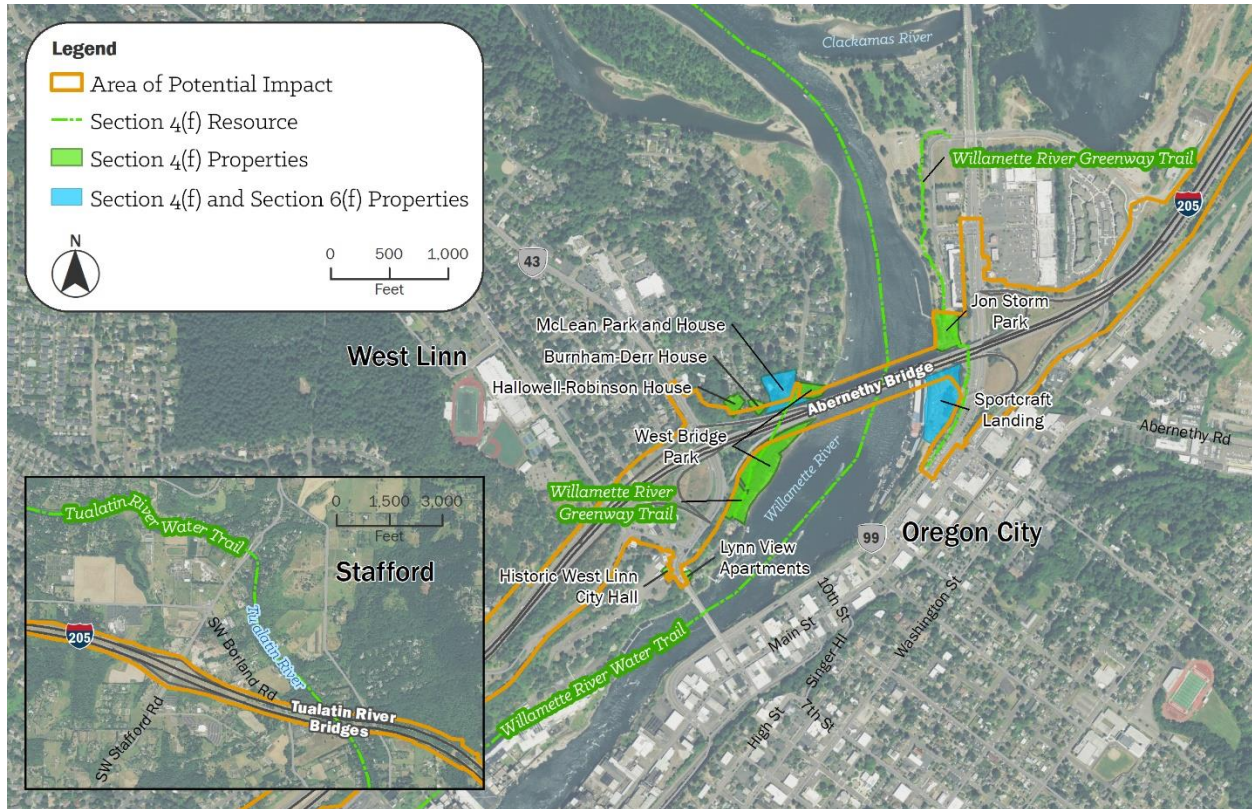
⁴ Bộ Nội vụ Hoa Kỳ đã chỉ định Sông Willamette là Đường nước Quốc gia vào năm 2007 và Sông Tualatin là Đường nước Quốc gia vào năm 2020 (Bộ Nội vụ Hoa Kỳ 2007; Thành phố Tualatin 2020). Đường nước Quốc gia đã được thiết lập để bảo vệ và phục hồi các dòng sông, đường thủy và bờ biển, cũng như tăng khả năng tiếp cận các hoạt động giải trí ngoài trời trên sông, đường thủy và bờ biển (Dịch vụ Công viên Quốc gia 2020). Các con sông công cộng được chỉ định là đường mòn giải trí phải tuân theo các yêu cầu của Phần 4(f) (FHWA nd-c).

Nhân vật 5-2 . Công viên và các cơ sở giải trí trong và gần khu vực sử dụng đất có khả năng bị tác động



Nguồn: Hệ thống thông tin đất đai khu vực Metro

Nhân vật 5-3 . Mục 4(f) và Mục 6(f) Tài nguyên và Tài sản trong Khu vực sử dụng đất có khả năng bị tác động



6 Hậu quả môi trường

6.1 Không xây dựng thay thế

Theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, sẽ không có hoạt động nào xảy ra ảnh hưởng đến việc sử dụng đất. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhìn chung sẽ không nhất quán với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất hiện hành của tiểu bang, khu vực và địa phương, như được mô tả chi tiết hơn trong Phần 6.4 .

6.2 xây dựng thay thế

6.2.1 Hiệu ứng ngắn hạn

Trong quá trình xây dựng Giải pháp thay thế xây dựng, khu đất nằm ngoài lộ giới I-205 sẽ được sử dụng tạm thời cho giai đoạn xây dựng, lối vào và các hoạt động khác liên quan đến việc mở rộng và thay thế cầu. Cần có các quyền xây dựng tạm thời với tổng diện tích 4.515 feet vuông để thay thế Cầu Phó Tây A và dỡ bỏ Cầu Phó Broadway trên bốn lô đất thuộc sở hữu tư nhân nằm ở West Linn được quy hoạch thành khu thương mại và dân cư chung, như thể hiện trong **Error! Reference source not found.** . Quyền sử dụng đất xây dựng tạm thời sẽ không cấu thành việc chuyển đổi đất sang mục đích sử dụng giao

Biên bản kỹ thuật sử dụng đất

thông vận tải vì đất sẽ được sử dụng tạm thời cho mục đích xây dựng, được phục hồi sau khi xây dựng xong và không được chuyển đổi vĩnh viễn thành quyền ưu tiên. Các hoạt động xây dựng trạm thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sẽ diễn ra hoàn toàn trong phạm vi quyền ưu tiên của I-205 và sẽ không dẫn đến việc chuyển đổi đất sang mục đích sử dụng cho giao thông vận tải.

Việc sử dụng tài sản theo Mục 4(f) xảy ra khi: (1) đất được đưa vào một dự án giao thông vận tải; (2) có tình trạng chiếm dụng đất tạm thời gây bất lợi cho mục đích bảo tồn của đạo luật; hoặc (3) có mục đích sử dụng mang tính xây dựng (tác động lân cận của dự án nghiêm trọng đến mức các hoạt động, tính năng hoặc thuộc tính được bảo vệ của một tài sản bị suy giảm đáng kể) (FHWA nd-a).

Sẽ không có sự chiếm dụng tạm thời bất lợi hoặc việc sử dụng mang tính xây dựng đối với bất kỳ tài nguyên nào trong Mục 4(f) nằm trong API trong quá trình xây dựng.

D Trong quá trình xây dựng, một phần dài khoảng 0,1 dặm của Đường dẫn nước Sông Tualatin, tài nguyên của Mục 4(f), sẽ tạm thời bị ảnh hưởng trong quá trình dỡ bỏ và thay thế hai cây cầu I-205 hướng bắc và hướng nam hiện có bắc qua Sông Tualatin. Các hoạt động xây dựng cầu thay thế sẽ yêu cầu lắp đặt cầu công trình tạm thời, bao gồm các cọc chiếm tổng diện tích khoảng 3.000 bộ vuông trên sông Tualatin. Trong quá trình xây dựng, chiều rộng tối thiểu 30 feet của dòng sông sẽ vẫn mở cho những người sử dụng giải trí ngoại trừ việc đóng cửa hoàn toàn dòng sông trong thời gian ngắn không liên tục trong khu vực xây dựng. Tổng thời gian làm việc ở sông Tualatin sẽ là khoảng 2,5 năm. Trong thời gian đó, sẽ có tổng cộng khoảng 20 tuần đóng cửa toàn bộ dòng sông, với mỗi lần đóng cửa kéo dài từ 1 đến 2 tuần. So với toàn bộ thời gian xây dựng Dự án là khoảng 4 năm, thời gian đóng cửa sông tích lũy khoảng 20 tuần là một khoảng thời gian ngắn. Ngoài ra, việc đóng cửa sẽ được giới hạn ở khu vực ngay bên dưới và liền kề với các Cầu Sông Tualatin hiện tại và sẽ nhỏ so với chiều dài không bị xáo trộn còn lại của Đường nước Sông Tualatin (khoảng 38,5 dặm). Sau khi hoàn thành việc xây dựng, bất kỳ thay đổi tạm thời nào đối với tình trạng vật lý của đường mòn do các hoạt động xây dựng sẽ được khôi phục.

Các hoạt động xây dựng trong Đường nước sông Tualatin sẽ đáp ứng các tiêu chí đối với các tác động *tối thiểu* của Mục 4(f) theo Mục 23 Bộ luật Quy định Liên bang (CFR) 774.17. Các tác động ở *mức tối thiểu* đối với công viên công cộng, khu giải trí và nơi trú ẩn của động vật hoang dã và chim nước được định nghĩa là những tác động không “ảnh hưởng xấu đến các đặc điểm, thuộc tính hoặc hoạt động đủ điều kiện để bảo vệ tài sản theo Mục 4(f).” Việc xác định tác động *tối thiểu* dựa trên mức độ hoặc mức độ tác động đối với tài sản của Mục 4(f), bao gồm mọi nỗ lực tránh, giảm thiểu, giảm thiểu hoặc tăng cường được đưa vào dự án để giải quyết việc sử dụng Mục 4(f). Việc xác định tác động *tối thiểu* đối với Đường nước sông Tualatin cần có sự đồng ý của Người canh giữ sông Tualatin, quan chức có thẩm quyền. ODOT sẽ làm việc với Tualatin Riverkeepers để đạt được sự nhất trí này.

Ngoại trừ Đường nước sông Tualatin, việc tiếp cận tất cả các công viên, khu đất trường học, khu giải trí, đường mòn trên đất liền và đường nước bên trong và gần API sẽ được duy trì trong quá trình xây dựng Giải pháp thay thế xây dựng. Không có tài nguyên nào khác của Mục 4(f) sẽ bị ảnh hưởng bởi việc xây dựng. Ngoài ra, Giải pháp thay thế xây dựng cũng sẽ không dẫn đến bất kỳ chuyển đổi nào đối với bất động sản Mục 6(f). Sẽ không có giai đoạn xây dựng nào xảy ra trên bất động sản Phần 4(f) hoặc Phần 6(f).

Văn phòng Bảo tồn Lịch sử Tiểu bang Oregon đồng tình với kết luận của ODOT về việc Không có Ảnh hưởng Bất lợi đối với các tài sản lịch sử đối với Dự án vào ngày 23 tháng 12 năm 2022 (xem *Bản ghi nhớ Kỹ thuật Tài nguyên Khảo cổ và Lịch sử Dự án Thu phí I-205* để biết thêm thông tin).

Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có tác động đến các tài nguyên của Mục tiêu 5 trong API, chẳng hạn như vùng đất ngập nước, suối, sông và các khu vực ven sông. Các tác động sẽ được điều chỉnh thông qua các quy trình sử dụng đất tại địa phương (cũng như các quy trình của tiểu bang và liên bang đối với các tác động đối với vùng đất ngập nước, suối và sông) và sẽ được giảm thiểu theo yêu cầu của khu vực tài phán. Do đó, không có ngoại lệ mục tiêu nào được yêu cầu vì Dự án sẽ đáp ứng các yêu cầu cấp phép của khu vực tài phán cho phép tác động đến các tài nguyên của Mục tiêu 5 với việc giảm thiểu. Xem *Bản ghi nhớ kỹ thuật về tài nguyên nước và đất ngập nước dự án thu phí I-205* và *Bản ghi nhớ kỹ thuật về thảm thực vật và động vật hoang dã của dự án thu phí I-205* để biết thêm thông tin về các tác động và giảm thiểu này. Thành phố West Linn đã cho phép tác động đến các Khu vực Tài nguyên Nước và Khu vực Bảo tồn Môi trường sống từ việc mở rộng I-205 liên quan đến Giai đoạn 1A giữa khu vực ngay phía đông OR 43 đến giao lộ 10th Street. Các tác động bổ sung đối với các Khu vực Tài nguyên Nước và Khu vực Bảo tồn Môi trường sống ở phía tây giao lộ Đường 10 do việc mở rộng cũng như các trạm thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sẽ được tránh trong phạm vi có thể và, nếu được xác định là không thể tránh khỏi trong quá trình thiết kế Dự án, sẽ là được phép thông qua các quá trình sử dụng đất riêng biệt.

6.2.2 Ảnh hưởng lâu dài

Như được trình bày trong Hình 6-1, Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ yêu cầu chuyển đổi vĩnh viễn 415 bộ vuông đất sang sử dụng cho giao thông để thay thế Cầu Phố Tây A và để tạo điều kiện mở rộng I-205 từ các phần của hai lô đất thuộc sở hữu tư nhân. Cả hai bưu kiện hiện đang được khoanh vùng thương mại chung. Khu đất sẽ được chuyển đổi sang quyền ưu tiên hiện đang bị bỏ trống. Một 107- quảng trường- quyền sử dụng đất lâu dài cũng sẽ được yêu cầu đối với một phần của lô đất thuộc sở hữu tư nhân. Các trạm thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sẽ nằm hoàn toàn trong phạm vi quyền ưu tiên của I-205; do đó, sẽ không có tác động lâu dài đối với việc sử dụng đất do chuyển đổi sang sử dụng giao thông vận tải từ cơ sở hạ tầng này.

Bởi vì việc chuyển đổi đất sẽ tương đối nhỏ và có đủ diện tích đất trong khu vực để hấp thụ phần giảm nhỏ của đất được khoanh vùng thương mại, nên sẽ không có tác động lâu dài đáng kể nào đối với việc sử dụng đất do chuyển đổi sang mục đích sử dụng cho giao thông vận tải. Tất cả các hoạt động mua lại quyền ưu tiên sẽ được thực hiện theo Đạo luật Chính sách Mua lại Bất động sản và Hỗ trợ Tái định cư Thống nhất năm 1970, như đã được sửa đổi, và Chương 35 của Quy tắc Hành chính Oregon – Miền nổi tiếng; Mua lại công khai tài sản.

Nhân vật6-1 .Hiệu ứng sử dụng đất



Các thành phần vật chất của Giải pháp thay thế xây dựng nhìn chung nhất quán với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất hiện hành của tiểu bang, khu vực và địa phương, như được mô tả chi tiết hơn trong Phần6.4 .

Theo Giải pháp thay thế xây dựng, sẽ không có sự kết hợp lâu dài hoặc mang tính xây dựng sử dụng của một tài sản Phần 4(f) hoặc chuyển đổi một tài sản Mục 6(f) để sử dụng giao thông vận tải; do đó, sẽ không có tác động lâu dài đến các tài sản của Mục 4(f) và Mục 6(f). Hướng dẫn của FHWA lưu ý rằng việc sử dụng mang tính xây dựng không xảy ra “khi tiếng ồn phát ra từ dự án không đạt hoặc vượt quá tiêu chí giảm tiếng ồn của FHWA hoặc khi nó được coi là mức tăng hầu như không thể nhận thấy so với mức hiện có” (FHWA nd-a). Như được ghi trong Báo cáo Kỹ thuật về Tiếng ồn của Dự án Thu phí I-205 , mức độ tiếng ồn vào năm 2045 sẽ vượt quá tiêu chí về tiếng ồn của ODOT tại Công viên Jon Storm, tài nguyên của Mục 4(f); tuy nhiên, mức độ tiếng ồn hiện tại cũng vượt quá các tiêu chí tác động và Dự án sẽ không làm tăng tiếng ồn có thể cảm nhận được so với các điều kiện hiện tại. Một bức tường tiếng ồn đã được đánh giá để giảm thiểu mức độ tiếng ồn tại và gần Công viên Jon Storm và các tài nguyên của Phần 4(f) ở phía tây của Sông Willamette nhưng không đáp ứng các tiêu chí của ODOT về bức tường tiếng ồn khả thi và hợp lý. Tương tự, mức độ tiếng ồn được mô hình hóa sẽ đạt hoặc vượt quá tiêu chí tiếng ồn tại một số khu vực trong phạm vi 250 feet tính từ I-205 gần Đường Stafford và Sông Tualatin.

Các bức tường cách âm tại các địa điểm này cũng được cho là không khả thi do chúng ở gần I-205 và thiếu các mục đích sử dụng đất nhạy cảm với tiếng ồn khác gần đó. Mức độ tiếng ồn được mô hình hóa vào năm 2045 tại ba địa điểm lịch sử trong Phần 4(f) ở phía tây của Sông Willamette nằm dưới tiêu chí tác động.

Tại Đường mòn Nước Sông Tualatin băng qua I-205, việc loại bỏ các cột hiện có cho Cầu Sông Tualatin trên I-205 sẽ mở ra nhiều không gian hơn gần bờ sông hơn và các trụ cầu mới sẽ được đặt gần giữa hơn của dòng sông. Tuy nhiên, vì các cầu tàu sẽ chiếm cùng một tổng diện tích không gian như các cây cầu hiện có, nên sẽ không có thay đổi vĩnh viễn về lượng không gian trên sông dành cho mục đích giải trí và tình trạng vật lý của đường nhỏ sẽ tương tự như hiện tại. Là trước khi xây dựng. Người sử dụng đường mòn sẽ được hưởng lợi từ việc tiếp cận một kênh duy nhất rộng hơn khoảng 50 feet, tùy thuộc vào mực nước, so với điều kiện hiện tại. Do đó, sẽ có những cải tiến vật chất lâu dài và không có tác động vật lý bất lợi lâu dài nào đối với vệt nước.

6.3 Tóm tắt các hiệu ứng

Bàn6-1 cung cấp sự so sánh các tác động dự kiến đối với việc sử dụng đất bằng phương án thay thế.

Bàn6-1 . Tóm tắt tác động sử dụng đất theo phương án

Các hiệu ứng	Không xây dựng thay thế	xây dựng thay thế
Thời gian ngắn	<ul style="list-style-type: none"> Không có 	<ul style="list-style-type: none"> 4.515 feet vuông của quyền sử dụng công trình xây dựng tạm thời Tác động ở mức tối thiểu đối với Đường nước Sông Tualatin
dài hạn	<ul style="list-style-type: none"> Không có 	<ul style="list-style-type: none"> Chuyển đổi 415 feet vuông tài sản tư nhân thành quyền ưu tiên Quyền sử dụng lâu dài rộng 107 foot vuông đối với tài sản tư nhân

6.4 Tuân thủ các Luật, Kế hoạch và Chính sách về Giao thông vận tải và Sử dụng đất của Tiểu bang, Khu vực và Địa phương

Các nhà phân tích đã đánh giá sự tuân thủ của Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông và sử dụng đất hiện hành của tiểu bang, khu vực và địa phương sau đây, như được trình bày trong Bàn6-2 :

- Mục tiêu quy hoạch sử dụng đất trên toàn tiểu bang (Mục tiêu 12: Quy tắc quy hoạch giao thông vận tải)
- Kế hoạch Vận tải Oregon (OTP)
- Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)
- Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực Metro 2018 (RTP)
- Kế hoạch Toàn diện Thành phố Oregon
- Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Thành phố Oregon
- Kế hoạch toàn diện West Linn
- Kế hoạch hệ thống giao thông West Linn

- Kế hoạch Giao thông Vận tải của Quận Clackamas (một phần của Kế hoạch Toàn diện của Quận Clackamas)
- Kế hoạch Tầm nhìn Cộng đồng Stafford Hamlet

6.4.1 Không xây dựng thay thế

Phân tích trong Bảng 6-2 chứng minh rằng Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nói chung sẽ không nhất quán với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất hiện hành của tiểu bang, khu vực và địa phương.

6.4.2 xây dựng thay thế

Phân tích trong Bảng 6-2 chứng minh rằng các thành phần vật chất của Giải pháp thay thế xây dựng phù hợp với các luật, kế hoạch và chính sách về giao thông vận tải và sử dụng đất hiện hành của tiểu bang, khu vực và địa phương.

Bàn6-2 . Phân tích tính nhất quán của các giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
Mục tiêu quy hoạch sử dụng đất trên toàn tiểu bang	Tiểu bang Oregon đã thiết lập 19 mục tiêu quy hoạch toàn tiểu bang để hướng dẫn quy hoạch sử dụng đất của địa phương và khu vực. Các mục tiêu thể hiện các chính sách của nhà nước về sử dụng đất và các chủ đề liên quan.	Không nhất quán. Không cần có ngoại lệ đối với các mục tiêu lập kế hoạch trên toàn tiểu bang theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Tuy nhiên, Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không nhất quán với các Kế hoạch toàn diện của các khu vực pháp lý bị ảnh hưởng trong API xác định nhu cầu cải tiến có trong Giải pháp thay thế xây dựng, cũng như các mục tiêu của Giải pháp thay thế xây dựng, bao gồm giảm tắc nghẽn, tăng cường an toàn và chống địa chấn khả năng phục hồi. Bộ Bảo tồn và Phát triển Đất đai Oregon đã thừa nhận rằng các Kế hoạch này (được liệt kê trong Mục 6.4 ở trên) tuân thủ các mục tiêu quy hoạch trên toàn tiểu bang; vì Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhìn chung sẽ không phù hợp với chúng (như được thảo luận trong bảng này), Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không phù hợp với các mục tiêu quy hoạch toàn tiểu bang.	Nhất quán. Bộ Bảo tồn và Phát triển Đất đai Oregon đã thừa nhận rằng các Kế hoạch Toàn diện của các khu vực pháp lý bị ảnh hưởng trong API (Thành phố West Linn, Thành phố Thành phố Oregon, Thôn Stafford và Quận Clackamas) tuân thủ các mục tiêu quy hoạch toàn tiểu bang. Bởi vì Giải pháp Thay thế Xây dựng nói chung phù hợp với các kế hoạch toàn diện của thành phố và quận này (như được thảo luận trong bảng này), do đó, nó phù hợp với các mục tiêu quy hoạch toàn tiểu bang. Không cần có ngoại lệ đối với các mục tiêu lập kế hoạch trên toàn tiểu bang.
Mục tiêu quy hoạch sử dụng đất trên toàn tiểu bang. Mục tiêu 12: Quy tắc quy hoạch giao thông vận tải (TPR) 660-012-0000	Hướng dẫn A. Lập kế hoạch <i>2. Các hệ thống giao thông vận tải, trong phạm vi tối đa có thể, nên được quy hoạch để sử dụng các phương tiện và quyền ưu tiên hiện có trong tiểu bang với điều kiện là việc sử dụng đó không trái với các chính sách về môi trường, năng lượng, sử dụng đất, kinh tế hoặc xã hội của tình trạng.</i>	Không áp dụng. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không xây dựng các cải tiến vật chất bổ sung theo kế hoạch cho I-205.	Nhất quán. Theo Giải pháp thay thế xây dựng, các cải tiến hệ thống giao thông được đề xuất sẽ sử dụng các cơ sở hiện có và được xây dựng trong phạm vi quyền ưu tiên của ODOT hiện có (ngoại trừ diện tích dưới nửa mẫu Anh, như được mô tả trong Phần 6.2.2).
	Hướng dẫn B. Thực hiện <i>2. Các kế hoạch xây mới hoặc nâng cấp các phương tiện giao thông chính cần xác định các tác động tích cực và tiêu cực đối với (1) mô hình sử dụng đất tại địa phương, (2) chất lượng môi trường, (3) sử dụng năng lượng và tài nguyên, (4) hệ thống giao thông hiện có và (5) nguồn tài chính đủ để chính quyền địa phương xem xét hợp lý các vấn đề do việc xây dựng và vận hành các cơ sở đó gây ra.</i>	Không áp dụng. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng không bao gồm phương tiện vận chuyển mới hoặc cải tiến.	Nhất quán. Các tác động tích cực và tiêu cực của việc cải thiện vật chất đối với I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng đã được đánh giá trong Đánh giá môi trường (EA) của Dự án thu phí I-205 và các tài liệu hỗ trợ. <i>Bản ghi nhớ kỹ thuật sử dụng đất cho dự án thu phí I-205 (LUTM), Báo cáo kỹ thuật về năng lượng và khí nhà kính của dự án thu phí I-205, Báo cáo kỹ thuật về giao thông vận tải của dự án thu phí I-205 (TTR), Báo cáo kỹ thuật kinh tế về dự án thu phí I-205 (ETR) và EA xác định các tác động tích cực và tiêu cực đối với mô hình sử dụng đất tại địa phương, chất lượng môi trường, sử dụng năng lượng và tài nguyên, hệ thống giao thông hiện tại và nguồn tài chính cho các cải tiến vật chất đối với I-205.</i>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Mục đích (1)(b) <i>Thúc đẩy sự phát triển của hệ thống giao thông vận tải phù hợp để phục vụ nhu cầu vận chuyển trên toàn tiểu bang, khu vực và địa phương.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không thúc đẩy sự phát triển của các hệ thống giao thông vận tải phù hợp để phục vụ nhu cầu vận chuyển trên toàn tiểu bang, khu vực và địa phương vì tất cả các cải tiến vật chất theo kế hoạch đối với I-205 sẽ không xảy ra. I-205 trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không phục vụ đầy đủ nhu cầu vận chuyển trên toàn tiểu bang, khu vực và địa phương vì một số lý do, bao gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tình trạng tắc nghẽn sẽ tiếp tục, ảnh hưởng đến việc di chuyển của người dân và hàng hóa, bởi vì công suất mới sẽ không được xây dựng và quản lý tắc nghẽn thông qua thu phí sẽ không xảy ra. TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12 cho biết Giải pháp thay thế Không xây dựng sẽ không giúp giảm số giờ tắc nghẽn hàng ngày dọc theo I-205. Tám cây cầu trên I-205 trong khu vực Dự án sẽ tiếp tục không đáp ứng các tiêu chí thiết kế địa chấn và tuyến đường huyết mạch bắc-nam trên toàn tiểu bang này sẽ vẫn dễ bị hư hại hoặc phá hủy nghiêm trọng trong một sự kiện địa chấn lớn. <p>ODOT, Metro, Thành phố Oregon và West Linn đã xác định các cải tiến I-205 là ưu tiên để giải quyết nút cổ chai giao thông giữa Thành phố Oregon và nút giao I-205/Đường Stafford.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ cung cấp đầy đủ các cải tiến vật chất theo kế hoạch cho I-205 nhằm thúc đẩy sự phát triển của các hệ thống giao thông vận tải phù hợp để phục vụ nhu cầu vận chuyển trên toàn tiểu bang, khu vực và địa phương. I-205 trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ đáp ứng đầy đủ nhu cầu vận chuyển trên toàn tiểu bang, khu vực và địa phương vì một số lý do, bao gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp giảm số giờ tắc nghẽn hàng ngày dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng, với tối đa 2 giờ tắc nghẽn vừa phải ở các vị trí hạn chế trên I-205 (như được mô tả trong TTR Mục 5.3.3, Bảng 5- 12). Tám cây cầu trên I-205 trong khu vực Dự án sẽ được nâng cấp hoặc xây dựng lại để chịu được một sự kiện địa chấn lớn, điều này sẽ giúp tạo điều kiện thuận lợi cho việc di chuyển vật tư và dịch vụ hiệu quả trên tuyến đường huyết mạch bắc-nam toàn tiểu bang này sau một thảm họa thiên nhiên lớn. <p>Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ nhất quán với các cải tiến I-205 được ODOT, Metro, Thành phố Oregon và West Linn xác định là ưu tiên để giải quyết nút cổ chai giao thông giữa Thành phố Oregon và nút giao thông I-205/Đường Stafford.</p>
	<p>Mục đích (1)(e) <i>Giảm ô nhiễm từ giao thông vận tải để đáp ứng các mục tiêu theo luật định và điều hành trên toàn tiểu bang nhằm giảm ô nhiễm khí hậu</i></p>	<p>không nhất quán. Lượng khí thải gây ô nhiễm không khí và khí nhà kính sẽ thấp hơn so với các điều kiện hiện tại theo cả Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng chủ yếu nhờ vào những cải tiến trong công nghệ phương tiện, doanh thu của các phương tiện kém hiệu quả hơn từ đường bộ cũng như việc thực hiện các quy định về nhiên liệu và động cơ. Tuy nhiên, Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không phù hợp với các mục tiêu trên toàn tiểu bang về giảm ô nhiễm do giao thông vận tải vì giải pháp thay thế này sẽ có số dặm xe di chuyển trong khu vực dự kiến (VMT) cao hơn từ 5% đến 8% so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045 và 2027, tương ứng. VMT cao hơn này sẽ dẫn đến mức ô nhiễm không khí cao hơn từ 3% đến 10% và lượng phát thải khí nhà kính trong khu vực cao hơn từ 4% đến 6% theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045 và 2027, tương ứng. Báo cáo Kỹ thuật về Chất lượng Không khí của Dự án Thu phí I-205 và Báo cáo Kỹ thuật về Phát thải Khí nhà kính và Năng lượng của Dự án Thu phí I-205 cung cấp thêm chi tiết về chất lượng không khí và tác động khí hậu trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ dẫn đến lượng khí thải gây ô nhiễm không khí và khí nhà kính thấp hơn so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Vào năm 2027, lượng khí thải độc hại trong không khí (MSAT) từ nguồn di động ròng sẽ thấp hơn từ 3% đến 9% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Lượng phát thải chất gây ô nhiễm theo tiêu chí được mô hình hóa ước tính sẽ thấp hơn từ 0,3% đến 7% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Vào năm 2045, lượng khí thải MSAT ròng sẽ thấp hơn từ 7% đến 10% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Lượng phát thải chất gây ô nhiễm theo tiêu chí được mô hình hóa ước tính sẽ thấp hơn từ 0,3% đến 12% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Do đó, Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ nhất quán với mục tiêu giảm ô nhiễm do giao thông vận tải.</p> <p>Báo cáo Kỹ thuật về Chất lượng Không khí của Dự án Thu phí I-205 và Báo cáo Kỹ thuật về Phát thải Khí nhà kính và Năng lượng của Dự án Thu phí I-205 cung cấp thêm chi tiết về chất lượng không khí và tác động khí hậu trong Giải pháp Thay thế Xây dựng.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Mục đích (1)(h) <i>Tạo điều kiện thuận lợi cho luồng vận chuyển hàng hóa, hàng hóa và dịch vụ an toàn trong các khu vực và trên toàn tiểu bang thông qua nhiều phương thức bao gồm vận tải đường bộ, đường hàng không, đường sắt và đường biển.</i></p>	<p>Không nhất quán. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhìn chung sẽ không tạo điều kiện thuận lợi cho luồng vận chuyển hàng hóa, hàng hóa và dịch vụ bằng xe tải an toàn trong khu vực có khả năng bị ảnh hưởng (API) dọc theo I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác.</p> <p>Mục 5.3.6 và Bảng 5-36 của TTR chỉ ra rằng hầu hết các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải trong API (bao gồm I-205, OR 213 và I-5) sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng. Ví dụ: thời gian di chuyển vào giờ cao điểm I-205 AM và PM về hướng bắc giữa các đoạn đường nối I-5 và SE 82nd Drive sẽ dài hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với đến Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng nam của I-205 trong cùng một khu vực sẽ dài hơn 26% (3,8 và 3,7 phút), theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API, bao gồm các phần của OR 213, I-5 và OR 99E, sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn tới 26% trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>Ngoài ra, như được mô tả trong Mục 5.3.7 của TTR, sẽ có thêm khoảng 26% va chạm (đại diện cho khoảng 144 va chạm) trên I-205 theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045 do I-205 cao hơn lưu lượng giao thông.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng nói chung sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho luồng vận chuyển hàng hóa, hàng hóa và dịch vụ bằng xe tải an toàn trong API dọc theo I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng hầu hết các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải trong API (bao gồm I-205, OR 213 và I-5) sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều của I-205 theo hướng Bắc sẽ ngắn hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) vào năm 2045. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều của I-205 về phía Nam sẽ ngắn hơn lần lượt là 26% (3,8 và 3,7 phút) vào năm 2045. Các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API, bao gồm các phần của OR 213, I-5 và OR 99E, sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn tới 26% theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng. Một số đoạn đường đi về hướng nam OR 99E sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn tới 31% (khoảng 3 phút) trong Thành phố Oregon theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. ODOT đang đề xuất các biện pháp giảm thiểu được thiết kế để cải thiện lưu lượng giao thông ở trung tâm Thành phố Oregon, như được mô tả trong Mục 6.1 TTR.</p> <p>Ngoài ra, như được mô tả trong Mục 5.3.7 của TTR, sẽ có ít hơn khoảng 26% va chạm (đại diện cho khoảng 144 va chạm) trên I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045 do I-205 thấp hơn lưu lượng giao thông.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Mục đích (1)(i) <i>Bảo vệ chức năng của các phương tiện, hành lang và địa điểm giao thông hiện có và đã được lên kế hoạch</i></p>	<p>Không nhất quán. Nhìn chung, Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không giúp bảo vệ chức năng của các cơ sở giao thông, hành lang và địa điểm hiện có và đã được lên kế hoạch.</p> <p>Như đã nêu trong TTR và EA, Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ có mức độ tắc nghẽn, độ tin cậy của việc đi lại, khả năng vận chuyển hàng hóa, sức chứa và khả năng phục hồi địa chấn kém hơn so với Giải pháp thay thế xây dựng và do đó sẽ không bảo vệ các chức năng của I-205, như đã thảo luận trong các điểm dưới.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mức độ tắc nghẽn (TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12) <ul style="list-style-type: none"> ○ Lên đến 14 giờ tắc nghẽn nghiêm trọng hoặc trung bình mỗi ngày tùy thuộc vào vị trí ▪ Độ tin cậy của chuyến đi (TTR Mục 5.3.3, Hình 5-19 đến 5-22) <ul style="list-style-type: none"> ○ Biến động lớn hơn về thời gian di chuyển, cao hơn từ 1 đến 25 phút trong giờ cao điểm sáng và chiều đối với hành trình I-205 đi về hướng bắc và hướng nam so với theo Giải pháp thay thế xây dựng. ▪ Thời gian di chuyển hàng hóa (TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36) sẽ dài hơn Giải pháp thay thế xây dựng trên I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa khác trong API, chẳng hạn như các phần của I-5, OR 213 và OR 99E, trong 2045. ▪ Dung tích <ul style="list-style-type: none"> ○ Làn đường di chuyển thứ ba liên tục theo mỗi hướng của I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ không được hoàn thành và các nút thắt cổ chai sẽ vẫn còn. ○ Làn đường phụ trợ mới giữa OR 99E và OR 213 sẽ không được cung cấp. ▪ Khả năng phục hồi địa chấn (EA Phần 2.1.2) <ul style="list-style-type: none"> ○ Tám cầu bổ sung trên I-205 trong API không đáp ứng các tiêu chí thiết kế kháng chấn hiện tại sẽ không được nâng cấp hoặc thay thế. <p>Chức năng của các cơ sở giao thông vận tải địa phương sẽ thay đổi theo vị trí theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Nói chung, thời gian di chuyển trên các con đường được sử dụng để tiếp cận I-205 cách xa các cây cầu có thu phí (ví dụ: Đường SW Borland, Đường SW Stafford và Đường Willamette Falls Drive) sẽ lâu hơn trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Xây dựng vì tắc nghẽn I-205 đang diễn ra, dẫn đến việc tiếp tục định tuyến lại các đường địa phương xảy ra trong các điều kiện hiện tại, như được mô tả trong Mục 4.2.3 và 5.3.3 của TTR. Hầu hết trong số 50 giao lộ được nghiên cứu trong API sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương theo cả hai giải pháp thay thế vào năm 2027 và 2045, như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR.</p> <p>Tương tự như Giải pháp thay thế xây dựng, Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ dẫn đến một số tác động đối với đường địa phương và giao lộ trong API. Tuy nhiên, các biện pháp giảm thiểu được xác định trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ không được thực hiện; do đó, Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không phù hợp với TPR.</p>	<p>Nhất quán. Nhìn chung, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp bảo vệ chức năng của các cơ sở giao thông, hành lang và địa điểm hiện có và đã được lên kế hoạch.</p> <p>Như đã nêu trong TTR và EA, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ cải thiện tình trạng tắc nghẽn, độ tin cậy của việc đi lại, thời gian vận chuyển hàng hóa, công suất và khả năng phục hồi địa chấn và do đó sẽ bảo vệ các chức năng của I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng, như đã thảo luận trong Giải pháp thay thế xây dựng điểm dưới đây.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mức độ tắc nghẽn (TTR Mục 5.3.3., Bảng 5-12) <ul style="list-style-type: none"> ○ Tối đa 2 giờ tắc nghẽn vừa phải mỗi ngày tùy thuộc vào vị trí ▪ Độ tin cậy của chuyến đi (TTR Mục 5.3.3, Hình 5-19 đến 5-22.) <ul style="list-style-type: none"> ○ Ổn định hơn về thời gian di chuyển trong giờ cao điểm AM và PM đối với hành trình I-205 hướng bắc và hướng nam. ▪ Thời gian di chuyển hàng hóa (TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36) thường sẽ ngắn hơn trên I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa khác trong API, chẳng hạn như các phần của I-5, OR 213 và OR 99E, dao động từ 3,7 đến ít hơn 14,5 phút trong giờ cao điểm sáng và chiều đối với hành trình đi về phía bắc và phía nam. ▪ Dung tích <ul style="list-style-type: none"> ○ Làn đường di chuyển thứ ba liên tục theo mỗi hướng của I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ được cung cấp trong đoạn đường hai làn còn lại cuối cùng của I-205. ▪ Khả năng phục hồi địa chấn (EA Phần 2.1.2) <ul style="list-style-type: none"> ○ Tám cây cầu bổ sung trên I-205 trong API sẽ nhận được nâng cấp hoặc thay thế địa chấn. <p>Chức năng của các phương tiện giao thông địa phương sẽ thay đổi theo vị trí theo Giải pháp thay thế xây dựng. Nhìn chung, thời gian di chuyển trên các con đường được sử dụng để tiếp cận I-205 cách xa các cây cầu có thu phí hơn (ví dụ: Đường SW Borland, Đường SW Stafford và Đường Willamette Falls Drive) sẽ ngắn hơn trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vì năng lực được bổ sung và định giá tắc nghẽn sẽ cải thiện hoạt động của I-205, như được mô tả trong Mục 5.3.3 TTR. Thời gian di chuyển sẽ tương tự hoặc lâu hơn một chút theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng trên các đoạn đường gần trung tâm Thành phố Oregon (ví dụ: các phần của OR 43, Main Street và OR 99E), tùy thuộc vào hướng di chuyển và thời gian trong ngày, do phải định tuyến lại bổ sung liên quan đến các phương tiện tránh cầu có thu phí, như được mô tả trong Mục 5.3.2 TTR. Hầu hết trong số 50 giao lộ được nghiên cứu trong API sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương theo cả hai giải pháp thay thế vào năm 2027 và 2045, như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR.</p> <p>Giải pháp thay thế xây dựng sẽ dẫn đến một số tác động đối với đường địa phương và giao lộ trong API. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ bao gồm các cải tiến về giao thông, phương tiện công cộng, người đi bộ và/hoặc xe đạp như các biện pháp giảm thiểu (TTR Mục 6.1, 6.2 và 6.3) để giải quyết các tác động tiềm ẩn và bảo vệ chức năng của các phương tiện giao thông, cho phép thống nhất với TPR.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Mục đích (1)(j) <i>Cung cấp cho việc xây dựng và triển khai các phương tiện giao thông, cải tiến và dịch vụ cần thiết để hỗ trợ các kế hoạch toàn diện đã được thừa nhận.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không cung cấp cho việc xây dựng và triển khai các cải tiến vật chất theo kế hoạch đối với I-205 cần thiết để hỗ trợ các kế hoạch toàn diện đã được thừa nhận của Quận Clackamas, Thành phố West Linn, Thành phố Oregon và Thôn Stafford. Nhìn chung, các kế hoạch toàn diện được thừa nhận này có chung mục tiêu và chính sách để phục vụ nhu cầu đi lại hiện có và dự kiến; giảm ùn tắc; cung cấp khả năng tiếp cận và độ tin cậy của xe tải chờ hàng; giảm số người chết và bị thương liên quan đến giao thông vận tải; cải thiện khả năng tiếp cận việc làm, trường học và chăm sóc sức khỏe. Cần có những cải tiến vật lý đối với I-205 để đạt được những mục tiêu này và sẽ không xây ra theo Giải pháp thay thế không xây dựng, điều này sẽ dẫn đến sự không nhất quán với TPR.</p> <p>Vui lòng xem các cuộc thảo luận bên dưới trong bảng này để biết phần thảo luận về sự không nhất quán của Giải pháp Thay thế Không Xây dựng với các mục tiêu và chính sách liên quan của Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Quận Clackamas, Kế hoạch Toàn diện West Linn, Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải West Linn, Kế hoạch Toàn diện Thành phố Oregon, Hệ thống Giao thông Thành phố Oregon Kế hoạch, và Kế hoạch Tầm nhìn Cộng đồng Stafford Hamlet.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ cung cấp cho việc xây dựng và triển khai các cải tiến vật chất đối với I-205 cần thiết để hỗ trợ các kế hoạch toàn diện đã được thừa nhận của Quận Clackamas, Thành phố West Linn, Thành phố Oregon City và Stafford Hamlet. Những kế hoạch toàn diện được thừa nhận này có chung mục tiêu và chính sách để phục vụ nhu cầu đi lại hiện có và dự kiến; giảm ùn tắc; cung cấp khả năng tiếp cận và độ tin cậy của xe tải chờ hàng; giảm số người chết và bị thương liên quan đến giao thông vận tải; cải thiện khả năng tiếp cận việc làm, trường học và chăm sóc sức khỏe. Các cải tiến về mặt vật chất đối với I-205, bao gồm các cải tiến về mở rộng và địa chấn, sẽ hỗ trợ đạt được các mục tiêu này, như được mô tả trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí EA, TTR và I-205</i>.</p> <p>Vui lòng xem các cuộc thảo luận bên dưới trong bảng này để biết các mục tiêu và chính sách hiện hành của Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Quận Clackamas, Kế hoạch Toàn diện West Linn, Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải West Linn, Kế hoạch Toàn diện Thành phố Oregon, Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Thành phố Oregon và Kế hoạch Tầm nhìn Cộng đồng Stafford Hamlet.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Mục đích (1)(m)</p> <p><i>Yêu cầu sự phối hợp giữa các chính quyền địa phương bị ảnh hưởng và các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển và tính nhất quán giữa các kế hoạch vận chuyển của tiểu bang, khu vực và địa phương.</i></p>	<p>không nhất quán. Mặc dù sự phối hợp giữa các chính quyền địa phương bị ảnh hưởng và các nhà cung cấp dịch vụ vận tải sẽ tiếp tục theo Giải pháp thay thế không xây dựng, nhưng việc triển khai Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không hỗ trợ sự thống nhất giữa các kế hoạch vận chuyển của tiểu bang, khu vực và địa phương. Các cải tiến vật lý đối với I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng là một phần của các dự án đã được lên kế hoạch xác định và/hoặc cần thiết để đáp ứng các chính sách trong tất cả các kế hoạch vận chuyển trong API.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ hỗ trợ tính nhất quán giữa các kế hoạch giao thông vận tải của tiểu bang, khu vực và địa phương vì các cải tiến vật chất đối với dự án I-205 được xác định trong tất cả các kế hoạch giao thông vận tải trong API. ODOT đã tham gia phối hợp chặt chẽ với tất cả các chính quyền địa phương bị ảnh hưởng và các nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong suốt quá trình phát triển Giải pháp thay thế xây dựng. Là một phần của quy trình đánh giá môi trường, ODOT đã mời ý kiến đóng góp từ 25 cơ quan tham gia, bao gồm chính quyền địa phương và các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cục Chất lượng Môi trường Oregon ▪ Văn phòng Bảo tồn Lịch sử Bang Oregon ▪ Bộ Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington ▪ C-Trần ▪ tàu điện ▪ Cảng Portland ▪ Cảng Vancouver ▪ Hội đồng Giao thông Khu vực Tây Nam Washington ▪ trimet ▪ Hạt Clackamas ▪ Quận Clark, WA ▪ Hạt Multnomah ▪ Quận Washington ▪ thành phố Gladstone ▪ Thành phố Gresham ▪ Thành phố Thung lũng Hạnh phúc ▪ Thành phố Hồ Oswego ▪ Thành phố Milwaukie ▪ Thành phố Oregon Thành phố ▪ thành phố Portland ▪ Thành phố Rivergrove ▪ Thành phố Tualatin ▪ thành phố Vancouver ▪ Thành phố Tây Linn ▪ Thành PhốWilsonville <p>ODOT và FHWA cũng đã tổ chức một loạt hội thảo và cuộc họp với các khu vực pháp lý địa phương vào tháng 8 và tháng 9 năm 2022 để thảo luận về các biện pháp giảm thiểu được đề xuất liên quan đến tác động của Giải pháp thay thế xây dựng. Những người tham gia bao gồm đại diện từ các Thành phố Canby, Gladstone, Hồ Oswego, Thành phố Oregon, Rivergrove, Tualatin và West Linn; Quận Clackamas và Washington; Vận Chuyển Khu Vực Canby; Chuyển tuyến khu vực phía Nam Metro; và TriMet.</p> <p>Chương 4 của EA cung cấp thêm chi tiết về sự phối hợp liên ngành đã diễn ra như một phần của quá trình đánh giá môi trường.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
<p>Kế hoạch Vận tải Oregon (OTP)</p>	<p>Chính sách 1.3, Chiến lược 1.3.1 <i>Sử dụng phương pháp quy hoạch vùng và phối hợp liên vùng để giải quyết các vấn đề vượt qua các ranh giới phát triển đô thị.</i></p>	<p>không nhất quán. I-205 trong khu vực dự án đã xác định được các vấn đề, bao gồm tắc nghẽn, di chuyển hàng hóa, an toàn và khả năng phục hồi địa chấn, kéo dài qua các ranh giới phát triển đô thị. Giải pháp thay thế Không xây dựng sẽ không phù hợp với kế hoạch khu vực đang diễn ra và các nỗ lực điều phối liên khu vực để giải quyết những vấn đề đã xác định này.</p>	<p>Nhất quán. I-205 trong khu vực dự án đã xác định được các vấn đề, bao gồm tắc nghẽn, di chuyển hàng hóa, an toàn và khả năng phục hồi địa chấn, kéo dài qua các ranh giới phát triển đô thị.</p> <p>Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ giải quyết các vấn đề đã xác định phù hợp với các nỗ lực điều phối liên vùng và quy hoạch vùng đang diễn ra. ODOT đã triệu tập ba nhóm làm việc để phát triển Dự án Thu phí I-205:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nhân viên Cơ quan Đối tác Khu vực: Nhóm này bao gồm các nhân viên cơ quan đại diện cho R1ACT, Ủy ban Cố vấn Chính sách Chung về Giao thông Vận tải của Metro và Ủy ban Giao thông Khu vực Tây Nam Washington. R1ACT là một cơ quan tư vấn bao gồm 31 thành viên bỏ phiếu, bao gồm ngành công nghiệp tư nhân, cơ quan vận chuyển, các bên liên quan và các quan chức được bầu, những người cộng tác về các vấn đề giao thông vận tải ảnh hưởng đến ODOT Khu vực 1 (phục vụ tất cả các Quận Clackamas, Multnomah và Hood River và phía đông Quận Washington) . Nhóm này đã họp trước các cuộc họp của R1ACT để nghe thông tin cập nhật về Dự án và cung cấp thông tin đầu vào mà R1ACT yêu cầu. ▪ Nhóm lập mô hình khu vực: Nhóm này bao gồm các nhân viên của cơ quan có hiểu biết kỹ thuật về lập mô hình giao thông vận tải để cung cấp thông tin đầu vào về phương pháp lập mô hình cho Dự án. ▪ Nhóm làm việc về phương tiện công cộng và đa phương thức: Nhóm này bao gồm các nhân viên của cơ quan có kiến thức về hệ thống phương tiện công cộng, người đi bộ và xe đạp tại địa phương để cung cấp ý kiến đóng góp về cách các yếu tố này có thể bị ảnh hưởng hoặc kết hợp vào Dự án. <p>ODOT đã gặp gỡ thường xuyên với từng nhóm công tác này trong quá trình xây dựng Đánh giá Môi trường này để cung cấp thông tin cập nhật về Dự án, trả lời các câu hỏi và khuyến khích các cơ quan gửi nhận xét trong giai đoạn lấy ý kiến công chúng. Chương 4 của EA cung cấp thêm chi tiết về sự phối hợp đã diễn ra như một phần của quá trình đánh giá môi trường và phát triển dự án.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Chính sách 2.1, Chiến lược 2.1.4</p> <p><i>Ví dụ, nâng cao hiệu quả và giảm xung đột giữa những người sử dụng phương tiện giao thông bằng cách giảm tắc nghẽn và các hạn chế về mặt hình học, đồng thời cải thiện hoặc loại bỏ các giao lộ phương thức. Cung cấp một mạng lưới đường huyết mạch và đường cao tốc để vận chuyển hàng hóa và dịch vụ một cách hiệu quả đồng thời tăng cường sự an toàn và di chuyển của cộng đồng trên các đường phố địa phương.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không nâng cao hiệu quả và giảm xung đột giữa những người sử dụng phương tiện giao thông vì không có công suất bổ sung nào được bổ sung cho I-205 và các nút thắt cổ chai sẽ vẫn còn. Trong phần lớn chiều dài 26,5 dặm của mình, I-205 có sáu làn đường (ba làn đường đi qua mỗi hướng). Đoạn bốn làn xe duy nhất còn lại là từ Đường Stafford đến OR 99E. Việc chuyển đổi từ đoạn đường bốn làn sang sáu làn dẫn đến tình trạng tắc nghẽn, tắc nghẽn và va chạm tái diễn, như được mô tả trong Mục EA 1.2.3. Ngoài ra, số vụ va chạm trên I-205 sẽ cao hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng do tắc nghẽn tái diễn và lưu lượng giao thông cao hơn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng việc di chuyển hàng hóa và dịch vụ trên I-205 và hầu hết các đoạn đường hành lang được nghiên cứu khác trong Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ có hiệu quả thấp hơn Giải pháp thay thế xây dựng. I-205 và các phần của OR 213, I-5 và OR 99E trong API sẽ có thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều dài hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ có tác động hỗn hợp đối với sự an toàn và các hoạt động di chuyển của cộng đồng trên các đường phố địa phương tùy thuộc vào vị trí. Như được mô tả trong Mục 5.3.7 của TTR, số vụ va chạm xe cộ trên các đoạn đường API (SW Borland Rd, OR 213, OR 43, OR 99E, SW Stafford Rd, Willamette Falls Dr) và tại các giao lộ đường phố địa phương nhìn chung sẽ tương tự như Giải pháp Thay thế Xây dựng trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng vào năm 2027 và 2045, tùy thuộc vào địa điểm. Nói chung, thời gian di chuyển trên các con đường được sử dụng để tiếp cận I-205 cách xa các cây cầu có thu phí (ví dụ: Đường SW Borland, Đường SW Stafford và Đường Willamette Falls Drive) sẽ lâu hơn trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Xây dựng bởi vì tình trạng tắc nghẽn I-205 đang diễn ra, dẫn đến việc tiếp tục định tuyến lại các đường địa phương xảy ra trong các điều kiện hiện tại, như được mô tả trong Mục 4.2.3 và 5.3.3 của TTR.</p> <p>Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ dẫn đến một số tác động đối với đường địa phương và giao lộ trong API tại các vị trí tương tự như Giải pháp Thay thế Xây dựng. Tuy nhiên, các biện pháp giảm thiểu được xác định trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ không được thực hiện; do đó, Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không phù hợp với TPR.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ nâng cao hiệu quả và giảm xung đột giữa những người sử dụng phương tiện giao thông bằng cách xây dựng làn đường thứ ba theo mỗi hướng của I-205, điều này sẽ làm giảm các nút thắt cổ chai hiện có và số giờ tắc nghẽn hàng ngày trên I-205, như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR. Sẽ có ít hơn khoảng 26% va chạm trên I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng do sức chứa bổ sung và lưu lượng giao thông thấp hơn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng việc di chuyển hàng hóa và dịch vụ trên I-205 và hầu hết các đoạn đường hành lang được nghiên cứu khác trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có hiệu quả cao hơn Giải pháp thay thế không xây dựng. I-205 và các phần của OR 213, I-5 và OR 99E trong API sẽ có thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều dài hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ có tác động hỗn hợp đến sự an toàn và các hoạt động di chuyển của cộng đồng trên các đường phố địa phương tùy thuộc vào vị trí. Như được mô tả trong Mục 5.3.7 của TTR, số vụ va chạm xe cộ trên các đoạn đường API (SW Borland Rd, OR 213, OR 43, OR 99E, SW Stafford Rd, Willamette Falls Dr) và tại các giao lộ đường phố địa phương, nhìn chung sẽ tương tự nhau đến Giải pháp thay thế xây dựng trong Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và 2045, tùy thuộc vào địa điểm. Nói chung, thời gian di chuyển trên các con đường được sử dụng để tiếp cận I-205 cách xa các cây cầu có thu phí (ví dụ: Đường SW Borland, Đường SW Stafford và Đường Willamette Falls Drive) sẽ lâu hơn trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Xây dựng bởi vì tình trạng tắc nghẽn I-205 đang diễn ra, dẫn đến việc tiếp tục định tuyến lại các đường địa phương xảy ra trong các điều kiện hiện tại, như được mô tả trong Mục 4.2.3 và 5.3.3 của TTR.</p> <p>Giải pháp thay thế xây dựng sẽ dẫn đến một số tác động đối với đường địa phương và giao lộ trong API. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ bao gồm các cải tiến về giao thông, phương tiện công cộng, người đi bộ và/hoặc xe đạp như các biện pháp giảm thiểu (TTR Mục 6.1, 6.2 và 6.3) để giải quyết các tác động tiềm ẩn và bảo vệ chức năng của các phương tiện giao thông, cho phép thống nhất với TPR.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Chính sách 3.1, Chiến lược 3.1.1</p> <p><i>Phát triển các kế hoạch và kế hoạch tổng thể về giao thông vận tải của tiểu bang, khu vực và địa phương nhằm giải quyết các nhu cầu vận chuyển hàng hóa hiện tại trong tương lai, các vấn đề và chiến lược kinh tế. Cùng định vị các hoạt động kinh tế và các phương tiện giao thông thích hợp với khả năng tiếp cận thuận tiện và đáng tin cậy với các phương án vận chuyển hàng hóa.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không phù hợp với sự phát triển của các kế hoạch vận chuyển phối hợp của tiểu bang, khu vực và địa phương nhằm giải quyết các vấn đề và nhu cầu vận chuyển hàng hóa hiện tại và tương lai cho I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa khác trong API.</p> <p>Như đã thảo luận trong Mục 5.3.6 của TTR, việc vận chuyển hàng hóa bằng xe tải dọc theo I-205 nhìn chung sẽ kém hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng và sẽ không đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong tương lai trên toàn API. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng Bắc giữa đường dốc I-5 và đường SE 82nd Drive sẽ dài hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng trong 2045. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng nam của I-205 trong cùng khu vực đó sẽ dài hơn 26% (3,8 và 3,7 phút) tương ứng theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API, bao gồm các phần của OR 213, I-5 và OR 99E, sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn tới 26% trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ nhất quán với việc phát triển các kế hoạch vận chuyển phối hợp của tiểu bang, khu vực và địa phương nhằm giải quyết các vấn đề và nhu cầu vận chuyển hàng hóa hiện tại và tương lai cho I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa khác trong API.</p> <p>Như đã thảo luận trong Mục 5.3.6 của TTR, khả năng vận chuyển hàng hóa bằng xe tải nói chung sẽ tốt hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng và sẽ đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận chuyển hàng hóa hiện tại và tương lai trên khắp API. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều về hướng Bắc sẽ ngắn hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045. Thời gian đi lại trong giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam sẽ ngắn hơn 26% (3,8 và 3,7 phút), tương ứng, dọc theo I-205 vào năm 2045. Các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API, bao gồm các phần của OR 213, I-5 và OR 99E, sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn tới 26% theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng. Một số đoạn đường đi về hướng nam OR 99E sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn tới 31% (khoảng 3 phút) trong Thành phố Oregon theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. ODOT đang đề xuất các biện pháp giảm thiểu được thiết kế để cải thiện lưu lượng giao thông ở trung tâm Thành phố Oregon, như được mô tả trong Mục 6.1 TTR.</p>
	<p>Chính sách 4.1, Chiến lược 4.1.3</p> <p><i>Đánh giá tác động của các tai biến địa chất và thiên tai bao gồm động đất, lũ lụt, lở đất và đá lở, đối với hiệu quả và tính bền vững của vị trí và thiết kế của các phương tiện giao thông mới hoặc cải tiến khi thích hợp.</i></p>	<p>Nhất quán. Tác động của các tai biến địa chất và nâng cấp địa chấn đã được đánh giá cho Giải pháp Thay thế Không Xây dựng như một phần của Đánh giá Môi trường. Vì các cải tiến được đề xuất cho tám cây cầu bổ sung trong API sẽ không được xây dựng nên Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không hỗ trợ nhu cầu Dự án đã xác định trong Mục 1.4.6 của EA và sẽ không cung cấp hệ thống giao thông hiệu quả hoặc bền vững trong và sau một sự kiện địa chấn.</p>	<p>Nhất quán. Tác động của các tai biến địa chất và nâng cấp địa chấn đã được đánh giá cho Giải pháp thay thế xây dựng như một phần của Đánh giá môi trường. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ xây dựng các nâng cấp địa chấn và thay thế tám cây cầu bổ sung, sẽ hỗ trợ nhu cầu của Dự án được xác định trong Mục EA 1.4.6 và cung cấp một hệ thống hiệu quả hoặc bền vững trong và sau một sự kiện địa chấn.</p>
<p>Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</p>	<p>Chính sách 1C, Hành động 1C.4</p> <p><i>Xem xét tầm quan trọng của tính kịp thời trong vận chuyển hàng hóa trong việc xây dựng và thực hiện các kế hoạch và dự án trên các tuyến đường vận chuyển hàng hóa.</i></p> <p><i>Hình 10b</i></p> <p><i>I-205 là tuyến đường vận chuyển hàng hóa được chỉ định.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không hỗ trợ cải thiện tính kịp thời trong các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng xe tải trên I-205 và các tuyến đường vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 cho thấy rằng, theo Giải pháp thay thế không xây dựng, thời gian di chuyển của xe tải chờ hàng trên I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API sẽ lâu hơn so với Giải pháp thay thế xây dựng. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng Bắc giữa đường dốc I-5 và đường SE 82nd Drive sẽ dài hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng trong 2045. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng nam của I-205 trong cùng khu vực đó sẽ dài hơn 26% (3,8 và 3,7 phút) tương ứng theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API, bao gồm các phần của OR 213, I-5 và OR 99E, sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn tới 26% trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p>	<p>nhất quán. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ hỗ trợ cải thiện tính kịp thời trong các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng xe tải trên I-205 và các tuyến đường vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 cho thấy Giải pháp thay thế xây dựng nhìn chung sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn đối với hàng hóa bằng xe tải trên I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều về hướng Bắc sẽ ngắn hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam sẽ ngắn hơn 26% (3,8 và 3,7 phút), tương ứng, dọc theo I-205 vào năm 2045.</p> <p>Các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải khác trong API, bao gồm các phần của OR 213, I-5 và OR 99E, sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn tới 26% theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng. Một số đoạn đường đi về hướng nam OR 99E sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn tới 31% (khoảng 3 phút) trong Thành phố Oregon theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. ODOT đang đề xuất các biện pháp giảm thiểu được thiết kế để cải thiện lưu lượng giao thông ở trung tâm Thành phố Oregon, như được mô tả trong Mục 6.1 TTR.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Chính sách 1F: Chính sách di chuyển trên đường cao tốc</p> <p><i>Chính sách của Bang Oregon là duy trì mức độ di chuyển có thể chấp nhận được và đáng tin cậy trên hệ thống đường cao tốc của bang, phù hợp với kỳ vọng đối với từng loại cơ sở, vị trí và mục tiêu chức năng. Các mục tiêu di chuyển trên đường cao tốc sẽ là công cụ ban đầu để xác định các thiếu sót và xem xét các giải pháp cho di chuyển của phương tiện trên hệ thống nhà nước.</i></p> <p><i>Bảng 7: Các mục tiêu về tỷ lệ khối lượng trên công suất bên trong Metro</i></p> <p><i>I-205 có mục tiêu 0,99 v/c.</i></p>	<p>Nhất quán. Theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045, tất cả các đoạn đi về hướng bắc và hướng nam của I-205 sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển của OHP là 0,99 v/c đối với đường cao tốc của bang (xem Mục 5.3.3 TTR, Bảng 5-10 và 5-11). Cần lưu ý rằng các mục tiêu v/c trong OHP được sử dụng trong giai đoạn lập kế hoạch để xác định các thiếu sót của hệ thống trong tương lai. Ở tỷ lệ av/c là 1,0, công suất của một cơ sở được coi là được sử dụng hết khi v/c của một cơ sở tiến đến 1,0, tắc nghẽn tăng lên và hiệu suất giảm xuống.</p> <p>LOS là một cách khác để đo lường hiệu suất và mức độ tắc nghẽn, và do đó, tính di động của đường bộ. Trong Giải pháp thay thế không xây dựng, tất cả các đoạn của I-205 đi về hướng bắc và nam giữa Đường Stafford và OR 43 và đoạn giữa OR 213 và Đường lái xe số 82 SE dự kiến sẽ hoạt động tại LOS F vào năm 2045, cho thấy độ trễ rất cao. Ngoài ra, trong giờ cao điểm chiều, tất cả các đoạn đường I-205 đi về hướng bắc và hướng nam giữa Đường Stafford và Đường SE 82nd Drive dự kiến sẽ hoạt động tại LOS F. (xem Mục 5.3.3 TTR, Bảng 5-10 và 5-11)</p>	<p>Nhất quán. Theo Giải pháp thay thế xây dựng, tất cả các đoạn đường hướng bắc và hướng nam của I-205 sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển của OHP là 0,99 v/c đối với đường cao tốc của tiểu bang. Tuy nhiên, Chính sách OHP 1F không áp dụng cho thiết kế đường cao tốc. Các tiêu chuẩn di động thiết kế riêng biệt có trong Cẩm nang thiết kế đường cao tốc (HDM) của ODOT; Các tiêu chuẩn thiết kế của HDM được áp dụng cho thiết kế/phát triển dự án, bao gồm cả những cải tiến trong Giải pháp thay thế xây dựng. Chuẩn thiết kế HDM v/c là 0,75. Trong trường hợp I-205 không đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế HDM v/c là 0,75 (xem TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-10 và 5-11), ODOT sẽ tìm kiếm một ngoại lệ đối với tiêu chuẩn thiết kế (tức là một ngoại lệ thiết kế) từ Kỹ sư Giao thông-Đường bộ Nhà nước.</p> <p>Như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR, về tổng thể, theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045, sẽ ít tắc nghẽn hơn trên I-205 đi về phía bắc trong thời gian cao điểm AM và ít tắc nghẽn hơn đáng kể trong thời gian cao điểm PM so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Tương tự, công suất bổ sung và chiến lược định giá tắc nghẽn được đề xuất như một phần của Giải pháp thay thế xây dựng sẽ mang lại điều kiện vận hành tốt hơn với thời gian di chuyển được cải thiện trên I-205 đi về hướng nam.</p>
	<p>Chính sách 1G, Hành động 1G.1</p> <p><i>Sử dụng các ưu tiên sau để phát triển các kế hoạch hành lang, kế hoạch hệ thống giao thông, Chương trình Cải thiện Giao thông vận tải Toàn Tiểu bang và các kế hoạch dự án để đáp ứng nhu cầu đường cao tốc. Trước tiên, thực hiện các biện pháp có mức độ ưu tiên thấp hơn rõ ràng là hiệu quả hơn về chi phí hoặc trừ khi biện pháp đó rõ ràng hỗ trợ tốt hơn cho sự an toàn, quản lý tăng trưởng hoặc các cân nhắc về khả năng sinh sống và khả năng kinh tế khác.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Bảo vệ hệ thống hiện có.</i> <i>2. Nâng cao hiệu quả và năng lực của các cơ sở đường cao tốc hiện có.</i> <i>3. Thêm dung lượng cho hệ thống hiện có.</i> <i>4. Thêm tiện ích mới vào hệ thống.</i> 	<p>không nhất quán. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không đáp ứng nhu cầu đường cao tốc như được xác định trong Chương trình cải thiện giao thông vận tải toàn tiểu bang và các kế hoạch khu vực và địa phương vì các cải tiến bổ sung cho I-205 sẽ không được xây dựng. Hơn nữa, Giải pháp thay thế Không xây dựng sẽ không nhất quán với các ưu tiên được xác định trong Chính sách 1G, Hành động 1G.1. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không bảo vệ hệ thống hiện tại vì giá tắc nghẽn, biển báo thông tin cho khách du lịch và các biện pháp giảm thiểu bổ sung liên quan đến quá cảnh và vận chuyển tích cực sẽ không được cung cấp. Hiệu quả và công suất của hệ thống I-205 hiện tại sẽ không được cải thiện do việc nâng cấp địa chấn, thay thế cầu và làn đường phụ theo kế hoạch giữa OR 99E và OR 213 sẽ không được xây dựng. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không bổ sung công suất cho hệ thống hiện tại như được ưu tiên trong các kế hoạch của tiểu bang, khu vực và địa phương vì việc mở rộng theo kế hoạch (làn đường thứ ba giữa Đường Stafford và OR 213) sẽ không được hoàn thành.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ đáp ứng các nhu cầu về đường cao tốc như được xác định trong Chương trình Cải thiện Giao thông Vận tải Toàn Tiểu bang và các kế hoạch khu vực và địa phương vì các cải tiến bổ sung cho I-205 sẽ được xây dựng. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ nhất quán với các ưu tiên được xác định trong Chính sách 1G, Hành động 1G.1.</p> <p>Giải pháp thay thế xây dựng sẽ bảo vệ hệ thống hiện có bằng cách thực hiện định giá tắc nghẽn, biển báo thông tin cho khách du lịch và các biện pháp giảm thiểu bổ sung liên quan đến quá cảnh và vận chuyển chủ động. Giải pháp Thay thế Xây dựng cũng sẽ cải thiện hiệu quả của hệ thống hiện có bằng cách xây dựng các công trình nâng cấp chống địa chấn, thay thế cầu và một làn đường phụ giữa OR 99E và OR 213.</p> <p>Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ bổ sung sức chứa thông qua làn đường thứ ba theo mỗi hướng cho đoạn đường dài 7 dặm của I-205. Chính sách 1G xác định việc bổ sung năng lực cho hệ thống hiện có là hạng mục ưu tiên thấp hơn so với việc bảo vệ và nâng cao hiệu quả cũng như năng lực của hệ thống hiện có. Mặc dù vậy, năng lực bổ sung trên I-205 phù hợp với Chính sách 1G vì các hành động bảo vệ và nâng cao hiệu quả cũng như năng lực của hệ thống hiện tại sẽ không hoàn thiện hệ thống bằng cách đưa đường cao tốc lên thành ba làn qua mỗi hướng như yêu cầu của kế hoạch của tiểu bang và khu vực, cũng như không giải quyết được tình trạng tắc nghẽn và va chạm do thiếu làn đường thứ ba (tức là phần chuyển đổi từ đoạn đường sáu làn sang bốn làn trên I-205).</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
<p>Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực Metro 2018 (RTP)</p>	<p>Chương 8, 8.3.1.8 <i>Dự án mở rộng hành lang phía nam và cải thiện địa chấn I-205</i> <i>“Dự án I-205 South mở rộng I-205 để thêm một làn đường thứ ba ở mỗi hướng giữa Đường Stafford và OR 213 và một làn đường phụ qua Cầu Abernethy ở mỗi hướng. Dự án Cầu Abernethy I-205 cung cấp các nâng cấp kháng chấn cho Cầu Abernethy và bao gồm trang bị thêm kháng chấn hoặc thay thế tám cầu bổ sung trong hành lang. Dự án cũng bổ sung các cải tiến của Hệ thống quản lý giao thông chủ động, chẳng hạn như Biển báo thông tin cho khách du lịch, xuyên suốt hành lang và một con đường địa dụng song song mới như được chỉ định trong bản đồ hệ thống dành cho người đi bộ và xe đạp RTP của Chương 3.”</i></p>	<p>không nhất quán . Việc không xây dựng dự án theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không phù hợp với RTP 2018 của Metro, trong đó xác định nhu cầu cải tiến có trong Giải pháp Thay thế Xây dựng và kêu gọi hoàn thiện hệ thống bằng cách nâng đường cao tốc lên ba làn qua mỗi hướng trong đoạn phía nam từ Thành phố Oregon đến I-5.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng hoàn toàn phù hợp với RTP vì nó sẽ hoàn thành làn đường thứ ba bổ sung theo mỗi hướng giữa Đường Stafford và OR 213, trang bị thêm hoặc thay thế tám cây cầu bổ sung trong hành lang và các Biển báo Thông tin cho Khách du lịch bổ sung.</p>
<p>Kế hoạch Toàn diện Thành phố Oregon năm 2022</p>	<p>Chương 3, Mục tiêu 1, <i>Cung cấp một mạng lưới giao thông an toàn, thoải mái và dễ tiếp cận, phục vụ tất cả các phương thức di chuyển, kể cả các phương thức không có động cơ.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp thay thế Không xây dựng sẽ không phù hợp với mục tiêu này. Công suất bổ sung sẽ không được bổ sung cho I-205, dẫn đến tắc nghẽn, tắc nghẽn và sự cố liên tục, như được mô tả trong Mục EA 1.2.3. Ngoài ra, số lượng sự cố trên I-205 trong API sẽ cao hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng do tắc nghẽn tái diễn và lưu lượng giao thông cao hơn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR.</p> <p>Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ dẫn đến một số tác động đối với đường địa phương và giao lộ trong API tại các vị trí tương tự như Giải pháp Thay thế Xây dựng. Tuy nhiên, các cải tiến về an toàn, giao thông, phương tiện công cộng, người đi bộ và/hoặc xe đạp được xác định là biện pháp giảm thiểu trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ không được thực hiện (TTR Mục 6.1, Bảng 6-1).</p>	<p>nhất quán . Giải pháp thay thế xây dựng sẽ phù hợp với mục tiêu này. TTR Mục 5.3 chỉ ra rằng I-205 gần Thành phố Oregon sẽ có thời gian di chuyển nhanh hơn và ít tắc nghẽn hơn (2 giờ hoặc ít hơn tắc nghẽn hàng ngày) theo Giải pháp thay thế Xây dựng vào năm 2045. Ngoài ra, số lượng sự cố trên I-205 trong API sẽ thấp hơn trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng do lưu lượng giao thông thấp hơn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR.</p> <p>Sáu giao lộ gần trung tâm Thành phố Oregon sẽ có lưu lượng giao thông cao hơn, chậm trễ lâu hơn và mức độ tắc nghẽn cao hơn, đồng thời một số giao lộ đó sẽ có số vụ va chạm được dự đoán cao hơn vào năm 2027 và/hoặc 2045 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Ngoài ra, thời gian di chuyển vào giờ cao điểm trên Main Street và các phần của OR 99E ở Thành phố Oregon dự kiến sẽ dài hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045. ODOT đang đề xuất các cải tiến về an toàn, giao thông, quá cảnh, người đi bộ và/hoặc xe đạp như các biện pháp giảm thiểu (TTR Mục 6.1, Bảng 6-1) để bù đắp những tác động tiềm tàng này và hỗ trợ mạng lưới giao thông phục vụ tất cả các phương thức di chuyển, kể cả các phương thức không có động cơ.</p>
<p>Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Thành phố Oregon 2013</p>	<p>Tập I, Mục tiêu 7, Mục tiêu A <i>Tiếp cận hàng hóa và độ tin cậy của xe tải.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhìn chung sẽ có các điều kiện tồi tệ hơn đối với khả năng tiếp cận hàng hóa và độ tin cậy của việc di chuyển bằng xe tải so với Giải pháp Thay thế Xây dựng trong API và ở Thành phố Oregon.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng thời gian di chuyển hàng hóa theo Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ kém hơn đáng kể trên I-205 (dài hơn từ 26% đến 53%) so với Giải pháp thay thế xây dựng. Hướng Bắc OR 99E giữa South 2nd Street và West Arlington Street sẽ có thời gian di chuyển hàng hóa lâu hơn một chút trong giờ cao điểm AM (khoảng 1 phút) và thời gian di chuyển tương tự trong giờ cao điểm PM. Giao thông đi về phía nam sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn một chút (khoảng 3 phút) dọc theo OR 99E giữa Phố 2 phía Nam và Phố Tây Arlington.</p> <p>Bởi vì thời gian vận chuyển hàng hóa sẽ dài hơn trên I-205 qua Thành phố Oregon với những thay đổi nhỏ trên OR 99E, Giải pháp thay thế Không xây dựng không nhất quán với Mục tiêu 7, Mục tiêu A.</p>	<p>nhất quán . Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ cải thiện khả năng tiếp cận hàng hóa và độ tin cậy của việc di chuyển bằng xe tải dọc theo I-205 và các hành lang vận chuyển hàng hóa bằng xe tải API và ở Thành phố Oregon.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng thời gian di chuyển hàng hóa theo Giải pháp thay thế xây dựng sẽ tốt hơn đáng kể trên I-205 (ngắn hơn từ 26% đến 53%) so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Hướng Bắc OR 99E giữa South 2nd Street và West Arlington Street ở Oregon City sẽ có thời gian di chuyển hàng hóa ngắn hơn một chút trong giờ cao điểm AM (khoảng 1 phút) và thời gian di chuyển tương tự trong giờ cao điểm PM. Giao thông đi về phía nam sẽ có thời gian di chuyển lâu hơn một chút (khoảng 3 phút) dọc theo OR 99E giữa Phố 2 phía Nam và Phố Tây Arlington. ODOT đang đề xuất giảm thiểu để bù đắp các tác động trên đường địa phương, như được mô tả trong TTR Mục 6.1).</p> <p>Do thời gian vận chuyển hàng hóa sẽ ngắn hơn trên I-205 qua Thành phố Oregon với những thay đổi nhỏ trên OR 99E sẽ được bù đắp bằng cách giảm thiểu, Giải pháp Thay thế Xây dựng nhất quán với Mục tiêu 7, Mục tiêu A.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Tập I, Mục tiêu 8, Mục tiêu A và C.</p> <p><i>Đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển cho đường cao tốc của tiểu bang, hoặc phát triển và đề xuất các tiêu chuẩn thay thế, phù hợp với các điều khoản của Kế hoạch Đường cao tốc Oregon.</i></p> <p><i>Xem xét các nhu cầu khu vực được xác định trong Metro RTP, bao gồm cả những nhu cầu được xác định với các hành lang di chuyển.</i></p>	<p>không nhất quán . Theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, I-205 sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của OHP vào năm 2045. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không hỗ trợ các nhu cầu về hành lang di chuyển trong khu vực được xác định trong Metro RTP, bao gồm việc mở rộng hành lang và nâng cấp địa chấn cho các cầu dọc theo I-205, như đã nêu trong mô tả Dự án mở rộng hành lang phía nam và cải thiện địa chấn I-205.</p> <p>Bốn trong số các giao lộ nghiên cứu TTR nằm trên đường cao tốc của bang ở Thành phố Oregon:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ HOẶC 99E và đoạn đường nối I-205 (NB) ▪ HOẶC 99E và đoạn đường nối I-205 (SB) ▪ Đại lộ McLoughlin và 14th St. ▪ 7th St. và Main St. <p>Như được trình bày trong TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-14, 5-15, 5-17 và 5-18, chỉ giao lộ 7th St. và Main St. sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp thay thế Không xây dựng – ba giao lộ còn lại các giao lộ sẽ không đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp thay thế không xây dựng vào Giờ cao điểm sáng và chiều trong cả năm 2027 và 2045. Do đó, Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không phù hợp với Mục tiêu 8 của TSP Thành phố Oregon.</p>	<p>nhất quán . Theo Giải pháp thay thế xây dựng, tất cả các đoạn đường hướng bắc và hướng nam của I-205 sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển của OHP là 0,99 v/c đối với đường cao tốc của tiểu bang. Tuy nhiên, tiêu chuẩn thiết kế HDM v/c riêng là 0,75 sẽ áp dụng cho Giải pháp thay thế xây dựng như đã thảo luận ở trên (theo Chính sách OHP 1F). Trong trường hợp I-205 không đáp ứng tiêu chuẩn thiết kế HDM v/c là 0,75 (xem TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-10 và 5-11), ODOT sẽ tìm kiếm một ngoại lệ đối với tiêu chuẩn thiết kế (tức là một ngoại lệ thiết kế) từ Kỹ sư Giao thông-Đường bộ Nhà nước. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ phù hợp với nhu cầu hành lang di chuyển trong khu vực được xác định trong Metro RTP, bao gồm mở rộng hành lang và nâng cấp địa chấn cho các cầu dọc theo I-205, như được chỉ ra trong mô tả Dự án mở rộng hành lang phía nam và cải thiện địa chấn I-205.</p> <p>Bốn trong số các giao lộ nghiên cứu TTR nằm trên đường cao tốc của bang ở Thành phố Oregon:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ HOẶC 99E và đoạn đường nối I-205 (NB) ▪ HOẶC 99E và đoạn đường nối I-205 (SB) ▪ Đại lộ McLoughlin và 14th St. ▪ 7th St. và Main St. <p>Như được trình bày trong Mục 5.3.3 của TTR, Bảng 5-14 và 5-15, chỉ giao lộ 7th St. và Main St. sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp thay thế xây dựng vào Giờ cao điểm sáng và chiều vào năm 2045 – ba giao lộ còn lại giao lộ sẽ không đáp ứng tiêu chuẩn di động trong Giải pháp thay thế xây dựng. Tuy nhiên, các giao lộ này cũng sẽ không đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp thay thế không xây dựng, nghĩa là các điều kiện giao lộ kém không thể chỉ do Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>Như được trình bày trong Mục 5.3.3 của TTR, Bảng 5-17, cả giao lộ McLoughlin Blvd và 14th St. cũng như giao lộ 7th St. và Main St. sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp thay thế xây dựng trong Giờ cao điểm buổi sáng năm 2027. Không có nút giao thông nào đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giờ cao điểm chiều vào năm 2027 (Bảng 5-18). Mặc dù hầu hết các giao lộ này cũng sẽ vượt quá tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng trong thời gian này, giao lộ 7th St. và Main St. là ngoại lệ – nó sẽ đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhưng không đáp ứng trong Giải pháp Thay thế Xây dựng.</p> <p>ODOT đang đề xuất các biện pháp cải thiện giao thông, phương tiện công cộng, người đi bộ và/hoặc xe đạp như các biện pháp giảm thiểu (TTR Mục 6.1, Bảng 6-1) để bù đắp các tác động tiềm ẩn đối với giao lộ này, cũng như các giao lộ khác mà Giải pháp Thay thế Xây dựng khiến tình trạng trở nên tồi tệ hơn trong Không xây dựng. Các cam kết giảm thiểu sẽ được hoàn thiện với sự phối hợp của ODOT và các cơ quan đối tác và sẽ được đưa vào Đánh giá môi trường sửa đổi. Các cam kết giảm thiểu được bao gồm trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ chứng minh rằng các đường cao tốc của tiểu bang đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển phù hợp với chính sách này hoặc ODOT sẽ, nếu có, áp dụng các ngoại lệ đối với tiêu chuẩn thiết kế v/c trong Hướng dẫn thiết kế đường cao tốc (HDM) của ODOT (tức là ngoại lệ về thiết kế) và/hoặc phát triển và đề xuất các tiêu chuẩn di chuyển thay thế, phù hợp với các điều khoản của Kế hoạch Xa lộ Oregon.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
<p>Kế hoạch toàn diện West Linn 2016</p>	<p>Mục tiêu 9, Mục tiêu 3, Chính sách 3</p> <p><i>Đảm bảo Thành phố có đầy đủ các phương tiện công cộng và cơ sở hạ tầng để hỗ trợ các hoạt động kinh tế, đặc biệt là giao thông vận tải. Tối đa hóa việc sử dụng quỹ khu vực, tiểu bang và liên bang cho quy hoạch và phát triển cơ sở hạ tầng. Làm việc với ODOT để phát huy hết tiềm năng của gói bảo trì I-205.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không góp phần đảm bảo West Linn có đủ cơ sở hạ tầng giao thông vận tải để hỗ trợ các hoạt động kinh tế của thành phố.</p> <p>Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế Dự án Thu phí I-205 (ETR) Mục 6.3, Bảng 6-12 tóm tắt các tác động kinh tế với sự so sánh giữa Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ phát sinh chi phí lớn do tác động của giao thông và vận chuyển hàng hóa lên người dùng, xã hội và các dịch vụ vận chuyển hàng hóa. Chúng bao gồm chi phí ngắn hạn, dài hạn và gián tiếp.</p>	<p>Nhất quán. Các cải tiến I-205 được đề xuất trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp đảm bảo Thành phố West Linn có cơ sở hạ tầng giao thông đầy đủ để hỗ trợ các hoạt động kinh tế của thành phố.</p> <p>ETR Phần 6.3, Bảng 6-12 cung cấp tóm tắt các lợi ích của Giải pháp Thay thế Xây dựng, bao gồm các lợi ích ngắn hạn, dài hạn và gián tiếp. Nhìn chung, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có tác động kinh tế tích cực đối với người dùng, xã hội và các dịch vụ vận chuyển hàng hóa.</p>
	<p>Mục tiêu 12, Chính sách chung và Biện pháp hành động, Chính sách 5</p> <p><i>Thành phố sẽ đóng vai trò tích cực và chủ động hơn trong việc đảm bảo những người ra quyết định liên bang, tiểu bang và khu vực xem xét các nhu cầu của West Linn để cải thiện I-205. Các vấn đề quan tâm cần phải là một phần của các cuộc thảo luận trong tương lai bao gồm:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Hiện trạng ùn tắc giờ cao điểm.</i> ▪ <i>Hiệu ứng chuyển hướng trên các đường phố địa phương của Thành phố để “bỏ qua” tình trạng tắc nghẽn trên đường cao tốc.</i> ▪ <i>Dự báo 20 năm dự kiến sẽ tăng khối lượng đường cao tốc lên 70% so với mức năm 2005.</i> ▪ <i>Cần thêm năng lực băng qua sông Willamette.</i> <p><i>Có thể cần nghiên cứu thêm về hành lang để nhắm mục tiêu ngân sách dự án của ODOT để sử dụng hiệu quả nhất.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp thay thế Không xây dựng sẽ không giải quyết đầy đủ các vấn đề đáng lo ngại được xác định trong Mục tiêu 12, Chính sách chung và Biện pháp hành động, Chính sách 5 vì các cải tiến bổ sung theo kế hoạch đối với công suất I-205 sẽ không được xây dựng.</p> <p>TTR Mục 5.3, Bảng 5-12 chỉ ra rằng I-205 giữa OR 43 và 10th Street ở West Linn sẽ có 8 đến 13 giờ tắc nghẽn hàng ngày vào năm 2045 theo Giải pháp thay thế Không xây dựng vì việc cải thiện năng lực sẽ bị giới hạn ở khu vực Cầu Abernethy.</p> <p>TTR Mục 5.3, Hình 5-9 và 5-10 chỉ ra rằng một số đường địa phương nối với I-205 ở West Linn sẽ có lưu lượng giao thông hàng ngày cao hơn theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vì các phương tiện sẽ tiếp tục sử dụng đường địa phương để tránh các tuyến đường đông đúc I-205 tắc nghẽn.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giải quyết các vấn đề đáng lo ngại được xác định trong Mục tiêu 12, Chính sách chung và Biện pháp hành động, Chính sách 5 liên quan đến tắc nghẽn vào giờ cao điểm và các hiệu ứng chuyển hướng trên các đường phố địa phương của Thành phố bằng cách hoàn thành thêm một làn đường có năng lực theo cả hai hướng của I-205 và bởi đề xuất giảm thiểu tác động của dự án đối với đường giao thông địa phương.</p> <p>TTR Mục 5.3, Bảng 5-12 chỉ ra rằng I-205 giữa OR 43 và Đường số 10 ở West Linn sẽ có 0 giờ tắc nghẽn hàng ngày vào năm 2045 cho cả các đoạn đi về hướng bắc và nam theo Giải pháp thay thế xây dựng với năng lực đường cao tốc được bổ sung.</p> <p>TTR Mục 5.3, Hình 5-9 và 5-10 chỉ ra rằng các đường phố giữa 10th Street và OR 43 ở West Linn sẽ có lưu lượng giao thông hàng ngày thấp hơn một chút theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vì I-205 có thể sẽ thu hút giao thông cách xa các đường phố địa phương do những cải thiện dự kiến về hiệu suất giao thông trên I-205 thông qua năng lực bổ sung. Tuy nhiên, một số đường phố West Linn được sử dụng làm tuyến đường thay thế đến I-205, bao gồm Willamette Falls Drive, sẽ có lưu lượng giao thông cao hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng vì một số tài xế sẽ chọn định tuyến lại để tránh phí cầu đường. Để giải quyết các tác động tiềm ẩn từ Giải pháp thay thế xây dựng, ODOT đang đề xuất cải thiện giao thông, xe đạp và người đi bộ như các biện pháp giảm thiểu ở West Linn, như đã nêu trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-3.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Mục tiêu 12, Đường phố, Hành động 4</p> <p><i>Giảm tắc nghẽn nếu có thể.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ có nhiều giờ tắc nghẽn hàng ngày hơn trên I-205 ở khu vực West Linn so với Giải pháp Thay thế Xây dựng. TTR Mục 5.3, Bảng 5-12 cho biết theo Giải pháp thay thế không xây dựng, đoạn Đường số 10 đến OR 43 của I-205 ở West Linn sẽ có từ 8 đến 13 giờ tắc nghẽn hàng ngày ở cả hai hướng vào năm 2045.</p> <p>Như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR, trên Đường SW Borland/Willamette Falls Drive, sự khác biệt về thời gian đi lại dự kiến giữa Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng sẽ tương đối nhỏ vào năm 2045, ngoại trừ trong giờ cao điểm PM theo hướng đi về phía đông từ SW Đường Stafford đến Đường số 10. Thời gian di chuyển trong đoạn này sẽ dài hơn gần 9 phút trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng do năng lực I-205 được bổ sung trong Giải pháp thay thế xây dựng. Trên đường Willamette Falls Drive giữa OR 43 và 10th Street, thời gian di chuyển của Giải pháp thay thế không xây dựng theo hướng đông và hướng tây trong giờ cao điểm sáng và chiều sẽ tương tự như Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>Trên OR 43, thời gian di chuyển dự kiến cho hướng đi về phía bắc sẽ giống nhau theo cả hai phương án vào năm 2045. Tuy nhiên, theo hướng đi về phía nam, thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng sẽ ngắn hơn 2,5 phút theo Giải pháp thay thế không xây dựng giữa Đường Hidden Springs và Đường McKillican. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm buổi chiều trên cùng đoạn đường này sẽ dài hơn 7 phút theo Giải pháp thay thế không xây dựng do tắc nghẽn trên I-205.</p>	<p>nhất quán . Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ giúp giảm bớt số giờ tắc nghẽn trên I-205 ở khu vực West Linn so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. TTR Mục 5.3, Bảng 5-12 chỉ ra rằng theo Giải pháp thay thế xây dựng, đoạn 10th Street đến OR 43 của I-205 ở West Linn sẽ có 0 giờ tắc nghẽn hàng ngày ở cả hai hướng.</p> <p>Như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR, trên Đường SW Borland/Willamette Falls Drive, sự khác biệt về thời gian di chuyển dự kiến giữa Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng sẽ tương đối nhỏ vào năm 2045, ngoại trừ trong giờ cao điểm PM theo hướng đi về phía đông từ Đường SW Stafford đến Đường 10. Thời gian di chuyển trong đoạn này sẽ ngắn hơn gần 9 phút theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vì năng lực I-205 được bổ sung theo Giải pháp thay thế xây dựng sẽ dẫn đến ít phải định tuyến lại đường SW Borland Road và Willamette Falls Drive.</p> <p>Trên OR 43, thời gian di chuyển dự kiến cho hướng đi về phía bắc sẽ giống nhau theo cả hai phương án vào năm 2045. Tuy nhiên, theo hướng đi về phía nam, thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng sẽ dài hơn 2,5 phút theo Giải pháp thay thế xây dựng giữa Đường Hidden Springs và Đường McKillican. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm buổi chiều trên cùng đoạn đường này sẽ ngắn hơn 7 phút theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.</p> <p>Ngoài ra, hai giao lộ West Linn (giao lộ OR 43 và I-205 với đường dốc hướng nam vào năm 2027 và giao lộ Hidden Springs Road và Santa Anita Drive vào năm 2045) sẽ hoạt động tốt hơn và thời gian chậm trễ ngắn hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Một ngã tư West Linn (Đường 12 và Đường Willamette Falls Drive) sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển theo cả hai giải pháp thay thế và sẽ hoạt động kém hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Để giải quyết các tác động tiềm ẩn từ Giải pháp thay thế xây dựng, ODOT đang đề xuất các biện pháp giảm thiểu ở West Linn, như được nêu trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-3.</p>
	<p>Mục tiêu 12, Vận chuyển hàng hóa và hàng hóa, Chính sách 1</p> <p><i>Đẩy mạnh các cải tiến đối với I-205 để cho phép vận chuyển hàng hóa và hàng hóa liên tục đi qua và đến West Linn.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không thúc đẩy các cải tiến đối với I-205 vốn sẽ cho phép vận chuyển hàng hóa liên tục đi qua và tới West Linn.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng các đoạn đường I-205 trong giờ cao điểm sáng và chiều sẽ có thời gian đi lại lớn hơn theo Giải pháp thay thế không xây dựng, điều này sẽ làm giảm hiệu quả vận chuyển hàng hóa và hàng hóa. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng Bắc giữa đường dốc I-5 và đường SE 82nd Drive sẽ dài hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng trong 2045. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều theo hướng nam của I-205 trong cùng khu vực đó sẽ dài hơn 26% (3,8 và 3,7 phút) tương ứng theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045.</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ thúc đẩy các cải tiến vật chất đối với I-205 nhằm thúc đẩy việc vận chuyển hàng hóa và hàng hóa qua và tới West Linn.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra xu hướng chung về cải thiện khả năng di chuyển của xe tải và hàng hóa. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều về hướng Bắc sẽ ngắn hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045. Thời gian đi lại trong giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam sẽ ngắn hơn 26% (3,8 và 3,7 phút), tương ứng, dọc theo I-205 vào năm 2045.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
<p>Kế hoạch hệ thống giao thông West Linn 2016</p>	<p>Chương 2, Mục tiêu 1, Mục tiêu 1A và 1B</p> <p><i>Giảm các trường hợp tử vong và thương tích liên quan đến giao thông đối với tất cả các phương thức vận tải.</i></p> <p><i>Vision Zero – Không có va chạm gây thương tích chết người theo chế độ và giảm tổng số vụ va chạm gây thương tích nghiêm trọng theo chế độ.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Giảm tổng số vụ va chạm cao vào năm 2040.</i> 	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ có thêm khoảng 21% va chạm trên I-205, bao gồm số vụ va chạm gây tử vong và thương tích cao hơn, vào năm 2045, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR và Bảng 5-41. Số vụ va chạm gây tử vong/thương tích sẽ bằng nhau theo cả hai phương án vào năm 2027 và 2045 tại hầu hết các giao lộ đường phố địa phương được nghiên cứu ở West Linn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR và Bảng 5-37 đến 5-40. Số lượng các vụ va chạm gây tử vong/thương tật được dự đoán trước sẽ cao hơn một chút tại OR 43 và Đường Hidden Springs, OR 43 và I-205 dốc về phía bắc, HOẶC 43 và I-205 dốc về phía nam, OR 43 và Đường McKillican trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Ngoài ra, các đoạn đường nối và đường cao tốc I-205 trong Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ có số lượng va chạm xe cộ nhiều hơn so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p>	<p>nhất quán . Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có ít va chạm hơn khoảng 21% trên I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045, bao gồm số vụ va chạm gây tử vong và thương tích thấp hơn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR và Bảng 5-41. Số vụ va chạm gây tử vong/thương tích sẽ bằng nhau theo cả hai phương án vào năm 2027 và 2045 tại hầu hết các giao lộ đường phố địa phương được nghiên cứu ở West Linn, như được mô tả trong Mục 5.3.7 TTR và Bảng 5-37 đến 5-40. Sẽ có thêm khoảng 2 vụ va chạm gây tử vong/thương tích trên đường Willamette Falls Drive trong API vào năm 2045 và khoảng 1 vụ va chạm gây tử vong/thương tích nữa tại giao lộ Đường 10 và đường dốc hướng nam I-205 trong Giải pháp Thay thế Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Không có giao lộ hoặc đoạn đường nào ở West Linn đáp ứng các tiêu chí về tác động bất lợi liên quan đến an toàn vào năm 2045 và do đó sẽ không cần xem xét giảm thiểu, như được mô tả trong Mục 5.4.4 của TTR.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Chương 2, Mục tiêu 2, Mục tiêu 2C</p> <p><i>Cải thiện khả năng tiếp cận của người dân với việc làm, trường học, chăm sóc sức khỏe và các nhu cầu thường xuyên khác theo cách cải thiện sức khỏe, giảm ô nhiễm và giữ tiền trong nền kinh tế địa phương.</i></p> <p><i>Cải thiện độ tin cậy về thời gian đi lại của hàng hóa.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhìn chung sẽ dẫn đến khả năng tiếp cận số lượng việc làm, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế tương tự hoặc thấp hơn vào năm 2045 so với Giải pháp Thay thế Xây dựng, như được mô tả trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205 và Mục 3.7.2 EA .</p> <p>Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ dẫn đến mức độ ô nhiễm không khí và khí thải nhà kính trong API cao hơn so với Giải pháp thay thế xây dựng do số dặm xe di chuyển trong khu vực (VMT) cao hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng. Báo cáo Kỹ thuật về Chất lượng Không khí của Dự án Thu phí I-205 và Báo cáo Kỹ thuật về Phát thải Khí nhà kính và Năng lượng của Dự án Thu phí I-205 cung cấp thêm chi tiết về chất lượng không khí và tác động khí hậu trong Giải pháp Thay thế Không Xây dựng.</p> <p>Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ dẫn đến thời gian di chuyển ngày càng dài hơn và gia tăng tình trạng tắc nghẽn đối với hành khách trên đoạn đường này của I-205 so với các điều kiện hiện tại. Theo thời gian, sự gia tăng dự kiến về số chuyến đi của phương tiện, tắc nghẽn giao thông và hiệu suất hệ thống kém đi sẽ tích tụ thành các chi phí bổ sung, bao gồm thời gian di chuyển dài hơn, chi phí vận hành và bảo dưỡng phương tiện bổ sung cũng như lượng khí thải của phương tiện, độ tin cậy về thời gian di chuyển của xe tải thấp hơn và gia tăng các vụ va chạm giữa đường phương tiện, như được mô tả trong ETR Phần 6.3, Bảng 6-12.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 cho biết Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ có thời gian di chuyển bằng xe tải kém hơn so với Giải pháp thay thế xây dựng trên I-205, kể cả qua West Linn. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều về hướng Bắc sẽ dài hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút), dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Thời gian đi lại trong giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam sẽ dài hơn 26% (3,8 và 3,7 phút), tương ứng, dọc theo I-205 vào năm 2045.</p>	<p>nhất quán . Giải pháp Thay thế Xây dựng nói chung sẽ dẫn đến khả năng tiếp cận số lượng công việc, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế tương tự hoặc cao hơn vào năm 2045 so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, như được mô tả trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205 và Mục 3.7 EA .2. Ngoài ra, hai giao lộ West Linn (giao lộ OR 43 và I-205 với đường dốc hướng nam vào năm 2027 và giao lộ Hidden Springs Road và Santa Anita Drive vào năm 2045) sẽ hoạt động tốt hơn và thời gian chậm trễ ngắn hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, sẽ mang lại lợi ích cho những người đi đến các nguồn lực xã hội gần đó, chẳng hạn như công viên, trường học, tổ chức tôn giáo, trung tâm mua sắm và trạm cứu hỏa. Một ngã tư West Linn (Đường 12 và Đường Willamette Falls Drive) sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển theo cả hai giải pháp thay thế và sẽ hoạt động kém hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Để giải quyết các tác động tiềm tàng từ Giải pháp thay thế xây dựng, ODOT đang đề xuất cải thiện giao thông, người đi bộ và xe đạp như các biện pháp giảm thiểu ở West Linn, như được mô tả trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-3.</p> <p>Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ nhất quán với mục tiêu giảm ô nhiễm, dẫn đến mức độ ô nhiễm không khí và khí thải nhà kính trong API thấp hơn so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng do số dặm xe di chuyển trong khu vực (VMT) thấp hơn theo Giải pháp Thay thế Xây dựng. Vào năm 2027, lượng khí thải độc hại trong không khí (MSAT) từ nguồn di động ròng sẽ thấp hơn từ 3% đến 9% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Tiêu chí mô hình ước tính phát thải chất gây ô nhiễm sẽ thấp hơn từ 0,3% đến 7% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Vào năm 2045, lượng khí thải MSAT ròng sẽ thấp hơn từ 7% đến 10% so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Lượng phát thải chất gây ô nhiễm theo tiêu chí được mô hình hóa ước tính sẽ thấp hơn từ 0,3% đến 12% so với Giải pháp thay thế không xây dựng.</p> <p>Những thay đổi về hành vi đi lại trong khu vực theo Giải pháp thay thế xây dựng sẽ mang lại lợi ích cho người dùng và xã hội, bao gồm giảm lượng khí thải, thời gian di chuyển ngắn hơn, cải thiện độ tin cậy đúng giờ của xe tải, tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện, ít va chạm hơn và ngăn ngừa hư hỏng mặt đường, như được mô tả trong ETR Mục 6.3, Bảng 6-12. Mức chi tiêu của người tiêu dùng trong khu thương mại trên Willamette Falls Drive sẽ cao hơn do lưu lượng giao thông cao hơn so với Giải pháp thay thế không xây dựng, điều này sẽ giúp giữ lại tiền trong nền kinh tế địa phương. Chi tiêu tiêu dùng bổ sung này sẽ chuyển thành tăng việc làm, thu nhập lao động và sản lượng kinh tế ở những khu vực này theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.</p> <p>TTR Mục 5.3.6 và Bảng 5-36 chỉ ra xu hướng chung về thời gian di chuyển hàng hóa bằng xe tải được cải thiện trên I-205, kể cả qua West Linn. Thời gian di chuyển trong giờ cao điểm sáng và chiều về hướng Bắc sẽ ngắn hơn lần lượt là 28% (4,2 phút) và 53% (14,5 phút) dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045. Thời gian đi lại trong giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam sẽ ngắn hơn 26 phần trăm (3,8 và 3,7 phút), tương ứng, dọc theo I-205 vào năm 2045.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Chương 2, Mục tiêu 4 <i>Duy trì, bảo vệ và cải thiện hệ thống giao thông hiện có.</i></p>	<p>Không nhất quán. Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không duy trì, bảo vệ và cải thiện hệ thống giao thông hiện có, cụ thể là đoạn I-205 và nghiên cứu các con đường ở West Linn.</p> <p>TTR Mục 5.3 xác định xu hướng chung của một hệ thống không hỗ trợ nhu cầu đi lại hiện tại và dự kiến trên I-205, đồng thời sẽ không cung cấp thêm các nâng cấp địa chấn và thay thế cầu cần thiết để bảo vệ khả năng phục hồi của I-205 trong một sự kiện địa chấn lớn.</p> <p>Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ có nhiều giờ tắc nghẽn hàng ngày hơn trên I-205 ở khu vực West Linn so với Giải pháp Thay thế Xây dựng. TTR Mục 5.3, Bảng 5-12 cho biết theo Giải pháp thay thế không xây dựng, đoạn Đường số 10 đến OR 43 của I-205 ở West Linn sẽ có từ 8 đến 13 giờ tắc nghẽn hàng ngày ở cả hai hướng vào năm 2045.</p> <p>Như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR, trên Đường SW Borland/Willamette Falls Drive, sự khác biệt về thời gian đi lại dự kiến giữa Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng sẽ tương đối nhỏ vào năm 2045, ngoại trừ trong giờ cao điểm PM theo hướng đi về phía đông từ SW Stafford Đường vào đường số 10. Thời gian di chuyển trong đoạn này sẽ dài hơn gần 9 phút trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng do năng lực I-205 được bổ sung trong Giải pháp thay thế xây dựng. Trên đường Willamette Falls Drive giữa OR 43 và 10th Street, thời gian di chuyển của Giải pháp thay thế không xây dựng theo hướng đông và hướng tây trong giờ cao điểm sáng và chiều sẽ tương tự như Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>Trên OR 43, thời gian di chuyển dự kiến cho hướng đi về phía bắc sẽ giống nhau theo cả hai phương án vào năm 2045. Tuy nhiên, theo hướng đi về phía nam, thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng sẽ ngắn hơn 2,5 phút theo Giải pháp thay thế không xây dựng giữa Đường Hidden Springs và Đường McKillican. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm buổi chiều trên cùng đoạn đường này sẽ dài hơn 7 phút theo Giải pháp thay thế không xây dựng do tắc nghẽn trên I-205.</p> <p>Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không bao gồm các cải tiến bổ sung về giao thông, người đi bộ và xe đạp được xác định là biện pháp giảm thiểu trong Giải pháp Thay thế Xây dựng (như được mô tả trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-3).</p>	<p>Nhất quán. Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ giúp duy trì, bảo vệ và cải thiện hệ thống giao thông hiện tại bằng cách xây dựng các cải tiến vật chất cho I-205 để giúp giảm tắc nghẽn và cải thiện khả năng phục hồi địa chấn ở khu vực West Linn.</p> <p>Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ giúp giảm bớt số giờ tắc nghẽn trên I-205 ở khu vực West Linn so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12 chỉ ra rằng theo Giải pháp thay thế xây dựng, đoạn Đường số 10 đến OR 43 của I-205 ở West Linn sẽ có 0 giờ tắc nghẽn hàng ngày ở cả hai hướng.</p> <p>Như được mô tả trong Mục 5.3.3 của TTR, Trên đường SW Borland Road/Willamette Falls Drive, sự khác biệt về thời gian di chuyển dự kiến giữa Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng sẽ tương đối nhỏ vào năm 2045, ngoại trừ trong giờ cao điểm PM theo hướng đi về phía đông từ SW Đường Stafford đến Phố 10, nơi sẽ có lợi cho du khách. Thời gian di chuyển trong đoạn này sẽ ngắn hơn gần 9 phút theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vì năng lực I-205 được bổ sung theo Giải pháp thay thế xây dựng sẽ dẫn đến ít phải định tuyến lại đường SW Borland Road và Willamette Falls Drive.</p> <p>Trên OR 43, thời gian di chuyển dự kiến cho hướng đi về phía bắc sẽ giống nhau theo cả hai phương án vào năm 2045. Tuy nhiên, theo hướng đi về phía nam, thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng sẽ dài hơn 2,5 phút theo Giải pháp thay thế xây dựng giữa Đường Hidden Springs và Đường McKillican. Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm buổi chiều trên cùng đoạn đường này sẽ ngắn hơn 7 phút theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.</p> <p>Ngoài ra, hai giao lộ West Linn (giao lộ OR 43 và I-205 với đường dốc hướng nam vào năm 2027 và giao lộ Hidden Springs Road và Santa Anita Drive vào năm 2045) sẽ hoạt động tốt hơn và thời gian chậm trễ ngắn hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Một ngã tư West Linn (Đường 12 và Đường Willamette Falls Drive) sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển theo cả hai giải pháp thay thế và sẽ hoạt động kém hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045.</p> <p>Để giải quyết các tác động tiềm ẩn từ Giải pháp thay thế xây dựng, ODOT đang đề xuất các biện pháp giảm thiểu ở West Linn, như được nêu trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-3.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
<p>Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Quận Clackamas (Chương 5 của Kế hoạch Toàn diện Quận Clackamas)</p>	<p>Chính sách 5.U.1 <i>Phối hợp lập kế hoạch, phát triển, bảo trì và vận hành hệ thống vận chuyển hàng hóa an toàn và hiệu quả cho tất cả các phương thức vận chuyển hàng hóa trong Quận Clackamas với khu vực tư nhân, ODOT, Metro, Cảng Portland và các thành phố của Quận Clackamas.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không giúp hỗ trợ việc bảo trì và vận hành hệ thống vận chuyển hàng hóa bằng xe tải an toàn và hiệu quả ở Quận Clackamas.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng các tuyến đường của Quận Clackamas được nghiên cứu trong API nhìn chung sẽ có thời gian di chuyển bằng xe tải chờ hàng tương tự hoặc lâu hơn trong Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ I-205 (Đường dốc I-5 đến Gladstone) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều dài hơn 28% đến 53% ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều dài hơn 26% về phía nam ▪ HOẶC 213 (Đường Glen Oak đến Nút giao thông I-205) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm vào buổi sáng và chiều tương tự dài hơn 18% ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm AM và PM tương tự nhau về phía nam ▪ I-5 (Cầu Sông Willamette đến Giao lộ OR 217) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều dài hơn tới 17% ○ Chiều đi về phía nam ngắn hơn tới 8% vào buổi sáng và tăng 14% đến 26% thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào buổi chiều ▪ HOẶC 99E (Đường Grant [Canby] đến Đường Concord [Gladstone]) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm vào buổi sáng và buổi chiều tương tự dài hơn tới 12% ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam ngắn hơn từ 6% đến 12% 	<p>nhất quán . Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ giúp hỗ trợ việc bảo trì và vận hành hệ thống vận chuyển hàng hóa bằng xe tải và an toàn ở Quận Clackamas.</p> <p>TTR Mục 5.3.6, Bảng 5-36 chỉ ra rằng Giải pháp thay thế xây dựng nhìn chung sẽ dẫn đến thời gian di chuyển ngắn hơn và cải thiện hiệu quả của hệ thống vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường được nghiên cứu ở Quận Clackamas so với Giải pháp thay thế không xây dựng:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ I-205 (Đường dốc I-5 đến Gladstone) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều về phía bắc ngắn hơn từ 28 đến 53% ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm sáng và chiều về phía nam ngắn hơn 26% ▪ HOẶC 213 (Đường Glen Oak đến Nút giao thông I-205) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm vào buổi sáng và buổi chiều tương tự ngắn hơn 18% ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm AM và PM tương tự nhau về phía nam ▪ I-5 (Cầu Sông Willamette đến Giao lộ OR 217) <ul style="list-style-type: none"> ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều về phía bắc ngắn hơn tới 17% ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm dài hơn tới 8% về phía nam và ít hơn vào giờ cao điểm vào buổi chiều ▪ HOẶC 99E (Đường Grant [Canby] đến Đường Concord [Gladstone]) <ul style="list-style-type: none"> ○ Rút ngắn tới 12% thời gian đi lại vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm chiều về phía bắc và chiều tương tự ○ Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào giờ cao điểm sáng và chiều dài hơn 6% đến 12%
	<p>Chính sách 5.CC.3 <i>Hỗ trợ xây dựng các cải tiến giao thông quan trọng, được ưu tiên trong Quận như được xác định bởi các khu vực tài phán khác bao gồm Bộ Giao thông Vận tải Oregon, Metro, các thành phố, cơ quan vận chuyển và nhà cung cấp công viên. Danh sách các dự án giao thông cần được xây dựng bởi các khu vực pháp lý khác được nêu trong Bảng 5-3d. Vị trí dự án được hiển thị trên Bản đồ 5-11a đến 5-11f.</i></p>	<p>không nhất quán . Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không hỗ trợ việc xây dựng dự án Cải tiến I-205 từ Đường Stafford đến OR 99E, được xác định trong Bảng 5-3d là một cải tiến giao thông quan trọng, được ưu tiên.</p>	<p>nhất quán . Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ cung cấp cho việc xây dựng dự án Cải tiến I-205 từ Stafford Rd đến OR 99E, được xác định trong Bảng 5-3d là cải tiến giao thông chính, được ưu tiên.</p>

Luật hoặc Kế hoạch áp dụng	Chính sách liên quan	Phân tích tính nhất quán – Không có giải pháp thay thế xây dựng	Phân tích nhất quán – Xây dựng thay thế
	<p>Chính sách 5.DD.2.7</p> <p><i>Làm việc với ODOT, Metro, Thành phố Oregon, West Linn và bất kỳ khu vực tài phán bị ảnh hưởng nào khác để phân tích và phát triển giải pháp cho nút cổ chai giao thông trên I-205 giữa Thành phố Oregon và Nút giao thông đường bộ I-205 / Stafford. Quá trình này có thể bao gồm việc thực hiện Tuyên bố Tác động Môi trường để xác định giải pháp thay thế ưu tiên nhằm giải quyết các vấn đề về tắc nghẽn giao thông và vận hành cơ sở trên phần này của hành lang I-205.</i></p>	<p>nhất quán . ODOT đang thực hiện quy trình đánh giá môi trường cho dự án được đề xuất bao gồm các cơ hội để nhận xét và phối hợp với Quận Clackamas và tất cả các khu vực pháp lý bị ảnh hưởng và đánh giá các tác động tiềm ẩn theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Xây dựng.</p> <p>Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không phù hợp với các cải tiến I-205 đã được ODOT, Metro, Thành phố Oregon và West Linn xác định để giải quyết nút cổ chai giao thông giữa Thành phố Oregon và nút giao I-205/Đường Stafford.</p> <p>TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12 cho biết Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không giảm số giờ tắc nghẽn hàng ngày dọc theo I-205, bao gồm cả Quận Clackamas chưa hợp nhất. Đoạn I-205 từ Đường Stafford đến Đường 10 sẽ có tới 8 giờ tắc nghẽn nghiêm trọng và 14 giờ tắc nghẽn vừa phải.</p>	<p>Nhất quán. ODOT đang thực hiện quy trình đánh giá môi trường cho dự án được đề xuất bao gồm các cơ hội để nhận xét và phối hợp với Quận Clackamas và tất cả các khu vực pháp lý bị ảnh hưởng và đánh giá các tác động tiềm ẩn theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Xây dựng.</p> <p>TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12 chỉ ra rằng Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp giảm số giờ tắc nghẽn hàng ngày dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng, với tối đa 2 giờ tắc nghẽn vừa phải ở các vị trí hạn chế trên I-205.</p>
<p>Kế hoạch Tầm nhìn Cộng đồng Stafford Hamlet</p>	<p>Bàn thắng</p> <p><i>Giảm thiểu các tác động bổ sung về giao thông và cơ sở hạ tầng.</i></p>	<p>không nhất quán. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không giảm thiểu các tác động bổ sung về giao thông và cơ sở hạ tầng trong khu vực Stafford Hamlet. Như đã chỉ ra trong TTR và EA, I-205 trong Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ có tình trạng tắc nghẽn, độ tin cậy của việc đi lại, khả năng di chuyển của hàng hóa, năng lực và khả năng phục hồi địa chấn kém hơn so với Giải pháp thay thế xây dựng.</p> <p>TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12 cho biết Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không giảm số giờ tắc nghẽn hàng ngày dọc theo I-205, bao gồm cả Quận Clackamas chưa hợp nhất. Đoạn I-205 từ Stafford Rd đến 10th Street sẽ có tới 8 giờ tắc nghẽn nghiêm trọng và 14 giờ tắc nghẽn vừa phải.</p> <p>Các giao lộ địa phương ở Stafford Hamlet thường sẽ có các hoạt động tương tự theo Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng vào năm 2027 và 2045. Một giao lộ, Đường SW Stafford và Đường SW Childs, sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng nhưng sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn theo Giải pháp Thay thế Xây dựng vào năm 2027. Tuy nhiên, đến năm 2045, giao lộ này và giao lộ SW Stafford Road và SW Rosemont Road sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn theo cả hai phương án. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ không bao gồm các cải tiến bổ sung về giao thông, người đi bộ và xe đạp được xác định là biện pháp giảm thiểu trong Giải pháp Thay thế Xây dựng (như được mô tả trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-4).</p>	<p>nhất quán . Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giảm thiểu các tác động bổ sung về giao thông và cơ sở hạ tầng trong khu vực Stafford Hamlet thông qua việc xây dựng các cải tiến vật chất theo kế hoạch đối với I-205, điều này sẽ mang lại các lợi ích như tắc nghẽn giao thông I-205 hàng ngày ít hơn và thời gian di chuyển ngắn hơn. TTR Mục 5.3.3, Bảng 5-12 chỉ ra rằng Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp giảm số giờ tắc nghẽn hàng ngày dọc theo I-205 so với Giải pháp thay thế không xây dựng, với tối đa 2 giờ tắc nghẽn vừa phải ở các vị trí hạn chế trên I-205.</p> <p>Các giao lộ địa phương ở Stafford Hamlet thường sẽ có các hoạt động tương tự theo Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng vào năm 2027 và 2045. Hai giao lộ ở Stafford Hamlet (SW Stafford Road và SW Childs Road, và SW Stafford Road và SW Rosemont Road) sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn theo cả hai giải pháp thay thế và sẽ tương đối tồi tệ hơn theo Giải pháp Thay thế Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng vào năm 2045. Để giải quyết những tác động tiềm ẩn này từ Giải pháp thay thế xây dựng, ODOT đang đề xuất các biện pháp giảm thiểu giao thông, người đi bộ và xe đạp ở Stafford Hamlet, như được mô tả trong Mục 6.1 TTR, Bảng 6-4.</p>

API = Khu vực có khả năng tác động; EA = Đánh giá Môi trường Dự án Thu phí I-205; ETR = Báo cáo kỹ thuật kinh tế dự án thu phí I-205 ; ETR = Báo cáo kỹ thuật kinh tế dự án thu phí I-205 ; HDM = Sổ tay thiết kế đường cao tốc ODOT; I- = Xa lộ Liên tiểu bang; LOS = mức độ dịch vụ; LUTM = Biên bản ghi nhớ kỹ thuật sử dụng đất cho dự án thu phí I-205; MSAT; MSAT = không khí nguồn di động độc hại; NB = hướng bắc; ODOT = Bộ Giao thông vận tải Oregon; OHP = Kế hoạch Xa lộ Oregon; OR = Tuyến đường Oregon; RTP = Kế hoạch giao thông khu vực Metro 2018; SB = hướng nam; TPR = Quy tắc lập kế hoạch giao thông vận tải; TTR= Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205; VMT = số dặm xe đã đi

7 Cam kết tránh, giảm thiểu và/hoặc giảm nhẹ

Sẽ không có tác động đáng kể ngắn hạn hoặc dài hạn nào đối với việc sử dụng đất theo Giải pháp thay thế xây dựng; do đó, không có biện pháp tránh, giảm thiểu và/hoặc giảm nhẹ nào được đề xuất.

8 Người giới thiệu

Thành phố Oregon Thành phố. 2013. *Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải Thành phố Oregon*. Tập 1. https://www.orcity.org/sites/default/files/fileattachments/public_works/page/4283/volume_1_version_4.pdf . Truy cập ngày 1 tháng 6 năm 2022.

Thành phố Oregon Thành phố. 2022. Kế hoạch Toàn diện năm 2040 của Thành phố Oregon. https://www.orcity.org/system/temporary/filefield_paths/final_oc2040_comp_plan_document_12.2.1.22_0.pdf . Truy cập ngày 17 tháng 1 năm 2023.

Thành Phố Portland. 2020. Tiêu đề 13 – Tính chất trong Khu dân cư, Yêu cầu Metro Xác định Tuân thủ Cơ bản. https://www.portland.gov/sites/default/files/2020-02/2012_metrotitle13_compliancereport.pdf . Truy cập ngày 17 tháng 1 năm 2023.

Thành phố Tualatin 2020. Đường nước sông Tualatin. <https://www.tualatinoregon.gov/recreation/tualatin-river-water-trail> . Truy cập ngày 17 tháng 11 năm 2022.

Thành phố Tây Linn. 2014. Bản đồ Khu vực Tài nguyên Nước West Linn (WRA). <https://westlinnoregon.gov/maps/water-resource-area-wra-map> . Truy cập ngày 17 tháng 1 năm 2023.

Thành phố Tây Linn. 2016a. *Kế hoạch Toàn diện Thành phố West Linn* . https://westlinnoregon.gov/sites/default/files/fileattachments/planning/page/6526/west_linn_comp_plan_-_updated_07-31-2017.pdf . Truy cập ngày 1 tháng 6 năm 2022.

Thành phố Tây Linn. 2016b. *Kế hoạch Hệ thống Giao thông của Thành phố West Linn* . https://westlinnoregon.gov/sites/default/files/fileattachments/planning/page/5828/west_linn_tsp_-_adopted_2016_updated_2021.pdf . Truy cập ngày 1 tháng 6 năm 2022.

Quận Clackamas. 2022. *Kế Hoạch Hệ Thống Giao Thông Vận Tải Quận Clackamas* . <https://dochub.clackamas.us/documents/drupal/4f347d01-968b-47c4-ae92-7eaac0776a0f> . Truy cập ngày 2 tháng 6 năm 2022.

Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). Không có ngày-a (nd-a). Phần 4(f) Hướng dẫn. https://www.environment.fhwa.dot.gov/env_topics/4f_tutorial/overview.aspx?h=e . Truy cập ngày 24 tháng 10 năm 2022.

Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). Không có ngày-a (nd-b). Bộ công cụ Đánh giá Môi trường – Các Chủ đề Môi trường khác. [https://www.environment.fhwa.dot.gov/env_topics/other.aspx#:~:text=Section%206\(f\)%20of%20the,with%20the%20National%20Park%20Service](https://www.environment.fhwa.dot.gov/env_topics/other.aspx#:~:text=Section%206(f)%20of%20the,with%20the%20National%20Park%20Service) . Truy cập ngày 30 tháng 12 năm 2022

Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). Không có ngày-b (nd-c). Phần 4(f) Thuộc tính https://www.environment.fhwa.dot.gov/env_topics/4f_tutorial/properties_other.aspx#7 . Truy cập ngày 17 tháng 11 năm 2022.

Tàu điện. 2018a. *Quy hoạch giao thông khu vực* . <https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2020/07/29/Adopted-2018-RTP-all-chapters.pdf>

- Tàu điện. 2018b. Quy hoạch chức năng quản lý tăng trưởng đô thị.
<https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2018/04/16/urban-growth-man-Quản lý-feftal-plan-04162018.pdf> . Truy cập ngày 17 tháng 1 năm 2023.
- Tàu điện. 2022. Hệ thống thông tin đất đai khu vực. <https://rlisDiscovery.oregonmetro.gov/> .
- Dịch vụ công viên quốc gia. 2020. Đường mòn nước quốc gia.
<https://www.nps.gov/subjects/rivers/national-water-trails-system.htm> . Truy cập ngày 17 tháng 11 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 1999. 1999 Kế hoạch Đường cao tốc Oregon Bao gồm các sửa đổi từ tháng 11 năm 1999 đến tháng 5 năm 2015.
<https://www.oregon.gov/odot/Planning/Documents/OHP.pdf> . Truy cập ngày 5 tháng 11 năm 2021
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2006. Kế hoạch Vận tải Oregon.
<https://www.oregon.gov/odot/planning/pages/plans.aspx> . Truy cập ngày 14 tháng 11 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2020. *Chương trình Cải thiện Giao thông Vận tải Toàn Tiểu bang 2021-2024 đang hoạt động* .
https://www.oregon.gov/odot/STIP/Documents/OnlineSTIP_Public.pdf . Truy cập ngày 2 tháng 6 năm 2022.
- Áp Stafford. 2020. Kế hoạch Tầm nhìn Cộng đồng. <https://staffordhamlet.com/community-vision-plan/> . Truy cập ngày 14 tháng 11 năm 2022.
- Bộ Nội vụ Hoa Kỳ. 2007. “Phó Bộ trưởng Nội vụ Lynn Scarlett tham gia Lễ cắt băng khánh thành tại Hai Đường mòn Quốc gia Mới ở Oregon.”
https://www.doi.gov/sites/default/files/archive/news/archive/07_News_Release/070604.html . Truy cập ngày 8 tháng 12 năm 2022.