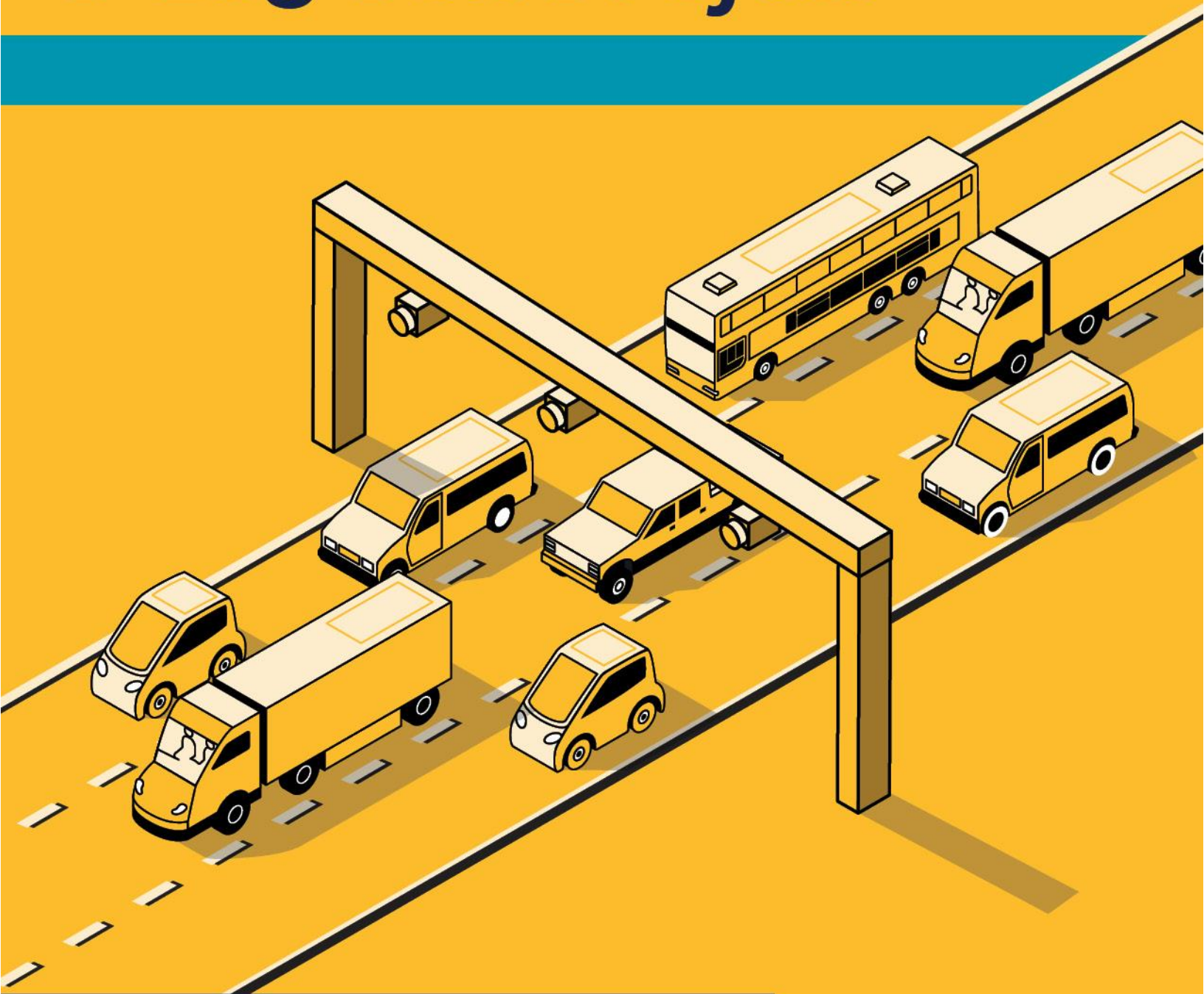


I-205 Toll Project



Tóm tắt tương tác

HÈ - THU 2020

tháng 3 năm 2021

I-205 Toll Project



Cuối cùng

TÓM TẮT THAM GIA

HÈ - THU 2020

Chuẩn bị sẵn sàng cho:



Được soạn bởi:



enviroissues

MỤC LỤC

TÓM TẮT ĐIỀU HÀNH.....	I
Bối cảnh dự án	I
Phương pháp tương tác	II
Kết quả tương tác.....	IV
Takeaways chính và chủ đề.....	IV
ODOT phản hồi bình luận.....	V
Bước tiếp theo.....	VII
1 GIỚI THIỆU.....	1
1.1 Mục đích của Báo cáo này	1
1.2 Lịch sử dự án	1
1.3 mô tả dự án.....	2
1.4 Kết nối với tôi- 205 Cải tiến Dự án Đường Stafford đến OR 213	4
1.5 Đại dịch covid-19	4
2 QUY TRÌNH ĐÍNH HÔN	5
2.1 Tổng quan về thời gian nhận xét	5
2.2 Các chủ đề để công chúng và các bên liên quan xem xét	5
2.2.1 Dự thảo Mục đích và Tuyên bố Nhu cầu của Dự án	5
2.2.2 Dự thảo Phạm vi Lựa chọn Thay thế	6
2.2.3 Các chủ đề được nghiên cứu hoặc các vấn đề được xem xét trong quy trình NEPA.....	8
3 CƠ QUAN VÀ PHỐI HỢP BỘ LẠC	9
3.1 Điều phối đại lý	9
3.1.1 Cơ quan tham gia.....	9
3.1.2 Nhóm làm việc dự án.....	9
3.2 Tư vấn bộ lạc.....	10
4 SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN	11
4.1 Tổng quan về tiếp cận cộng đồng.....	11
4.1.1 Cơ hội đầu vào	11
4.1.2 Phương pháp thông báo thời gian bình luận.....	16
4.1.3 Bồi các con số.....	19
4.2 Phương pháp phân tích nhận xét	19
4.2.1 Toàn vẹn dữ liệu	19
4.2.2 Phân tích các câu hỏi mở.....	20
4.3 Địa lý và nhân khẩu học của những người trả lời khảo sát.....	20
4.3.1 Địa lý.....	21
4.3.2 Loài /dân tộc	22
4.3.3 Giới tính.....	24

	4.3.4	Tuổi.....	24
	4.3.5	Mức độ thường xuyên mà những người được hỏi sử dụng I- 205.....	26
5		TAKEAWAYS CHÍNH VÀ CHỦ ĐỀ.....	30
6		KẾT QUẢ: CÁC CHỦ ĐỀ ĐỂ CÔNG CHÚNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN XEM XÉT.....	34
	6.1	Tình cảm chung.....	34
	6.2	Dự thảo Dự án Mục đích và Nhu cầu.....	34
	6.2.1	Câu hỏi trắc nghiệm.....	34
	6.2.2	Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói.....	36
	6.3	Dự thảo Mục tiêu và Mục tiêu của Dự án.....	37
	6.3.1	Câu hỏi trắc nghiệm.....	37
	6.3.2	Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói.....	39
	6.4	Lựa chọn thay thế được đề xuất.....	42
	6.4.1	Câu hỏi trắc nghiệm.....	42
	6.4.2	Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói.....	43
7		KẾT QUẢ: MỐI QUAN TÂM CHÍNH VÀ CƠ HỘI.....	47
	7.1	Câu hỏi trắc nghiệm.....	47
	7.2	Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói.....	49
	7.2.1	Doanh thu và Thuế.....	50
	7.2.2	Định tuyến lại/Chuyển hướng.....	52
	7.2.3	Công bằng.....	53
	7.2.4	Quan sát tắc nghẽn và tác động.....	55
	7.2.5	Thực hiện thu phí.....	57
	7.2.6	Trách nhiệm giải trình và tin tưởng.....	59
	7.2.7	Mở rộng công suất.....	61
	7.2.8	Vận tải đa phương thức.....	62
	7.2.9	Công bằng.....	65
	7.2.10	Tác động tài chính cá nhân.....	66
	7.2.11	Quy trình ra quyết định và sự tham gia của công chúng là.....	67
	7.2.12	Tác động môi trường.....	68
	7.2.13	Tác động kinh tế.....	70
	7.2.14	Ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác.....	71
	7.2.15	thu phí khác hệ thống.....	72
	7.2.16	Sự an toàn.....	73
	7.2.17	Các dự án đồng thời khác.....	74
8		KẾT QUẢ: NHẬN XÉT CỦA CƠ QUAN VÀ BỘ LẠC.....	76
	8.1	Ý kiến đại lý.....	76
	8.1.1	Hạt Clackamas.....	76
	8.1.2	Thành phố Canby.....	77
	8.1.3	thành phố Gladstone.....	78

8.1.4	Thành phố Hồ Oswego	78
8.1.5	Thành phố Oregon Thành phố	79
8.1.6	Thành phố Tigard	81
8.1.7	Thành phố Tualatin	81
8.1.8	Thành phố Tây Linn	83
8.1.9	Thành phố Wilsonville	83
8.1.10	thành phố Vancouver	85
8.1.11	tàu điện.....	86
8.1.12	Cục Giao thông vận tải Portland	87
8.1.13	Cảng Portland.....	88
8.1.14	Cảng Vancouver.....	88
8.1.15	Hội đồng Giao thông Khu vực Tây Nam Washington.....	88
8.1.16	tôi- 205 thành phố.....	89
8.1.17	Quận Washington.....	90
8.1.18	Bộ Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington	90
8.1.19	Thư và Email Cơ quan khác	91
8.2	bình luận bộ lạc	91
9	KẾT QUẢ: THÔNG TIN ĐẦU VÀO TỪ CÁC CỘNG ĐỒNG TRƯỚC ĐÂY VÀ HIỆN TẠI BỊ LOẠI TRỪ VÀ KHÔNG ĐƯỢC PHỤC VỤ	92
9.1	Xác định các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ.....	93
9.2	nguồn.....	93
9.3	phương pháp luận	93
9.3.1	Khảo sát trực tuyến.....	93
9.3.2	Khảo sát bằng ngôn ngữ	96
9.4	Phản hồi khảo sát đã dịch.....	97
9.4.1	Dịch khảo sát	97
9.4.2	Chủ đề chính.....	97
9.5	Danh mục/Tóm tắt phản hồi	98
9.5.1	Chủ đề chính.....	98
9.5.2	Câu hỏi trắc nghiệm	99
9.5.3	Câu hỏi mở.....	107
10	PHẢN HỒI NHẬN XÉT VỀ CÁC CHỦ ĐỀ ĐỂ CÔNG CHÚNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN XEM XÉT.....	112
10.1	Tình cảm chung.....	112
10.2	Dự thảo Dự án Mục đích và Nhu cầu.....	112
10.2.1	Yêu cầu: Làm rõ mối quan hệ giữa cái Tôi- Dự án Thu phí 205 và I- 205 Dự Án Cải Tiến.....	112
10.2.2	Yêu cầu: Thêm vốn chủ sở hữu vào các tuyên bố về mục đích và/hoặc nhu cầu.	112

10.2.3	Yêu cầu: Bao gồm việc quản lý nhu cầu đi lại hoặc vận chuyển trong các tuyên bố về mục đích và nhu cầu.....	114
10.3	Dự thảo Mục tiêu và Mục tiêu của Dự án.....	115
10.3.1	Yêu cầu: Xác định “dân số không được phục vụ và không được đại diện đầy đủ” trong các mục đích và mục tiêu.	115
10.3.2	Yêu cầu: Sửa đổi các mục đích và mục tiêu để thừa nhận các tác động về chất lượng cuộc sống đối với các cộng đồng gần/liền kề.	115
10.3.3	Yêu cầu: Sửa đổi mục tiêu về tăng trưởng kinh tế để bổ sung nội dung về tăng khả năng tiếp cận việc làm và các trung tâm việc làm trên toàn khu vực.	116
10.3.4	Yêu cầu: Sửa đổi mục tiêu hỗ trợ các lựa chọn vận chuyển đa phương thức để thêm ngôn ngữ về việc hỗ trợ các lựa chọn vận chuyển gia tăng và tần suất dịch vụ vận chuyển trong khu vực Dự án.....	116
10.3.5	Yêu cầu: Đánh giá tác động sức khỏe và công bằng.....	117
10.3.6	Yêu cầu: Bổ sung thước đo hiệu suất cho các nhóm thiệt thòi.....	117
10.3.7	Yêu cầu: Bổ sung thước đo hiệu suất giờ cao điểm trên tất cả các tuyến đường chính.	118
10.3.8	Yêu cầu: Thêm các thước đo hiệu suất cho thông lượng người.....	118
10.3.9	Yêu cầu: Đánh giá khả năng vận chuyển hàng hóa.....	118
10.3.10	Yêu cầu: Đánh giá việc triển khai và vận hành ở quy mô khu vực.....	118
10.3.11	Yêu cầu: Phân tích tác động tích lũy nên xem xét dân số sẽ bị ảnh hưởng như thế nào bởi nhiều dự án thu phí.	119
10.3.12	Yêu cầu: Xác định toàn bộ hệ thống là gì (như đã biết hiện nay), đồng thời mô tả và giải quyết tiêu chí được sử dụng để đánh giá việc triển khai và vận hành, vì chúng liên quan đến khả năng mở rộng thu phí, như một phần của đánh giá tác động.	120
10.4	Các lựa chọn thay thế được đề xuất.....	120
10.4.1	Yêu cầu: Cân nhắc Giải pháp thay thế Không xây dựng (không thu phí).	121
10.4.2	Yêu cầu: Bao gồm việc mở rộng thành sáu làn đường làm đường cơ sở cho Giải pháp thay thế không xây dựng, xem xét I- 205 Cải tiến Dự án hoàn thành, không phụ thuộc vào việc thu phí.....	121
10.4.3	Yêu cầu: Đánh giá thu phí trên toàn bộ I-5 và I- 205.	121
10.4.4	Yêu cầu: Mở rộng điểm cuối phía đông/tây của I- 205 lựa chọn thay thế.....	122
10.4.5	Yêu cầu: Đánh giá một giải pháp thay thế chỉ thu phí.....	122
10.4.6	Yêu cầu: Nâng cao Giải pháp thay thế 5 cho phân tích NEPA.....	122
10.4.7	Yêu cầu: Lập mô hình tất cả các phương án thay thế có thu phí trên I-5 để hiểu rõ hơn về các tác động trong khu vực.....	123
10.4.8	Yêu cầu: Sửa đổi Giải pháp thay thế 3 và 4 để cải thiện hiệu suất quản lý nhu cầu vận chuyển.	123

10.4.9	Yêu cầu: Lập mô hình một giải pháp thay thế trong đó Cầu Vòm chỉ dành cho xe đạp/người đi bộ và một kịch bản khác trong đó một cây cầu dành cho phương tiện mới bắc qua Sông Willamette cũng được xây dựng.....	124
10.4.10	Yêu cầu: Bao gồm càng nhiều chi tiết càng tốt về người dùng thu phí trong phân tích các lựa chọn thay thế. Những cân nhắc của người dùng nên bao gồm 1) Người trả phí vận tải, thương mại và phương tiện tư nhân; 2) Thu nhập và các thông tin kinh tế xã hội khác của người nộp phí; và 3) Vị trí cư trú của người trả phí—địa phương (trong phạm vi x dặm tính từ cơ sở thu phí)—theo thành phố, quận và tiểu bang nơi cư trú.	124
10.4.11	Yêu cầu: Xác định một giải pháp thay thế với các tác động chuyển hướng ít hơn rõ rệt ở trung tâm Quận Clackamas, bao gồm cả Quốc lộ 99E.	125
10.4.12	Yêu cầu: Thực hiện mô hình bổ sung không thu phí để hiểu rõ hơn về dòng chảy hiện có.	125
10.4.13	Yêu cầu: Sử dụng mô hình để hiểu sự gia tăng chuyển hướng và các tác động được tạo ra do chuyển hướng bổ sung.	125
10.4.14	Yêu cầu: Định lượng tác động của việc định tuyến lại qua khu vực tàu điện ngầm Portland.	126
10.4.15	Yêu cầu: Xem xét chuyển hướng và du lịch đa phương thức.	126
10.4.16	Yêu cầu: Kết hợp các điều kiện lái xe sau đại dịch COVID-19.....	126
10.4.17	Yêu cầu: Lập mô hình các điều kiện trong tương lai cho năm 2040.....	126
11	PHẢN HỒI CÁC NHẬN XÉT VỀ CÁC MỐI QUAN TÂM VÀ CƠ HỘI CHÍNH	127
12	NGƯỜI GIỚI THIỆU.....	166

Số liệu

Hình ES-1.	Diện tích dự án	II
Nhân vật1-1 .	Diện tích dự án	2
Nhân vật1-2 .	Thu phí điện tử Hệ thống	3
Nhân vật1-3 .	TÔI- Dự án thu phí 205 Mốc thời gian.....	4
Nhân vật4-1 .	Tóm tắt cộng đồng	15
Nhân vật4-2 .	Quảng cáo kỹ thuật số (Facebook, El Latino de Hoy và Portland Observer)	18
Nhân vật4-3 .	Bản đồ nhiệt của các phản hồi khảo sát theo mã ZIP	22
Nhân vật4-4 .	Xác định giới tính của người trả lời khảo sát.....	24
Nhân vật4-5 .	Mức độ thường xuyên khảo sát người trả lời sử dụng tôi- 205 – Tất cả những người được hỏi	26
Nhân vật4-6 .	Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo Quận.....	27
Nhân vật4-7 .	Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo Chúng tộc và Dân tộc 28	
Nhân vật4-8 .	Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo Tuổi	29
Nhân vật4-9 .	Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo thu nhập	29
Nhân vật6-1 .	Mức độ đồng ý với mục đích và nhu cầu của hồi phiếu.....	35
Nhân vật6-2 .	Mức độ đồng ý với các mục tiêu dự thảo của dự án	38
Nhân vật6-3 .	Mức độ đồng ý với các phương án thay thế 3 và 4 của dự án được đề xuất 43	
Nhân vật7-1 .	Mối quan tâm chính và cơ hội.....	48
Nhân vật9-1 .	Tỷ lệ phần trăm các nhóm bị loại trừ và không được phục vụ trước đây và hiện tại là những người điều khiển hàng ngày trên I- 205.....	100
Nhân vật9-2 .	Mối quan tâm và cơ hội hàng đầu theo Chúng tộc /dân tộc.....	102
Nhân vật9-3 .	Mối quan tâm và cơ hội hàng đầu theo độ tuổi và thu nhập	104
Nhân vật9-4 .	Bất đồng mạnh mẽ với Mục đích Dự thảo và Nhu cầu Dự thảo theo Chúng tộc/Sắc tộc, Tuổi tác và Thu nhập.....	105
Nhân vật9-5 .	Bất đồng mạnh mẽ với các Mục tiêu và Mục tiêu của Dự án theo Chúng tộc/Dân tộc, Tuổi tác và Thu nhập.....	106
Nhân vật9-6 .	Bất đồng mạnh mẽ với các giải pháp thay thế được đề xuất theo chúng tộc/sắc tộc, tuổi tác và thu nhập	107

Những cái bàn

Bảng ES-1.	Kết quả tương tác: Bảng những con số	III
Bàn 2-1	Dự thảo giải pháp thay thế và cân nhắc cấp cao	7
Bàn4-1 .	Ngày hội thảo trên web và lượng người xem	12
Bàn4-2 .	Tóm tắt cộng đồng	14
Bàn 4-3	Tiếp cận quảng cáo trên phương tiện truyền thông kỹ thuật số/radio	17
Bàn 4-4	Phạm vi tiếp cận quảng cáo của Print Media Outlet.....	17
Bàn 4-5	Phạm vi tiếp cận quảng cáo trên Facebook	18
Bàn 4-6	Phạm vi tiếp cận quảng cáo trên Twitter	18
Bàn 4-7	Số lượt gửi nhận xét đã nhận.....	19
Bàn 4-8	Vị trí của những người trả lời khảo sát.....	20
Bàn4-9 .	Chúng tộc/Sắc tộc của những người trả lời khảo sát so với Khu vực đô thị Portland và Quận Clackamas	23
Bàn4-10 .	Tuổi của người trả lời khảo sát.....	24
Bàn 7-1	Mã nhận xét và số lượng nhận xét.....	49
Bàn9-1 .	Các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ được xác định trong Khảo sát trực tuyến	94
Bàn9-2 .	Danh mục kết hợp để phân tích.....	95
Bàn9-3 .	Số khảo sát đã nhận theo ngôn ngữ	97
Bàn9-4 .	Mối quan tâm và cơ hội hàng đầu theo Chúng tộc /dân tộc.....	103
Bàn11-1 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Doanh thu và Thuế.....	128
Bàn11-2 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Định tuyến lại và Chuyển hướng.....	130
Bàn11-3 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Công bằng.....	132
Bàn11-4 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Quan sát tắc nghẽn và tác động.....	134
Bàn11-5 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Thực hiện thu phí	137
Bàn11-6 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Trách nhiệm giải trình và lòng tin.....	141
Bàn11-7 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Mở rộng Dung lượng.....	143
Bàn11-8 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Vận tải Đa phương thức	145
Bàn11-9 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Vốn chủ sở hữu.....	149
Bàn11-10 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Tác động Tài chính Cá nhân	152
Bàn11-11 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Sự tham gia của công chúng và quá trình ra quyết định	154
Bàn11-12 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Tác động môi trường.....	156
Bàn11-13 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Tác động kinh tế.....	157
Bàn11-14 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Các ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác	159
Bàn11-15 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Các Hệ thống Thu phí Khác.....	160
Bàn11-16 .	Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: An toàn.....	162
Bàn11-17 .	Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Các dự án hiện tại khác.....	164

tệp đính kèm

TỆP ĐÍNH KÈM A **TÀI LIỆU ĐỂ CÔNG CHỨNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN
XEM XÉT**

TÀI LIỆU ĐÍNH KÈM B **TÀI LIỆU TIẾP CẬN CỘNG ĐỒNG**

TỆP ĐÍNH KÈM C **BẢNG NHÂN KHẨU HỌC CHÉO**

TỆP ĐÍNH KÈM D **NHẬN XÉT NHẬN ĐƯỢC**

Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật và Tiêu đề VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964

Nếu người nhận được thông tin có thể sobre este proyecto traducida al español, sírvase llamar al 503-731-4128.

Nếu quý vị muốn thông tin về dự án này đã được dịch sang tiếng Việt, xin gọi 503-731-4128.

Если вы хотите чтобы информация об этом проекте была переведена на русский язык, пожалуйста, звоните по телефону 503-731-4128.

如果您想瞭解這個項目，我們有提供繁體中文翻譯，請致電：503-731-4128。

如果您想了解这个项目，我们有提供简体中文翻译，请致电：503-731-4128。

Đối với Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật hoặc Tiêu đề VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964, dịch vụ biên dịch/phiên dịch hoặc biết thêm thông tin, hãy gọi 503-731-4128, TTY (800) 735-2900 hoặc Dịch vụ Chuyển tiếp Oregon 7-1-1.

TỪ VIẾT TẮT VÀ TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt/Viết tắt	Sự định nghĩa
BIPOC	Người da đen, người bản địa và người da màu
COVID-19	bệnh do vi-rút corona 2019
FHWA	Quản lý đường cao tốc liên bang
TÔI-	liên bang
TÔI- Dự Án Cải Tiến 205	TÔI- 205 Cải tiến Dự án Đường Stafford đến OR 213
địa chỉ IP	giao thức Internet
NEPA	Đạo luật chính sách môi trường quốc gia
ODOT	Sở Giao thông vận tải Oregon
HOẶC 213	Đường Oregon 213
PEL	Lập kế hoạch và liên kết môi trường
Dự án	TÔI- Dự án thu phí 205

TÓM TẮT ĐIỀU HÀNH

Bối cảnh dự án

Vào mùa hè năm 2020, Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT) đã khởi động giai đoạn giáo dục và tham gia cho Xa lộ Liên tiểu bang 205 (I- 205) Dự án thu phí (Dự án). Cơ quan đã tìm kiếm ý kiến đóng góp khi bắt đầu quá trình đánh giá môi trường để giúp điều chỉnh mục đích và nhu cầu của dự thảo đối với Dự án, các phương án thu phí thay thế sẽ được nghiên cứu và các vấn đề chính cần phân tích theo yêu cầu của Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). Báo cáo này tóm tắt ý kiến đóng góp của công chúng nhận được từ hơn 4.600 câu trả lời khảo sát, thư từ, email, thư thoại và nhận xét tại các cuộc họp và cuộc họp giao ban từ ngày 3 tháng 8 đến ngày 16 tháng 10 năm 2020. ODOT coi trọng những nhận xét này; họ sẽ giúp cơ quan tiến hành Dự án với sự hiểu biết về các mối quan tâm của cộng đồng và cách giải quyết chúng một cách tốt nhất.

Đánh giá về quy hoạch và môi trường cho Dự án được xây dựng dựa trên chỉ đạo của Cơ quan Lập pháp Oregon và kết quả phân tích tính khả thi. Vào năm 2017, Dự luật Hạ viện Oregon 2017 (“Keep Oregon Move”) đã được thông qua để cải thiện các đường cao tốc trong khu vực; tăng cường các phương tiện vận chuyển, đi xe đạp và đi bộ; và sử dụng công nghệ để làm cho hệ thống giao thông hoạt động tốt hơn. Là một phần của gói vận chuyển toàn diện này, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon đã được chỉ đạo nghiên cứu việc thu phí trên I-5 và I- 205 trong khu vực tàu điện ngầm Portland. Để đáp lại, ODOT đã khởi xướng Phân tích Khả thi Giá trị Giá trị Khu vực Metro Portland (Phân tích Giá trị Khả thi Giá trị) để khám phá các phương án thu phí, xác định cách thức và địa điểm thu phí có thể giúp cải thiện tình trạng tắc nghẽn trên I-5 hoặc I- 205 trong thời gian du lịch cao điểm và thảo luận về những lợi ích và tác động tiềm ẩn đối với du khách và các cộng đồng lân cận.

Phân tích Khả thi Định giá Giá trị đã kết luận rằng phí cầu đường có thể được sử dụng để giúp cải thiện việc đi lại trên I-5 hoặc I- 205 trong thời gian cao điểm và tăng doanh thu cho các dự án giảm tắc nghẽn. Ba vấn đề nhất quán đã trở nên rõ ràng đối với chương trình thu phí của ODOT để giải quyết:

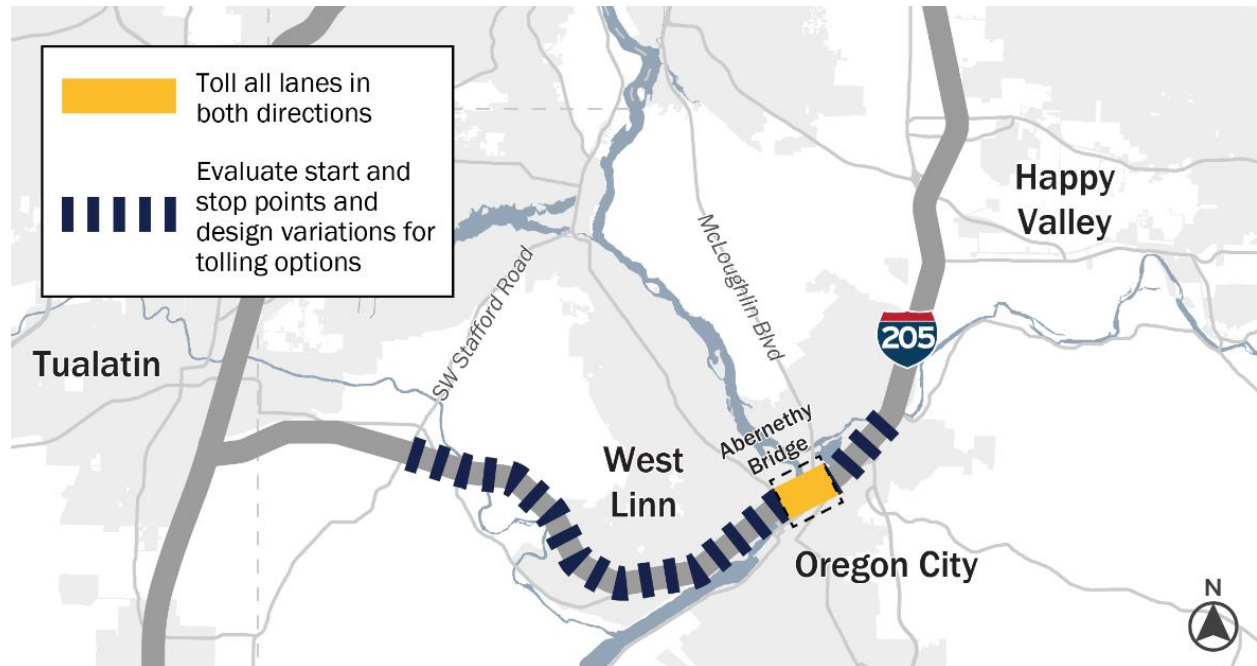
- Tác động đến các cộng đồng có thu nhập thấp¹ do thu phí.
- Nhu cầu cải thiện phương tiện vận chuyển và các lựa chọn vận chuyển khác.
- Khả năng định giá đường cao tốc khiến giao thông chuyển hướng sang các đường phố địa phương.

Phân tích Khả thi Định giá Giá trị đề xuất tiến hành phân tích sâu hơn dựa trên Khái niệm E— thu phí trên hoặc gần Cầu Abernethy— cho I- hành lang 205 (Hình ES-1). Dựa trên khuyến nghị này, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sau đó đã chỉ đạo ODOT đáp ứng chỉ thị của Cơ quan

¹ Đối với các mục đích của dự án, “thu nhập thấp” sẽ được định nghĩa là 200 phần trăm mức nghèo của liên bang để phù hợp với dữ liệu có sẵn thông qua Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, để phù hợp với định nghĩa của các bên liên quan trong khu vực về thu nhập thấp và phù hợp hơn bao gồm các chi phí sinh hoạt trên và ngoài chi phí thực phẩm.

Lập pháp Oregon và tiến hành quy trình NEPA để thu phí trên cả I-5 và I- 205 trong khi giải quyết ba vấn đề ưu tiên xuất hiện từ quy trình công khai.

Hình ES-1. Diện tích dự án



Mục đích đề xuất của Dự án là quản lý tắc nghẽn giữa Đường Stafford và Đường Oregon 213 (OR 213) và tăng doanh thu cho các cải tiến giảm tắc nghẽn. Doanh thu do các khoản phí cầu đường này tạo ra có thể giúp chi trả cho việc cải tạo đường bộ theo kế hoạch vào ngày I- 205 trong cùng khu vực đồng thời giúp quản lý tình trạng tắc nghẽn hơn 6 giờ mỗi ngày trong phần này của I- hành lang 205 (trước đại dịch COVID-19).

Một hệ thống thu phí điện tử sẽ được sử dụng để tự động thu phí từ các phương tiện đi trên hành lang. Hệ thống thu phí điện tử kết nối với các tài khoản trả trước bằng cách đọc bộ phát đáp trong xe hoặc bằng cách đọc biển số xe trong khi vẫn duy trì tốc độ di chuyển. Một hệ thống thu phí điện tử sẽ loại bỏ sự cần thiết của các trạm thu phí và người dùng không cần phải dừng lại để trả phí.

Phương pháp tương tác

Sự tham gia này diễn ra từ ngày 3 tháng 8 đến ngày 16 tháng 10 năm 2020. Trong thời gian này, ODOT đã tổ chức nhiều hoạt động giáo dục và tương tác để tiếp cận nhiều đối tượng.²

² Một số hoạt động tương tác đã diễn ra vào tháng 7 năm 2020 trước khi bắt đầu giai đoạn bình luận chính thức. Tại các buổi thuyết trình này, những người tham gia đã được thông báo về ngày bắt đầu giai đoạn lấy ý kiến chính thức và ngày ra mắt của cuộc khảo sát trực tuyến và công khai trực tuyến, là ngày 3 tháng 8 năm 2020.

Sự tham gia này là cơ hội để các cơ quan, nhóm cộng đồng, khách du lịch trên hành lang và công chúng cung cấp ý kiến đóng góp của họ về những vấn đề sau:

- Dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu, bao gồm các mục đích và mục tiêu của Dự án.
- Các phương án thay thế được đề xuất như các chiến lược thu phí tiềm năng cần nghiên cứu chuyên sâu.
- Các mối quan tâm và tác động tiềm ẩn cần xem xét trong quá trình xem xét môi trường.

Do đại dịch COVID-19 đang diễn ra, tất cả các hoạt động tham gia đều được tiến hành hầu như để duy trì khoảng cách vật lý và bảo vệ sức khỏe cộng đồng. Nhóm Dự án đã tích cực thu thập ý kiến từ các cơ quan quản lý địa phương, khu vực và cơ quan quản lý; cư dân và doanh nghiệp dựa vào hoặc nằm bên cạnh tôi- 205; và các thành viên của các cộng đồng đã từng bị loại trừ và không được phục vụ trong quá trình lập kế hoạch và không được phục vụ bởi hệ thống giao thông vận tải.³ Các phương pháp được sử dụng để tiếp cận và thu hút sự tham gia được tóm tắt trong Bảng ES-1.

Bảng ES-1. Kết quả tương tác: Bảng những con số

kết nối		Số lượt gửi nhận xét đã nhận*	
7,600	Tiếng Anh trực tuyến mở nhà người dùng duy nhất	3,743	Hoàn thành khảo sát tiếng Anh
2,000	Người dùng duy nhất của nhà mở trực tuyến Tây Ban Nha	79	Hoàn thành khảo sát tiếng Tây Ban Nha
127	người tham dự hội thảo trên web	68	Các khảo sát tiếng Việt đã hoàn thành
27	thuyết trình đưa ra	110	Hoàn thành khảo sát tiếng Trung
2,638	Những người đã nhấp vào quảng cáo Facebook tiếng Anh	72	Đã hoàn thành các cuộc khảo sát của Nga
4,304	Những người đã nhấp vào quảng cáo Facebook tiếng Tây Ban Nha	239	Nhận xét đã gửi qua email
38K+	Lượt xem trên các bài đăng trên mạng xã hội ODOT	22	Bức thư
4,500	Người nhận email dự án	2	thư thoại
2,3M	Số lần hiển thị quảng cáo kỹ thuật số thông qua các cửa hàng tin tức địa phương	309	Nhận xét từ các cuộc họp giao ban, hội thảo trên web và các cuộc họp của ủy ban
90K+	Độc giả tiếp cận với quảng cáo in trên báo Tây Ban Nha		
9	Liên lạc viên tham gia cộng đồng đa ngôn ngữ		

³ Như được định nghĩa trong [Khuôn khổ Công bằng](#) của Chương trình Thu phí Oregon, các cộng đồng bị loại trừ và không được phục vụ trước đây và hiện tại bao gồm: những người có thu nhập thấp hoặc bất lợi về kinh tế; Người da đen, người bản địa và người da màu (BIPOC); người lớn tuổi và trẻ em; những người nói ngôn ngữ không phải tiếng Anh, đặc biệt là những người có trình độ tiếng Anh hạn chế; người khuyết tật; và các quần thể và cộng đồng khác trước đây bị các dự án giao thông vận tải loại trừ và phục vụ không đầy đủ.

* Tất cả các câu trả lời khảo sát, thư nhận xét, email hoặc nhận xét tại hội thảo trên web hoặc cuộc họp được gọi chung là "gửi nhận xét" trong suốt báo cáo này. Một số lượt gửi nhận xét đã xác định nhiều ý tưởng, mỗi ý tưởng được coi là một nhận xét riêng lẻ.

Kết quả tương tác

Phương pháp chính được sử dụng để đưa ra nhận xét là một cuộc khảo sát trực tuyến, được cung cấp bằng năm ngôn ngữ. Dựa trên dữ liệu khảo sát, nhiều người trả lời sống ở Quận Clackamas (54%) và sử dụng ô tô làm phương tiện di chuyển chính (82%). Trong số những người cung cấp thông tin nhân khẩu học của họ, 651 (16% tổng số người được hỏi) được xác định là Người da đen, Người bản địa hoặc Người da màu, tương tự như dân số của bốn quận lớn nhất của khu vực đô thị Portland theo báo cáo của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ Người Mỹ Dữ liệu Khảo sát cộng đồng (2014 đến 2018). Những người được xác định là người gốc Tây Ban Nha hoặc Mỹ Latinh có khả năng không được đại diện đầy đủ trong các câu trả lời khảo sát. Khoảng 7% số người tham gia khảo sát đã hoàn thành khảo sát bằng ngôn ngữ không phải tiếng Anh, thấp hơn tỷ lệ phần trăm những người nói ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh tại nhà trên khắp khu vực đô thị Portland. Ngoài ra, khoảng một phần tư (23%) số người được hỏi cho biết thu nhập của họ dưới 50.000 USD, đây là một tỷ lệ thấp hơn so với toàn khu vực.⁴

Takeaways chính và chủ đề

ODOT đã đặc biệt yêu cầu phản hồi về mục đích và nhu cầu, mục đích và mục tiêu dự thảo của Dự án, các giải pháp thay thế được đề xuất và các vấn đề chính cần quan tâm. Mặc dù đây là những chủ đề mà ODOT hỏi, nhưng người trả lời cũng đưa ra nhận xét về các chủ đề khác.

Nhóm Dự án đã phân tích tất cả các nhận xét nhận được để xác định các vấn đề và chủ đề chính giữa các loại nhận xét và nhóm nhân khẩu học khác nhau để cung cấp thông tin cho việc ra quyết định cho giai đoạn này và các giai đoạn trong tương lai của Dự án. Các kết quả không mang tính đại diện về mặt thống kê, có nghĩa là mẫu người trả lời không dự đoán được ý kiến của toàn bộ dân số khu vực đô thị Portland.⁵

Phần này tóm tắt các chủ đề bao quát đã nghe trong quá trình tham gia này. Báo cáo đầy đủ cung cấp thêm chi tiết về những phát hiện dưới đây:

- Phần lớn những người được hỏi trên tất cả các nhóm nhân khẩu học và các phương pháp bình luận bày tỏ sự phản đối mạnh mẽ đối với việc thu phí nói chung hoặc các chi tiết cụ thể của Dự án như hiện đang được đề xuất.
- Các nhận xét và câu hỏi được gửi phản ánh nhu cầu và mong muốn của người trả lời về thông tin bổ sung cũng như những hiểu lầm về hệ thống thu phí được đề xuất. Các cơ quan

⁴ Trong bán kính 20 dặm xung quanh Portland, khoảng 38% hộ gia đình có thu nhập dưới 50.000 đô la mỗi năm, theo Khảo sát cộng đồng người Mỹ của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ năm 2017. trong tới- 205 gần cầu Abernethy, khoảng 34% hộ gia đình có thu nhập dưới 50.000 USD.

⁵ Thời gian khảo sát và bình luận được mở cho bất kỳ ai muốn tham gia. Những người được hỏi không đại diện cho một mẫu ngẫu nhiên các hộ gia đình ở Quận Clackamas hoặc khu vực đô thị Portland và do đó không đại diện theo thống kê cho toàn bộ dân số.

đối tác và các thành viên của công chúng đã hỏi doanh thu thu phí sẽ được chi tiêu như thế nào và đưa ra các đề xuất chi tiêu.

- Những người được hỏi yêu cầu sự rõ ràng về mối quan hệ của tôi- Dự án thu phí 205 đến I- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Những người bình luận bày tỏ nhiều lo ngại về những tác động tiềm ẩn đối với chất lượng cuộc sống, sự an toàn và chất lượng không khí từ I- 205 giao thông có khả năng định tuyến lại vào các con đường địa phương để tránh thu phí.
- Việc thu phí được cho là thiếu công bằng- 205 là một trong những lĩnh vực quan tâm hàng đầu được xác định trong tất cả các nhóm nhân khẩu học, nhưng đặc biệt là giữa các cư dân của West Linn, Thành phố Oregon và các khu vực khác của Quận Clackamas.
- Những người bình luận bày tỏ lo ngại rằng phí cầu đường sẽ là một khó khăn tài chính đối với các hộ gia đình của họ hoặc đối với các hộ gia đình có thu nhập thấp, đặc biệt là trong đại dịch COVID-19.
- Các khuyến nghị cho quy trình đánh giá môi trường tập trung vào việc bổ sung các giải pháp thay thế cho Dự án, bao gồm cả việc xem xét giải pháp thay thế “không thu phí”, được yêu cầu.
- Giảm phí cầu đường, duy trì chức năng các tuyến đường miễn phí và tăng cường các lựa chọn vận chuyển đa phương thức là một trong những ý tưởng hàng đầu để giải quyết khả năng tác động tiêu cực từ phí cầu đường. Những ý tưởng này phản ánh chặt chẽ những phát hiện từ Phân tích Khả thi Giá trị.
- Sự mất lòng tin đối với chính phủ nói chung, cũng như ODOT nói riêng đã được thể hiện.
- Người bình luận đã đề cập đến đại dịch COVID-19 đang diễn ra và dường như làm cơ sở cho những lo ngại đã được xác định về giao thông và kinh tế.

ODOT phản hồi bình luận

ODOT đã phát triển các phản hồi đối với các nhận xét của cơ quan và công chúng nhận được trong quá trình tham gia, được ghi lại trong báo cáo đầy đủ. Những phản hồi này cung cấp thông tin để phản hồi các nhận xét và xác định các hành động mà ODOT sẽ thực hiện khi quá trình phát triển Dự án tiến triển. Phần này cung cấp phản hồi của ODOT đối với một số chủ đề nhận xét chính được nghe trong quá trình tham gia.

Liên kết thu phí và cải tiến I-205: Kinh phí thu phí có thể tài trợ cho các phần của Dự án Cải thiện I-205.

Việc xây dựng theo giai đoạn của Dự án Cải thiện I-205 đã được lên kế hoạch và kế hoạch tài chính đang được phát triển. ODOT đã xác định rằng doanh thu thu phí có thể được sử dụng để tài trợ một phần cho những cải tiến này để hành lang I-205 an toàn hơn và ít tắc nghẽn hơn, trong khi chờ kết quả của I-205.- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí. Các nguồn tài trợ bổ sung cũng có thể được xác định cho các cải tiến. Dự án Cải tiến I-205 sẽ nâng cấp hoặc thay thế Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I-205 để có thể chịu được một trận động đất lớn, cung cấp các cải tiến cho nút giao thông và xây dựng làn đường thứ ba còn thiếu ở mỗi hướng.

Bắt đầu lập kế hoạch cho hệ thống thu phí khu vực: Chúng tôi đang bắt đầu phân tích trước NEPA về Hệ thống thu phí khu vực cho I-5 và I-205.

ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, bình đẳng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại. Dự án Thu phí I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ tiếp tục được tiến hành trong quy trình NEPA như một dự án riêng biệt. ODOT sẽ phát triển các chiến lược nhấn tin và truyền thông để làm rõ kế hoạch này cho hệ thống khu vực và lịch trình cho cả hai dự án.

Các phương án thay thế để tiếp tục nghiên cứu bổ sung: Phương án thay thế 3 (cầu thu phí trên sông Tualatin và cầu Abernethy) và Phương án thay thế 4 (bốn đoạn thu phí) sẽ được đánh giá trong dự thảo đánh giá môi trường cùng với phương án “Không xây dựng”.

Đánh giá ban đầu của ODOT đã xác định Giải pháp thay thế 3 và 4 là hai giải pháp thay thế đáp ứng tốt nhất các tiêu chí sàng lọc, được nêu trong dự thảo Báo cáo kỹ thuật so sánh các giải pháp thay thế sàng lọc. Do đó, ODOT khuyến nghị đưa hai giải pháp thay thế này vào dự thảo đánh giá môi trường để nghiên cứu thêm, cùng với Giải pháp thay thế Không hành động. ODOT hiểu rằng một số bên liên quan quan tâm đến Giải pháp thay thế 5 (thu phí theo vùng riêng lẻ) vì giải pháp này thực hiện khá tốt trong các biện pháp khu vực trong quá trình phân tích sàng lọc ban đầu và vì giải pháp này trải rộng mức phí trong phạm vi dài nhất trên I-205. Tuy nhiên, loại cấu trúc thu phí một vùng này không phù hợp với cấu trúc khu vực vì nó có xu hướng tạo ra các mô hình định tuyến lại tập trung có thể dẫn đến tác động đáng kể đến các cộng đồng nằm gần ranh giới khu vực thu phí. Nhóm Dự án đang xem xét các cải tiến đối với Giải pháp thay thế 4 để đạt được tốt hơn các lợi ích khu vực mà Giải pháp thay thế 5 mang lại, bao gồm giảm các tác động chuyển hướng và định tuyến lại ở quy mô khu vực. Phân tích sâu hơn Phương án thay thế 3 và 4 sẽ được thực hiện trong giai đoạn tiếp theo của quy trình NEPA, bao gồm lập mô hình chi tiết để hiểu các thay đổi đối với mô hình giao thông cũng như các tác động và lợi ích tiềm năng đối với tài nguyên xã hội và môi trường.

Ưu tiên tính công bằng trong Dự án: Các mục tiêu, mục tiêu và biện pháp của Dự án đã được cập nhật để ưu tiên hơn nữa tính công bằng. Theo chỉ dẫn của Kế hoạch Hành động Chiến lược của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon, công bằng là một trong ba nguyên lý trọng tâm, hướng dẫn cho ODOT. Chương trình Thu phí Oregon đã tạo ra Báo cáo Thu phí Công bằng, một tài liệu chính sách bao quát mới sẽ hướng dẫn Chương trình Thu phí Oregon trong quá trình phát triển, cũng như các mục tiêu và mục đích của Dự án. Các mục đích và mục tiêu của Dự án là những gì cung cấp thông tin trực tiếp nhất cho quá trình tham gia và đánh giá. Dựa trên các nhận xét nhận được từ công chúng, các cơ quan, Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động, và cách tiếp cận cụ thể đối với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ, ODOT đang làm việc để làm rõ cách thức công bằng sẽ được kết hợp vào quá trình phát triển Dự án theo những cách có thể đo lường được. Ngôn ngữ mới sẽ được thêm vào các mục tiêu và mục tiêu để tài liệu phù hợp hơn với các thước đo hiệu suất công bằng.

Bước tiếp theo

Nhóm Dự án sẽ tiến hành phân tích chi tiết về lợi ích và tác động của việc thu phí đối với I- 205 khi quá trình NEPA tiến triển vào năm 2021 và 2022. Kết quả phân tích này sẽ được xuất bản để công chúng xem xét trong dự thảo đánh giá môi trường vào năm 2022 và quyết định cuối cùng của NEPA vào năm 2023. Nếu được chấp thuận, thu phí trên I- 205 có thể bắt đầu sớm nhất là vào năm 2024.

1 GIỚI THIỆU

1.1 Mục đích của Báo cáo này

Báo cáo này tóm tắt ý kiến đóng góp của công chúng nhận được như một phần của quá trình tham gia cho Xa lộ Liên tiểu bang 205 (I-205) Dự án thu phí (Dự án). Quá trình tham gia được sử dụng để thu thập phản hồi về dự thảo Mục đích và Tuyên bố Nhu cầu của Dự án, phạm vi các giải pháp thay thế và phạm vi các vấn đề cần giải quyết trong phân tích môi trường của Dự án được chuẩn bị theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). Dự án đang ở giai đoạn đầu của quy trình NEPA, vì vậy ODOT sẽ sử dụng thông tin đầu vào này để định hình cả quy trình tham gia và quy trình NEPA khi Dự án tiến triển.

Ý kiến đóng góp của công chúng được thu thập trong quá trình này sẽ được Cơ quan Quản lý Đường cao tốc Liên bang (FHWA) và Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT) xem xét khi các cơ quan hoàn thiện dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu, tinh chỉnh các phương án thay thế được chuyển tiếp và xác định các tác động môi trường tiềm ẩn để phân tích sẽ được ghi lại trong đánh giá môi trường.⁶

Ý kiến đóng góp của cơ quan, bộ lạc và công chúng được thu thập từ ngày 3 tháng 8 năm 2020 đến khi kết thúc giai đoạn lấy ý kiến công chúng vào ngày 16 tháng 10 năm 2020. Nhiều chiến lược đã được sử dụng để khuyến khích các quan điểm đa dạng như là một phần của quá trình ra quyết định. Báo cáo này trình bày chi tiết những nỗ lực này và các ý kiến đóng góp của công chúng, cơ quan và bộ lạc đã nhận được.

Quan điểm đa dạng

ODOT đã sử dụng nhiều chiến lược để đảm bảo các quan điểm đa dạng được lắng nghe.

1.2 Lịch sử dự án

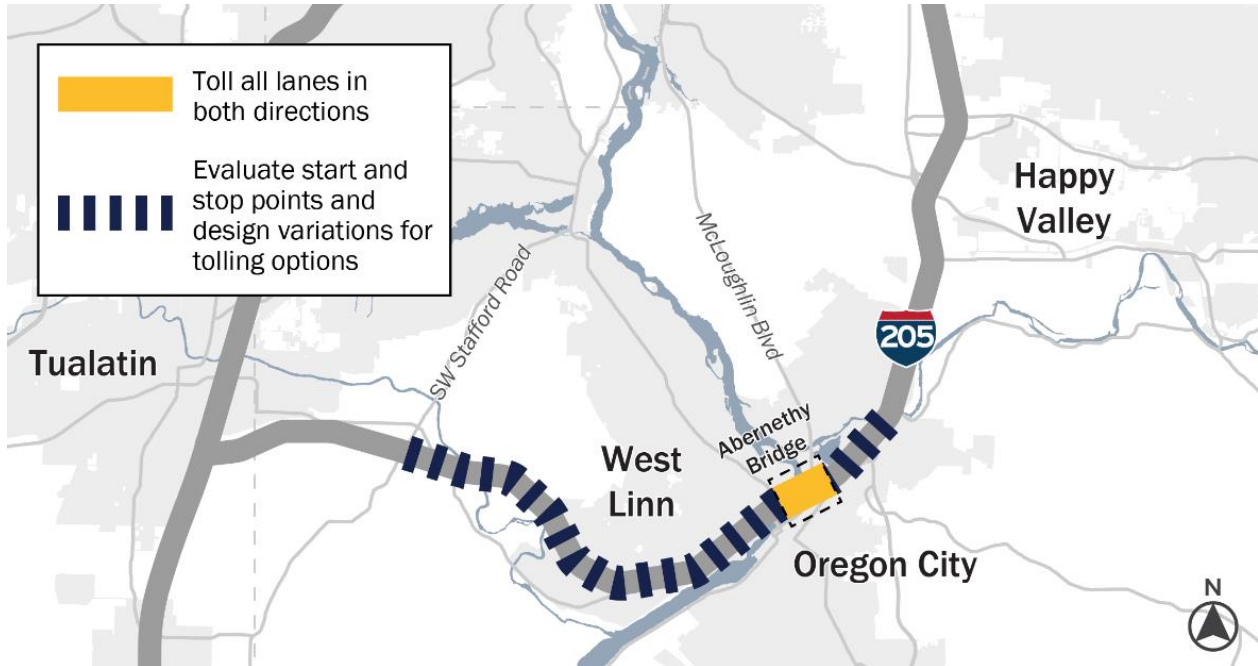
House Bill 2017, được gọi là “Keep Oregon Move,” đã cam kết hàng trăm triệu đô la trong các dự án tài trợ cho các dự án đường cao tốc giải tỏa nút cổ chai, cải tiến đường sắt vận chuyển hàng hóa, cải tiến phương tiện công cộng và nâng cấp cơ sở vật chất dành cho xe đạp và đi bộ. Luật cũng chỉ đạo Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon theo đuổi và thực hiện việc thu phí trên I-5 và I-205 trong khu vực tàu điện ngầm Portland để giúp quản lý tắc nghẽn giao thông.

Để đáp ứng Dự luật Hạ viện 2017, ODOT đã khởi xướng Phân tích Khả thi Định giá Giá trị Khu vực Metro Portland (Phân tích Khả thi Định giá Giá trị) để khám phá các tùy chọn thu phí có sẵn, xác định cách thức và địa điểm thu phí có thể giúp cải thiện tình trạng tắc nghẽn trên I-5 hoặc I-205 trong thời gian du lịch cao điểm và bắt đầu hiểu những lợi ích và tác động tiềm ẩn đối với du khách và các cộng đồng lân cận. Phân tích khả thi này xác định rằng thu phí có thể giúp quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu trên I-5 và I-205. Một quy trình kéo dài 8 tháng với sự tham gia của cộng đồng và các bên liên quan trong năm 2017-2018 bao gồm tám phiên họp

⁶ Đánh giá môi trường là một tài liệu được chuẩn bị tuân thủ NEPA xác định mục đích và nhu cầu đối với dự án, các giải pháp thay thế dự án, tác động và lợi ích của các giải pháp thay thế dự án và các biện pháp giảm thiểu để xác định xem có bất kỳ tác động đáng kể nào có thể xảy ra do việc thực hiện dự án đó hay không, dự án.

mở, sáu nhóm thảo luận với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ, ba cuộc khảo sát trực tuyến và một phiên lắng nghe do Ủy ban Giao thông vận tải Oregon tổ chức, dẫn đến hơn 5.000 lượt gửi nhận xét được xem xét để xác định các khuyến nghị cuối cùng. Cuối cùng, Khái niệm E (thu phí trên hoặc gần Cầu Abernethy) đã được đề xuất cho I- hành lang 205 (Nhân vật1-1).

Nhân vật1-1 . Diện tích dự án



Sau khi Phân tích Khả thi Định giá Giá trị và nhận được đầu vào từ FHWA cho các bước tiếp theo, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon đã chỉ đạo ODOT tiến hành quy trình Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia để thu phí trên cả I-5 và I- 205.

Các mối quan tâm chính được xác định trong Phân tích khả thi về giá trị, đã được sử dụng để hướng dẫn phát triển Dự án, bao gồm:

- Tránh ảnh hưởng tiêu cực đến cộng đồng thu nhập thấp.
- Cải thiện phương tiện công cộng và các lựa chọn vận chuyển khác.
- Giải quyết khả năng thu phí để chuyển hướng giao thông sang các đường phố địa phương.

1.3 mô tả dự án

Dự án sẽ thu phí tất cả các làn đường của I- 205 trên hoặc gần Cầu Abernethy, phù hợp với Khái niệm E được xác định trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị. Mục đích của Dự án là quản lý tắc nghẽn giữa Đường Stafford và Đường Oregon 213 (OR 213) và tăng doanh thu cho các cải tiến giảm tắc nghẽn. Doanh thu do các khoản phí cầu đường này tạo ra có thể giúp chi trả cho việc cải tạo đường bộ theo kế hoạch vào ngày I- 205 trong cùng khu vực đồng thời giúp quản lý

tình trạng tắc nghẽn hơn 6 giờ mỗi ngày trên đoạn đường I- 205 hành lang. Vào tháng 9 năm 2020, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon đã thông qua một khái niệm chính sách mà doanh thu thu phí rỗng⁷ sẽ được đầu tư trở lại vào hành lang mà nó được thu thập.

Tolling trên I- 205 sẽ bao gồm một hệ thống hoàn toàn bằng điện tử sẽ tự động thu phí cầu đường từ các phương tiện di chuyển trên hành lang bằng cách đọc bộ tiếp sóng trong xe hoặc bằng cách đọc biển số xe trong khi vẫn duy trì tốc độ di chuyển (Nhân vật1-2).

Nhân vật1-2 . Thu phí điện tử Hệ thống



thu phí điện tử

Một hệ thống thu phí điện tử sẽ loại bỏ sự cần thiết của các trạm thu phí và giữ cho các phương tiện di chuyển trên I- 205.

Dòng thời gian của Dự án được hiển thị trên Nhân vật1-3 . ODOT đang ở giai đoạn đầu trong quy trình NEPA. Sự tham gia này đóng vai trò là giai đoạn nhận xét chính thức để tìm kiếm phản hồi về mục đích và nhu cầu của Dự án dự thảo, cũng như các giải pháp thay thế được đề xuất để nghiên cứu trong quy trình NEPA. Phân tích được thực hiện cho đến nay ở mức rất cao và sẽ được hoàn thiện hơn nữa trong quá trình xây dựng đánh giá môi trường khi một phân tích chuyên sâu về các lợi ích và tác động tiềm ẩn được chuẩn bị. ODOT dự kiến sẽ cung cấp các khuyến nghị của mình cho FHWA về các phương án thay thế sẽ được chuyển sang đánh giá trong dự thảo đánh giá môi trường vào đầu năm 2021. Đánh giá môi trường sẽ xác định các tác động và lợi ích tiềm năng có được từ các giải pháp thay thế thu phí, cũng như các biện pháp giảm nhẹ để tránh, giảm thiểu và giảm nhẹ tác động. Nhóm Dự án sẽ tiếp tục thu thập ý kiến đóng góp của công chúng trong suốt quá trình của Dự án, kể cả trong giai đoạn lấy ý kiến của công chúng cho dự thảo đánh giá môi trường. Nếu được chấp thuận, thu phí trên I- 205 có thể bắt đầu sớm nhất là vào năm 2024.

⁷ Doanh thu thu phí thuần là doanh thu còn lại sau khi thanh toán cho các hoạt động thu phí.

Nhân vật 1-3 . TÔI- Dự án thu phí 205 Mốc thời gian



1.4 Kết nối với tôi- 205 Cải tiến Dự án Đường Stafford đến OR 213

Nhất quán với khái niệm chính sách được Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon thông qua, doanh thu do phí cầu đường trên I- 205 có thể giúp trả tiền cho những cải tiến trên hành lang, bao gồm các phần của I- 205 Cải tiến Dự án Đường Stafford đến OR 213 (I- 205 Dự Án Cải Tiến). Dự án Cải tiến I-205 bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I-205, cũng như mở rộng đoạn hai làn xe cuối cùng của I- 205 thành ba làn đường (theo mỗi hướng). Đánh giá môi trường cho I- Dự án Cải tiến 205 đã hoàn thành vào năm 2018.

1.5 Đại dịch covid-19

Do đại dịch COVID-19 đang diễn ra, tất cả các hoạt động tương tác đều được tiến hành hầu như bằng các công cụ kỹ thuật số để duy trì khoảng cách vật lý và bảo vệ sức khỏe cộng đồng, như được mô tả sau trong các Phần 2 bởi vì 4 .

Mặc dù hoạt động tương tác này diễn ra trong thời kỳ đại dịch COVID-19 khi mô hình đi lại bị thay đổi do lệnh yêu cầu ở nhà vào đầu năm 2020 và việc tiếp tục thực hiện giãn cách xã hội, dữ liệu giao thông của ODOT cho thấy kể từ tuần từ ngày 21 đến ngày 25 tháng 9 năm 2020, lưu lượng truy cập cấp trên tôi- 205 gần Đường Stafford thấp hơn vào giờ cao điểm buổi sáng, nhưng đã tăng trở lại đáng kể vào giờ cao điểm buổi chiều. Các con đường chính khác trong khu vực đô thị Portland cho thấy các mô hình lưu lượng giao thông quay trở lại tương tự.

2 QUY TRÌNH ĐÍNH HỒN

2.1 Tổng quan về thời gian nhận xét

Sự tham gia này diễn ra từ ngày 3 tháng 8 đến ngày 16 tháng 10 năm 2020. Sự tham gia của Dự án đã mang lại cho các cơ quan, nhóm cộng đồng, khách du lịch trên hành lang và công chúng cơ hội xem xét lý do tại sao Dự án lại cần thiết và dự định đạt được điều gì, cũng như các giải pháp thay thế đang được xem xét như các chiến lược thu phí tiềm năng dọc theo I- 205. ODOT đã nhận được hơn 4.600 phản hồi khảo sát, thư nhận xét, email và nhận xét tại hội thảo trên web hoặc cuộc họp (gọi chung là gửi nhận xét),⁸ điều này sẽ giúp định hình phân tích sắp tới của Dự án trong quy trình NEPA, bao gồm các giải pháp thay thế được nghiên cứu trong đánh giá môi trường.

Do đại dịch COVID-19 đang diễn ra, tất cả các hoạt động tham gia đều được tiến hành hầu như để duy trì khoảng cách vật lý và bảo vệ sức khỏe cộng đồng. Gần cuối giai đoạn lấy ý kiến 45 ngày ban đầu, cháy rừng bùng phát ở Quận Clackamas đã khiến ODOT kéo dài thời gian lấy ý kiến thêm 30 ngày để đảm bảo rằng mọi người trong khu vực lân cận Dự án có đủ thời gian để gửi nhận xét.

2.2 Các chủ đề để công chúng và các bên liên quan xem xét

ODOT đã yêu cầu nhận xét về dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu của Dự án, bao gồm các mục đích và mục tiêu, các giải pháp thay thế được đề xuất để nghiên cứu thêm và các chủ đề hoặc vấn đề chính cần được xem xét. Các nhận xét sẽ được ODOT và FHWA sử dụng để hoàn thiện mục đích và nhu cầu, xác định giải pháp thay thế nào được nghiên cứu trong đánh giá môi trường và đánh giá tác động cũng như lợi ích trong đánh giá môi trường.

2.2.1 Dự thảo Mục đích và Tuyên bố Nhu cầu của Dự án

Dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu được ODOT phát triển dựa trên thông tin đầu vào nhận được trong quá trình Phân tích Khả thi Định giá Giá trị (xem Phần 1.2) và đầu vào từ các đối tác đại lý và các bên liên quan. Dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu của Dự án xác định vấn đề giao thông vận tải mà Dự án dự định giải quyết (mục đích) và lý do đằng sau vấn đề (nhu cầu).

Các mục đích và mục tiêu xác định các kết quả mong muốn bổ sung mà Dự án muốn đạt được. Các mục đích và mục tiêu được phát triển dựa trên ý kiến đóng góp của cộng đồng nhận được thông qua Phân tích khả thi về định giá giá trị, cũng như tham khảo ý kiến của các cơ quan đối tác, các bên liên quan và chuyên gia tư vấn vốn chủ sở hữu của nhóm Dự án. Các giải pháp thay thế được phát triển như các giải pháp tiềm năng cho vấn đề đã nêu và đáp ứng các nhu cầu đã nêu. Sau đó, các phương án thay thế được so sánh để xác định xem chúng có đáp ứng các mục tiêu và mục tiêu cũng như Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu hay không và mức độ đáp ứng.

⁸ Tất cả các câu trả lời khảo sát, thư nhận xét, email hoặc nhận xét tại hội thảo trên web hoặc cuộc họp được gọi chung là "gửi nhận xét" trong suốt báo cáo này. Một số lượt gửi nhận xét đã xác định nhiều ý tưởng, mỗi ý tưởng được coi là một nhận xét riêng lẻ.

Dự thảo tuyên bố mục đích như sau:

“Mục đích của tôi- 205 Dự án thu phí là để quản lý tắc nghẽn trên I- 205 giữa Stafford Road và OR 213 và tăng doanh thu để tài trợ cho các dự án giảm tắc nghẽn thông qua việc áp dụng phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi.”

Năm **tuyên bố nhu cầu dự thảo** sau đây cũng được chia sẻ để chứng minh lý do tại sao Dự án là cần thiết và quan trọng:

- Gia tăng dân số góp phần làm tăng tắc nghẽn.
- Tắc nghẽn giao thông dẫn đến việc đi lại không đáng tin cậy.
- Tắc nghẽn giao thông ảnh hưởng đến vận chuyển hàng hóa.
- Tắc nghẽn giao thông góp phần vào biến đổi khí hậu.
- Các dự án giảm tắc nghẽn nghiêm trọng cần tài trợ xây dựng.

Các mục tiêu dự thảo sau đây là kết quả mong muốn của Dự án ngoài mục đích và nhu cầu của nó:

- Cung cấp lợi ích công bằng cho tất cả người dùng.
- Hạn chế chuyển hướng lưu lượng bổ sung từ tôi- 205 đến các tuyến đường lân cận và khu vực lân cận.
- Hỗ trợ đi lại an toàn bất kể phương thức vận chuyển.
- Cải thiện chất lượng không khí và giảm tác động của biến đổi khí hậu.
- Hỗ trợ lựa chọn vận tải đa phương thức.
- Hỗ trợ tăng trưởng kinh tế khu vực.
- Hỗ trợ quản lý nhu cầu đi lại.
- Tối đa hóa khả năng tích hợp với các hệ thống thu phí trong tương lai.
- Tối đa hóa khả năng tương tác với các hệ thống giao thông khác.

Tài liệu đính kèm A bao gồm toàn bộ dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu của Dự án, bao gồm các mục đích và mục tiêu.

2.2.2 Dự thảo Phạm vi Lựa chọn Thay thế

ODOT đã chia sẻ năm kịch bản tiềm năng về cách thức thu phí có thể được thực hiện trên I- 205 (được gọi là “lựa chọn thay thế”) để xem xét và nhận xét; tùy chọn “không hành động” (không thu phí) cũng được yêu cầu nghiên cứu trong quy trình NEPA. Các phương án dự thảo được trình bày, còn được gọi là “các phương án sàng lọc”, được phát triển dựa trên khái niệm được đề xuất cho I- hành lang 205 trong Phân tích khả thi về giá trị (Khái niệm E), thu phí tất cả các làn đường của I- 205 tại hoặc gần Cầu Abernethy. Tất cả năm phương án dự thảo đều dựa trên khái niệm được đề xuất này. Bàn 2-1 liệt kê năm phương án dự thảo và những cân nhắc tổng thể được nhóm Dự án xác định cho từng phương án.

Bàn 2-1 Dự thảo giải pháp thay thế và cân nhắc cấp cao

Lựa chọn thay thế	Cân nhắc (được xác định bởi nhóm Dự án)
Phương án 1: Thu phí cầu Abernethy	<ul style="list-style-type: none"> Đơn giản để hiểu và thực hiện. Khả năng quản lý nhu cầu giao thông hạn chế. Chuyển hướng tập trung qua Thành phố Oregon.
Phương án 2: Thu phí cầu Abernethy, với giàn thu phí ngoài cầu	<ul style="list-style-type: none"> Cải tiến Phương án 1. Được thiết kế để hạn chế sự chuyển hướng của các chuyến đi trên I- 205.
Phương án 3: Thu phí riêng từng cây cầu để xây dựng lại	<ul style="list-style-type: none"> Thu phí trên các cây cầu được xây dựng lại bắc qua sông Tualatin và sông Willamette. Chia số tiền thu phí giữa hai địa điểm. Thông qua chuyến đi trả tiền nhiều hơn chuyến đi truy cập địa phương.
Giải pháp thay thế 4: Thu phí theo đoạn đường - Đường Stafford đến OR 213	<ul style="list-style-type: none"> Thu phí được chia thành bốn đoạn: số tiền phải trả tùy thuộc vào số đoạn đã đi. Linh hoạt nhất cho quản lý hoạt động giao thông. Cấu trúc giá phức tạp hơn để giao tiếp với người dùng.
Giải pháp thay thế 5: Thu phí một vùng - Đường Stafford đến OR 213	<ul style="list-style-type: none"> Một mức phí cho tất cả các chuyến đi vào vùng thu phí. Thông qua các chuyến đi trả giống như các chuyến đi truy cập địa phương. Việc triển khai phức tạp hơn do có nhiều điểm thu phí.
Không có hành động	<ul style="list-style-type: none"> Không có số điện thoại trên tôi- 205.

Tất cả các phương án thay thế đã được phát triển với mức phí được thiết lập để tạo ra doanh thu thu phí ròng đủ để tài trợ cho các khoản sau:

- Cơ sở hạ tầng và hệ thống thu phí.
- Nâng cấp địa chấn và xây dựng lại Cầu Abernethy.
- Xây dựng làn đường thứ ba trên I- 205 giữa Đường Stafford và OR 213, bao gồm các cải tiến liên quan đến cầu vượt/đường chui và nút giao thông.

Kể từ khi kết thúc giai đoạn lấy ý kiến vào ngày 16 tháng 10 năm 2020, không có quyết định nào về việc sử dụng doanh thu phí được đưa ra. Ủy ban Giao thông vận tải Oregon đã thông qua một khái niệm chính sách vào tháng 9 năm 2020 rằng tất cả doanh thu phí thu được trong một hành lang sẽ được đầu tư vào hành lang mà nó được thu

Trước khi thực hiện cam kết này, ODOT đã so sánh và chấm điểm năm phương án thu phí dự thảo với nhau bằng cách sử dụng các tiêu chí sàng lọc sau:

- Nhu cầu vận tải.
- Giao thông trên I- 205.
- Hiệu ứng chuyển hướng.
- Chi phí và doanh thu.

- Thực hiện và vận hành.

ODOT cho điểm các phương án thay thế một cách tương đối theo thang điểm từ “kém hơn nhiều” đến “tốt hơn nhiều” như được nêu trong dự thảo Báo cáo Kỹ thuật So sánh Sàng lọc các Phương án Thay thế, có trong Tài liệu đính kèm A. Đánh giá của ODOT đã xác định Phương án Thay thế 3 và Phương án Thay thế 4 là hai phương án thay thế phù hợp nhất đáp ứng các tiêu chí sàng lọc. Do đó, ODOT khuyến nghị đưa hai giải pháp thay thế này vào dự thảo đánh giá môi trường để nghiên cứu thêm, cùng với Giải pháp thay thế Không hành động.

Điều quan trọng cần lưu ý là phân tích sâu hơn về từng giải pháp thay thế được chuyển tiếp sẽ được thực hiện trong giai đoạn tiếp theo của quy trình NEPA, bao gồm lập mô hình chi tiết để hiểu các thay đổi đối với mô hình giao thông và các tác động và lợi ích tiềm năng đối với tài nguyên xã hội và môi trường.

ODOT đã yêu cầu nhận xét về phạm vi các phương án dự thảo được trình bày, cũng như quy trình sàng lọc và các phương án được đề xuất để nghiên cứu thêm trong đánh giá môi trường. Những nhận xét này sẽ được xem xét trong việc xác định giải pháp thay thế nào được nghiên cứu trong đánh giá môi trường.

2.2.3 Các chủ đề được nghiên cứu hoặc các vấn đề được xem xét trong quy trình NEPA

Ngoài việc yêu cầu phản hồi cụ thể về các tài liệu dự thảo đã chuẩn bị, như được mô tả trong Phần 2.2.1 và 2.2.2 ODOT cũng đã hỏi công chúng, các cơ quan và bộ lạc về những điều gì khác cần được xem xét trong quá trình nghiên cứu về phí cầu đường trên I-205.

ODOT cũng tìm kiếm ý kiến đóng góp của công chúng để cung cấp thông tin cho quá trình phát triển Dự án, tiêu chí đánh giá Dự án, biện pháp thực hiện, và các ưu tiên về tính di động và công bằng của cộng đồng, bao gồm cả cách tiếp cận của cơ quan đối với sự tham gia bình đẳng và đạt được kết quả công bằng.

3 CƠ QUAN VÀ PHỐI HỢP BỘ LẠC

Phần này mô tả sự phối hợp của ODOT và FHWA với các cơ quan và bộ lạc như một phần của nỗ lực tham gia cho Dự án.

3.1 Điều phối đại lý

3.1.1 Cơ quan tham gia

ODOT và FHWA đã xác định 43 cơ quan liên bang, tiểu bang, khu vực và địa phương có tiềm năng quan tâm đến Dự án và mời họ đóng vai trò là Cơ quan tham gia trong quy trình NEPA. Các cơ quan đã nhận được thư mời từ FHWA, kèm theo dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu, dự thảo Báo cáo So sánh các Giải pháp Thay thế và Tóm tắt Điều hành, và dự thảo Kế hoạch Điều phối Cơ quan.

Các cơ quan được mời tham dự một cuộc họp ảo, được tổ chức vào ngày 12 tháng 8 năm 2020, để tìm hiểu về Dự án, hiểu vai trò của các Cơ quan tham gia và đặt câu hỏi. Đại diện của 15 cơ quan đã tham dự cuộc họp. Họ cũng được thông báo về trang web của Dự án, buổi công khai trực tuyến, cuộc khảo sát và hàng loạt hội thảo trực tuyến công khai. ODOT đã yêu cầu các cơ quan gửi nhận xét về dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu, phạm vi các lựa chọn thay thế và các vấn đề hoặc mối quan ngại cần xem xét trong quy trình NEPA. Tài liệu đính kèm D bao gồm bản tóm tắt cuộc họp điều phối của Cơ quan tham gia. Bài thuyết trình cho cuộc họp tương tự như bài thuyết trình cho các hội thảo trực tuyến công cộng (có trong Tài liệu đính kèm A).

Mười bảy cơ quan đã chấp nhận lời mời đóng vai trò là Cơ quan tham gia, như đã thảo luận trong Phần 8 và được ghi lại trong Kế hoạch Điều phối Cơ quan của Dự án.

Ngoài cuộc họp điều phối Cơ quan tham gia vào ngày 12 tháng 8 năm 2020, ODOT cũng phối hợp với các cơ quan thông qua các cuộc họp và họp giao ban công khai và các nhóm công tác Dự án, như được mô tả trong Phần 4.1.1.

3.1.2 Nhóm làm việc dự án

Vì mục đích của Dự án, ODOT đã triệu tập ba nhóm làm việc, bao gồm các nhân viên từ các cơ quan đối tác:

- **Nhân viên của Cơ quan Đối tác Khu vực:** Nhóm này bao gồm các nhân viên của cơ quan đối tác được đại diện trong Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực 1, Ủy ban Cố vấn Chính sách Chung về Giao thông vận tải của Metro và Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực Tây Nam Washington. Nhóm này họp trước các cuộc họp của Ủy ban Giao thông vận tải Khu vực 1 để nghe thông tin cập nhật về Dự án và cung cấp thông tin đầu vào mà Ủy ban Giao thông vận tải Khu vực 1 có thể yêu cầu.
- **Nhóm lập mô hình khu vực:** Nhóm này bao gồm các nhân viên của cơ quan đối tác 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 đối tác có kiến thức về hệ thống phương tiện công cộng, người đi bộ và xe đạp địa phương để cung cấp thông tin đầu vào về cách các yếu tố này có thể bị ảnh hưởng hoặc được đưa vào phương pháp tiếp cận của Dự án.

Trước và trong quá trình tham gia này, ODOT đã gặp gỡ từng nhóm 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 khai. Tài liệu đính kèm D có tóm tắt các cuộc họp này, bao gồm các nhận xét và thảo luận.

3.2 Tư vấn bộ lạc

Bảy bộ lạc người Mỹ bản địa sau đây có khả năng quan tâm đến Dự án cũng được mời làm Cơ quan Tham gia:

- Các bộ lạc liên minh của Cộng đồng Grand Ronde của Oregon.
- Các bộ lạc liên minh của người da đỏ Siletz.
- Các bộ lạc liên minh của Khu bảo tồn người da đỏ Umatilla.
- Các bộ lạc liên minh của Khu bảo tồn Suối nước ấm Oregon.
- Các bộ lạc và ban nhạc liên minh của quốc gia Yakama.
- Bộ lạc da đỏ Cowlitz.
- Bộ tộc Nez Perce.

Không có bộ lạc nào chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia. ODOT và FHWA sẽ bắt đầu tham vấn chính thức giữa chính phủ với chính phủ với các bộ lạc này.

4 SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN

4.1 Tổng quan về tiếp cận cộng đồng

Thông tin được chia sẻ kỹ thuật số thông qua trang web của Dự án, các buổi họp trực tuyến, các cuộc họp giao ban, các nhóm làm việc của Dự án, các cuộc họp của ủy ban cố vấn và hội thảo trên web của cộng đồng. Để giúp đảm bảo rằng thông tin được hấp dẫn ở các định dạng kỹ thuật số này, thông tin Dự án đã được chia sẻ theo nhiều cách khác nhau bằng cách sử dụng đồ họa và video. Nhân viên dự án đã cung cấp các bài thuyết trình trong suốt quá trình tham gia này cho nhiều nhóm đối tác và cộng đồng trong và xung quanh I- 205, cũng như Ủy ban Tư vấn về Tính công bằng và Di chuyển của Chương trình Toll Oregon và Ủy ban Khu vực 1 của ODOT về Giao thông vận tải. Phản hồi của công chúng được thu thập chủ yếu thông qua một cuộc khảo sát trực tuyến. Các cơ quan đối tác và công chúng cũng có cơ hội xem xét thông tin và chia sẻ nhận xét trực tiếp với ODOT qua email, biểu mẫu nhận xét trên web, thư thoại hoặc nhận xét tại các cuộc họp giao ban của các bên liên quan.

Để chia sẻ thông tin một cách công bằng hơn và thu thập phản hồi trong cộng đồng, tài liệu Dự án và khảo sát trực tuyến đã được dịch sang nhiều ngôn ngữ được sử dụng trong khu vực Dự án: Tiếng Trung Giản thể và Phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt. Tiếng Tây Ban Nha là ngôn ngữ phổ biến nhất được nói ở nhà bên cạnh tiếng Anh trong toàn khu vực (8%) và những ngôn ngữ khác được sử dụng bởi ít hơn 3% dân số. Các liên lạc viên cộng đồng đã giúp làm việc với các cộng đồng ngôn ngữ khác nhau trong khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin Dự án và thu thập phản hồi trong quá trình tham gia này.

4.1.1 Cơ hội đầu vào

TRANG WEB DỰ ÁN

Trang web của Dự án, www.OregonTolling.org, đã cung cấp thông tin về Dự án và các cách tham gia. Khách truy cập có thể truy cập thông tin Dự án, bao gồm các tài liệu được trình bày cho Ủy ban Cố vấn Tính công bằng và Di động của Dự án, các tờ thông tin (bằng nhiều ngôn ngữ) và câu trả lời cho các câu hỏi thường gặp. Trang web cũng cung cấp các liên kết đến ngôi nhà mở trực tuyến, địa chỉ email của Dự án, biểu mẫu nhận xét trên web và đường dây thư thoại. Bản ghi nhớ kỹ thuật và tài liệu dự thảo để xem xét cũng có sẵn.

KHAI MẠC TRỰC TUYẾN VÀ KHẢO SÁT TRỰC TUYẾN

Từ ngày 3 tháng 8 đến ngày 16 tháng 10 năm 2020, ODOT đã tổ chức một buổi mở cửa trực tuyến. Trang web tương tác, tạm thời này bao gồm tám “trạm” ảo với các video và tài liệu thông tin về thu phí hiện đại; dự án; dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu; và các phương án thay thế được đề xuất. Trang web cũng bao gồm một cuộc khảo sát trực tuyến đóng vai trò là công cụ chính để thu thập phản hồi của các bên liên quan và công chúng. Cuộc khảo sát trực tuyến bao gồm các câu hỏi trắc nghiệm và viết sẵn cùng với một số hình ảnh và biểu đồ. Khoảng 7.600 khách truy cập duy nhất đã truy cập trang tiếng Anh và khoảng 2.000 khách truy cập truy cập trang tiếng Tây Ban Nha.

HỘI THẢO

Ba hội thảo trên web cung cấp thông tin đã được tổ chức qua Zoom và phát trực tiếp trên YouTube để cung cấp thông tin và tổng quan về Dự án. Nội dung trình bày tại ba hội thảo trên web giống hệt nhau và được bao gồm trong Tài liệu đính kèm A. Trong mỗi hội thảo trên web, nhóm Dự án đặt câu hỏi bằng cách sử dụng “Thăm dò ý kiến ở mọi nơi”, một công cụ nhấn tin để thúc đẩy tương tác và phản hồi. Người tham gia có thể đặt câu hỏi qua trò chuyện và email. Những điều này đã được nhóm Dự án trả lời trong thời gian thực. Hội thảo trên web đã được ghi lại và đăng lên trang web của Dự án để các thành viên của công chúng có thể xem chúng vào một ngày sau đó. Bàn4-1 cung cấp thông tin tổng quan về số người tham dự và lượng người xem tại ba hội thảo trên web.

Bàn4-1. Ngày hội thảo trên web và lượng người xem

Ngày giờ hội thảo trên web	Người tham dự hội thảo trên web (Hội thảo trên web thu phóng)	Lượt xem phát trực tiếp (YouTube)	Lượt xem sau sự kiện (YouTube)
Thứ Tư, ngày 12 tháng 8 năm 2020 12:00 - 1:00 chiều	33	9	267
Thứ ba, ngày 18 tháng 8 năm 2020 4:00 - 5:00 chiều	41	19	87
Thứ năm, ngày 20 tháng 8 năm 2020 6:30 - 7:30 tối	18	7	117

PHỐI HỢP VỚI CÁC LIÊN LẠC VIÊN CỘNG ĐỒNG VÀ THAM GIA ĐA NGÔN NGỮ

Nhóm Dự án đã làm việc với các liên lạc viên tham gia cộng đồng để kết nối với các đối tượng đa ngôn ngữ mà trước đây các dự án giao thông không tham gia trong quá trình lập kế hoạch. Các liên lạc viên tham gia cộng đồng đã cung cấp thông tin Dự án bằng ngôn ngữ cho các cộng đồng trong khu vực. Nhóm Dự án đã cung cấp các tờ thông tin và khảo sát được dịch sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể cho các liên lạc viên tham gia cộng đồng, những người này sau đó phân phát chúng cho các thành viên cộng đồng. Các liên lạc viên tham gia cộng đồng đã tương tác với các nhà cung cấp dịch vụ, người vận chuyển hàng hóa, tôi- 205 người đi làm, trường học và các nhóm Facebook trực tuyến. Sự tham gia này đã dẫn đến nhiều cuộc trò chuyện và câu hỏi giữa các thành viên cộng đồng. Một số cam kết này đã không dẫn đến một cuộc khảo sát hoàn chỉnh.

ODOT đã dịch toàn bộ buổi khai mạc trực tuyến sang tiếng Tây Ban Nha và quảng cáo trang web tiếng Tây Ban Nha thông qua quảng cáo kỹ thuật số và báo in bằng ngôn ngữ này trên các ấn phẩm tiếng Tây Ban Nha (kỹ thuật số, báo in và đài phát thanh). ODOT cũng đã dịch một tờ thông tin về Dự án sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể.

PHỐI HỢP VỚI CÁC TỔ CHỨC DỰA VÀO CỘNG ĐỒNG VÀ CÁC CƠ QUAN ĐỐI TÁC

Trong nỗ lực tiếp cận các thành viên cộng đồng không thể sử dụng các nền tảng giao tiếp hiện có của ODOT, ODOT đã phối hợp với các tổ chức dựa vào cộng đồng và các cơ quan đối tác để chia sẻ thông báo về giai đoạn bình luận. Những chiến thuật tiếp cận này bao gồm:

- Gửi bộ công cụ tiếp cận cộng đồng với tờ thông tin, tờ rơi, bài báo mẫu và bài đăng mẫu trên mạng xã hội tới hơn 100 nhóm cộng đồng và tổ chức khu phố.
- Gọi điện thoại tới khoảng 20 tổ chức cộng đồng hỗ trợ các nhóm dân cư bị loại trừ và không được phục vụ trong lịch sử và hiện tại để thông báo cho họ về giai đoạn bình luận, bộ công cụ và các nguồn thông tin bằng các ngôn ngữ không phải tiếng Anh.
- Phân phát tờ rơi chứa thông tin về Dự án và thời gian nhận xét bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha cho Phòng khám Miễn phí Đường Borland và Phòng đựng thức ăn của Trường học Tualatin dọc theo I-205.

CÁC CUỘC HỌP CỘNG ĐỒNG VÀ CÁC CUỘC HỌP CỦA ỦY BAN CỐ VẤN

Nhân viên Dự án đã trình bày thông tin và trả lời các câu hỏi về Dự án tại 27 cuộc họp của các nhóm chính sách khu vực, các ban, hội đồng, các tổ chức cộng đồng và doanh nghiệp. Các bài thuyết trình tập trung vào dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu và các phương án thu phí ban đầu. Tất cả các bài thuyết trình đều được thực hiện thông qua các nền tảng họp trực tuyến và hầu hết được phát trực tiếp tới khán giả đại chúng. Tài liệu đính kèm D cung cấp bản tóm tắt các cuộc họp này, bao gồm các nhận xét và câu hỏi.

Vì các mục đích của Chương trình Thu phí Oregon, ODOT đã triệu tập Ủy ban Tư vấn về Tính công bằng và Di động. Ủy ban này là một nhóm các cá nhân có kinh nghiệm chuyên môn hoặc trực tiếp về công bằng và di chuyển cùng nhau tư vấn cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon và ODOT về cách thức thu phí, kết hợp với các chiến lược quản lý nhu cầu khác, có thể bao gồm lợi ích cho các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ bởi các dự án giao thông vận tải. Ủy ban sẽ xem xét các nhu cầu và cơ hội để đạt được các ưu tiên về tính di động và công bằng của cộng đồng như là một phần của quy trình NEPA để thực hiện thu phí. Ủy ban sẽ tư vấn về nền tảng công bằng của các dự án thu phí này, bao gồm các hướng dẫn, chiến lược và quy trình. Các thành viên của công chúng được mời tham dự các cuộc họp của ủy ban thông qua luồng trực tiếp và đưa ra nhận xét công khai tại các cuộc họp hoặc qua email cho ủy ban. Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động đã họp hai lần trong quá trình tham gia này.⁹

Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực 1 là một ủy ban thường trực tư vấn cho Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon về các vấn đề giao thông vận tải trong ODOT Khu vực 1 (khu vực đô thị Portland). Ủy ban bao gồm 31 thành viên bỏ phiếu bao gồm (nhưng không giới hạn) ngành

⁹ Tóm tắt cuộc họp cho hai cuộc họp của Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động diễn ra trong giai đoạn lấy ý kiến không được đưa vào đây vì các cuộc thảo luận của họ không tập trung vào các vấn đề cụ thể đối với I-205 Dự án thu phí tham gia. Ý kiến của công chúng đã được gửi đến ủy ban được bao gồm như là một phần của bản tóm tắt này.

công nghiệp tư nhân, cơ quan vận chuyển, các bên liên quan và các quan chức được bầu. Các thành viên của công chúng được mời tham dự các cuộc họp của Ủy ban Khu vực 1 về Giao thông vận tải thông qua luồng trực tiếp và đưa ra nhận xét công khai tại các cuộc họp hoặc qua email cho ủy ban. Ủy ban Khu vực 1 về Giao thông Vận tải đã họp hai lần trong lần tham gia này.¹⁰

ODOT cũng tham gia các cuộc họp ảo do các cơ quan đối tác tổ chức và trình bày thông tin về Dự án. Hầu hết các cuộc họp này đều được mở cho công chúng xem. ODOT được trình bày cho các tổ chức được liệt kê trong Bàn4-2 và ảnh xạ trong Nhân vật4-1.¹¹

Bàn4-2 . Tóm tắt cộng đồng

Số trên Hình 4-1	Địa điểm/Tổ chức	Ngày
1	Ủy ban thay thế chính sách giao thông vận tải Metro	ngày 10 tháng 7
2	Nhân viên Ủy ban Chuyển hướng Quận Clackamas	ngày 13 tháng 7
3	Ủy ban cố vấn chính sách chung về giao thông vận tải của Metro	ngày 16 tháng 7
4	Tàu điện ngầm TPAC	Ngày 22 tháng bảy
5	Thành phố Tualatin	ngày 27 tháng 7
6	Phòng Thương mại Bắc Clackamas	ngày 3 tháng 8
7	Hội đồng Giao thông Khu vực SW Washington	ngày 4 tháng 8
8	Ủy ban Điều phối Quận Washington TAC	ngày 6 tháng 8
9	thành phố Gladstone	ngày 11 tháng 8
10	Ấp Stafford	ngày 11 tháng 8
11	Hội đồng Ủy viên Quận Washington	ngày 11 tháng 8
12	Ủy ban Điều phối Quận Washington	ngày 17 tháng 8
13	Thành phố Wilsonville	ngày 17 tháng 8
14	Thành phố Tigard	ngày 18 tháng 8
15	Thành phố Oregon Thành phố	ngày 19 tháng 8
16	Kế hoạch Hành động Đông Portland	ngày 19 tháng 8
17	thành phố Vancouver	ngày 24 tháng 8
18	Hiệp hội khu phố Lents	ngày 25 tháng 8
19	Hội đồng Giao thông Khu vực SW Washington	ngày 1 tháng 9
20	Thành phố Canby	ngày 2 tháng 9
21	Thành phố Tây Linn	ngày 8 tháng 9
22	Liên minh vận tải Westside	ngày 9 tháng 9

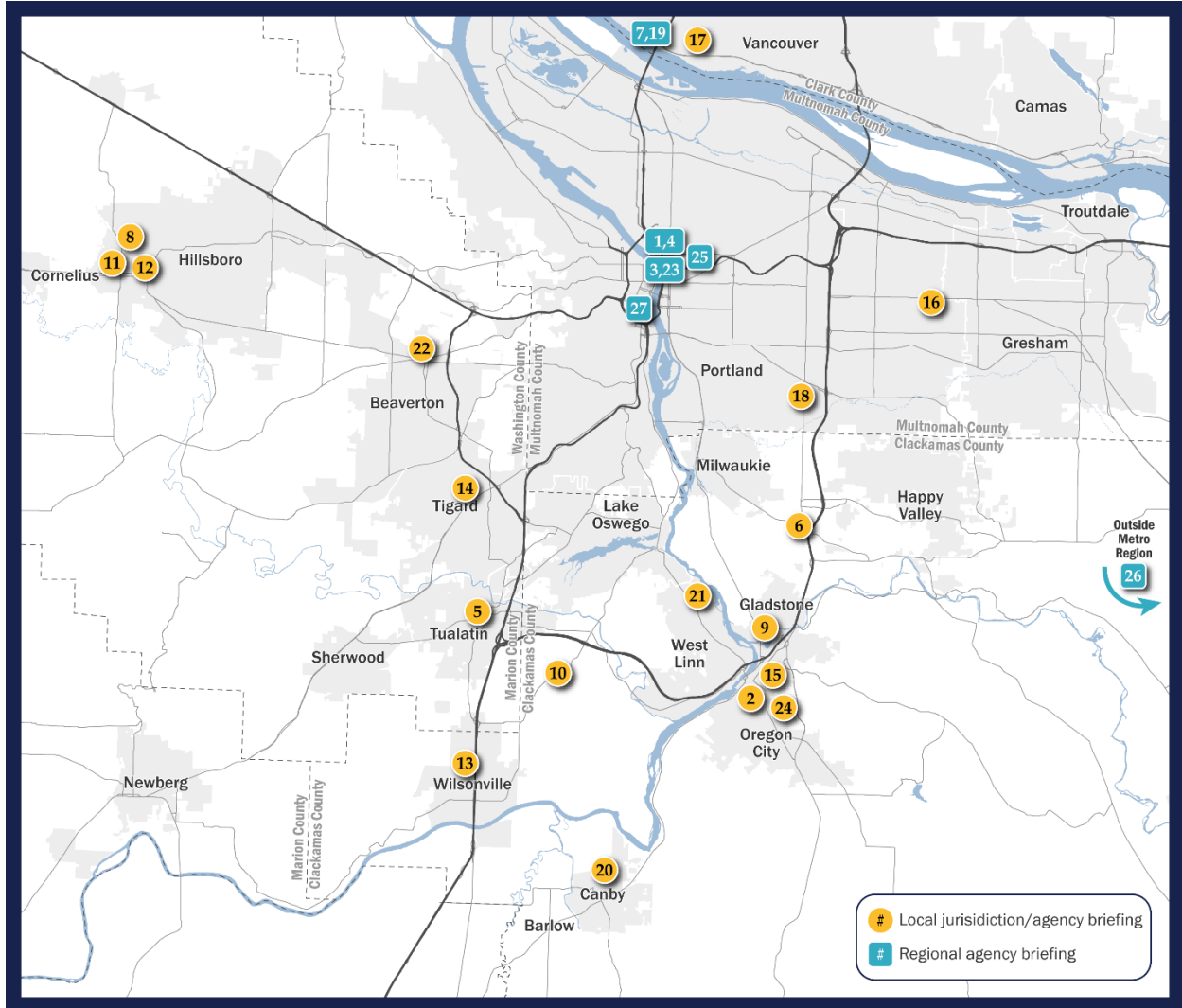
¹⁰ Các bản tóm tắt của Ủy ban Khu vực 1 về Giao thông vận tải từ tháng 8 và tháng 10 năm 2020 được bao gồm trong Tài liệu đính kèm D.

¹¹ Một số hoạt động tương tác, cụ thể hơn là các bài thuyết trình tại các cuộc họp công khai, đã diễn ra vào tháng 7 năm 2020 trước khi bắt đầu giai đoạn lấy ý kiến chính thức. Tại các buổi thuyết trình này, những người tham gia đã được thông báo về ngày bắt đầu giai đoạn lấy ý kiến chính thức và ngày ra mắt của cuộc khảo sát trực tuyến và công khai trực tuyến, là ngày 3 tháng 8 năm 2020.

Tóm tắt tương tác

Số trên Hình 4-1	Địa điểm/Tổ chức	Ngày
23	Ủy ban cố vấn chính sách chung về giao thông vận tải của Metro	17 tháng 9
24	Ủy ban Điều phối Quận Clackamas TAC	ngày 22 tháng 9
25	Hội đồng Metro	ngày 24 tháng 9
26	Ủy ban khu vực 5 về giao thông vận tải	Ngày mùng 1 tháng mười
27	Ủy ban Cố vấn Công bằng TriMet	ngày 13 tháng 10

Nhân vật 4-1 . Tóm tắt cộng đồng



CÁC PHƯƠNG THỨC NHẬP LIỆU KHÁC

Các thành viên cộng đồng cũng có thể cung cấp thông tin đầu vào bằng cách gửi email hoặc thư cho nhóm Dự án, gửi nhận xét qua trang web Dự án, gửi email tới

OregonTolling@odot.state.or.us hoặc để lại thư thoại trên đường dây điện thoại của Dự án theo số 503-837-3536 .

4.1.2 Phương pháp thông báo thời gian bình luận

Thông báo công khai về các cơ hội tham gia diễn ra thông qua một số kênh như được mô tả trong các phần bên dưới. Tài liệu đính kèm A cung cấp bản sao của tất cả các thông báo do ODOT xuất bản hoặc đăng tải.

PHÁT HÀNH TIN TỨC VÀ BẢN TIN ĐIỆN TỬ

ODOT thường xuyên gửi thông tin liên lạc đến các bên quan tâm thông qua danh sách bản tin email điện tử. Các thông tin liên lạc sau đây về sự tương tác này đã được gửi nhiều lần đến danh sách email vào năm 2020:

- Một thông cáo báo chí được phân phối trên toàn tiểu bang và vào danh sách email của Dự án vào ngày 3 tháng 8, đạt khoảng 6.700 người đăng ký.
- Toll Project eNews được gửi tới Project listserv vào ngày 17 tháng 7, ngày 11 tháng 8, ngày 11 tháng 9 và ngày 18 tháng 9 tới hơn 4.500 người đăng ký.

BÀI ĐĂNG TRÊN MẠNG XÃ HỘI

ODOT đã sử dụng các tài khoản truyền thông xã hội đại lý hiện có của mình để thông báo về sự tham gia này. Thông báo phương tiện truyền thông xã hội bao gồm những điều sau đây:

- 1 ODOT Facebook Post, với hơn 18.000 lượt xem video, hơn 230 phản ứng, hơn 420 bình luận và hơn 120 lượt chia sẻ.
- 3 sự kiện ODOT trên Facebook dành cho hội thảo trên web công khai với 408 khách RSVP.
- 3 tweet của ODOT trên Twitter, với khoảng 20.000 lượt xem, 27 bình luận và 11 lượt chia sẻ.
- 1 bài đăng trên LinkedIn của ODOT, với 687 lượt xem, 13 lượt thích và 1 bình luận.
- Các bài đăng trên mạng xã hội từ các cơ quan đối tác và phương tiện truyền thông, bao gồm KGW, BikePortland và Canby Now.

QUẢNG CÁO TRẢ PHÍ

ODOT đã đặt quảng cáo in và kỹ thuật số để tiếp cận đối tượng mở rộng trong quá trình tham gia này, như được liệt kê trong Bàn 4-3 bởi vì Bàn 4-6. Nhân vật 4-2 hiển thị mẫu của những quảng cáo này. Mục đích của việc đặt quảng cáo là làm cho cộng đồng rộng lớn hơn biết đến Dự án đồng thời khuyến khích những người quan tâm tham gia vào giai đoạn nhận xét. Tài liệu đính kèm A bao gồm các bản sao của tất cả các quảng cáo do ODOT xuất bản hoặc đăng tải.

Bàn 4-3 Tiếp cận quảng cáo trên phương tiện truyền thông kỹ thuật số/radio

Phương tiện truyền thông	Phạm vi tiếp cận trung bình	thời gian chạy	Hiệu suất
Người quan sát Portland	44.000 hàng tuần lượt truy cập trang web duy nhất	8/5 – 8/11, 8/26 – 9/1	5.000 lần hiển thị
các Scanner	150.000 lượt truy cập trang web hàng tháng	8/5 – 9/4	1.901.305 lượt hiển thị, 1.677 lượt nhấp vào quảng cáo
El Latino de Hoy	5.100 lượt truy cập trang web hàng tháng	8/5 – 9/4	Không có sẵn (ấn bản không cung cấp phân tích)
Phương tiện Pamplin: <ul style="list-style-type: none"> • Thời đại (Tigard, Tualatin, Sherwood) • Tây Linn Tidings • Canby Herald • Clackamas/Tin tức Thành phố Oregon 	64.700 độc giả hàng ngày	8/3 – 9/16	431.000 lượt hiển thị, 925 lượt nhấp
Bản tin điện tử của Thành phố Oregon (Pamplin Media)	26.000 email được gửi trung bình mỗi vụ nổ	8/13, 8/20, 8/27, 9/3, 9/10	3.657 email được mở trung bình mỗi vụ nổ
93.1 El Rey (đài tiếng Tây Ban Nha)	160.000 lượt nghe	31/8-13/9 đài phát thanh và phát trực tuyến ba mươi, sáu mươi giây	Không có dữ liệu

Ghi chú:

Số lần hiển thị: Số lần trang được tải/số lần người dùng có khả năng nhìn thấy quảng cáo trên màn hình của họ.
 Lượt truy cập trang web duy nhất: Số lượng cá nhân duy nhất truy cập trang web trong một khung thời gian cụ thể.
 Phạm vi tiếp cận: Số lượng cá nhân hoặc độc giả ước tính của một ấn phẩm trong khoảng thời gian.

Bàn 4-4 Phạm vi tiếp cận quảng cáo của Print Media Outlet

Phương tiện truyền thông	Với tới	thời gian chạy
phóng viên châu á	20.000 bản hàng tháng	2 vấn đề hàng tháng (3/8 và 7/9)
El Latino de Hoy	25.000 bản hàng tuần (90.000 độc giả hàng tuần)	2 vấn đề hàng tuần (5/8, 26/8)
(Pamplin Media) The Times (Tigard, Tualatin, Sherwood)	12.730 bản/29.280 lượt bạn đọc	1 số ra hàng tuần (6/8)
(Pamplin Media) Tin tức West Linn	4.070 bản/9.360 lượt bạn đọc	1 số ra hàng tuần (13/8)
(Pamplin Media) Canby Herald	5,635 bản/12,960 người đọc	1 số tuần (8/5)
(Pamplin Media) Clackamas/Thành phố Oregon	17.700 bản /40.800 lượt người đọc	1 số tuần (8/12)

Bàn 4-5 Phạm vi tiếp cận quảng cáo trên Facebook

	Với tới	Số lần hiển thị	Số lần nhấp (tất cả)	Đăng phản ứng	bài chia sẻ	Số lần nhấp vào liên kết
Tiếng Anh	78,671	267,037	5,914	259	56	2,638
Tây Ban Nha #1	58,126	201,761	7,761	237	58	3,786
Tây Ban Nha #2	25,424	47,873	1,199	61	19	518
Tất cả	110,046	516,671	14,874	557	133	6,942

Bàn 4-6 Phạm vi tiếp cận quảng cáo trên Twitter

Ngôn ngữ	Số lần hiển thị	tương tác	Số lần nhấp vào liên kết
Tiếng Anh	82,827	3,071	2,830

Nhân vật 4-2. Quảng cáo kỹ thuật số (Facebook, El Latino de Hoy và Portland Observer)

BẢO HIỂM PHƯƠNG TIỆN TRUYỀN THÔNG VÀ BLOG

Các phương tiện truyền thông địa phương đưa tin về sự tham gia của Dự án bao gồm:

- Các câu chuyện tin tức từ nhiều nguồn, bao gồm KGW, KOIN, KXL, Landline Media, Canby First, Portland Tribune, The Times (Tigard, Tualatin, Sherwood), Chủ đề Giao thông vận tải, Tạp chí Kinh doanh Portland và Giám khảo Đông Nam
- Câu chuyện trên các blog địa phương bao gồm Bike Portland và Clark County Today
- Bài đăng trên các trang web của khu vực tài phán địa phương bao gồm Thành phố West Linn, Beaver Creek Hamlet, Tualatin Life, Clackamas County và Thành phố Oregon City

- Bài đăng trên các trang web của hiệp hội bao gồm Liên minh miễn phí liên bang và Hiệp hội người lái xe quốc gia

4.1.3 Bỏi các con số

Bàn 4-7 hiển thị nguồn nhận xét và số lượt gửi nhận xét theo nguồn, với tổng số 4.644 lượt gửi nhận xét đã nhận được. Như thể hiện trong bảng này, cuộc khảo sát trực tuyến là nguồn nhận xét công khai lớn nhất.

Bàn 4-7 Số lượt gửi nhận xét đã nhận

Nguồn bình luận	Số lượt gửi nhận xét
khảo sát trực tuyến tiếng anh	3,743
khảo sát trực tuyến tiếng Tây Ban Nha	79
Khảo sát trực tuyến tiếng Việt	68
Khảo sát trực tuyến của Nga	72
Khảo sát tiếng Trung giản thể và phồn thể	110
Hội thảo	109
Tóm tắt và thuyết trình	165
Ủy ban bình luận công khai	35
Bức thư	22
Mẫu nhận xét qua email và web	239
thư thoại	2
Tổng số lượt gửi nhận xét đã nhận	4,644

4.2 Phương pháp phân tích nhận xét

Nhóm Dự án đã phân tích 4.644 lượt gửi nhận xét nhận được thông qua khảo sát trực tuyến và qua email, thư thoại, thư cũng như trong các hội thảo và thuyết trình trên web. Mục đích của phân tích là xác định các chủ đề chính và mối liên hệ giữa các chủ đề nhận xét và các nhóm nhân khẩu học để cung cấp thông tin cho quá trình ra quyết định cho giai đoạn này và các giai đoạn trong tương lai của Dự án.

4.2.1 Toàn vẹn dữ liệu

Cuộc khảo sát trực tuyến bao gồm 17 câu hỏi: bảy câu hỏi về nhân khẩu học, năm câu hỏi trắc nghiệm liên quan đến Dự án và năm câu hỏi mở (viết vào). Cuộc khảo sát đã thu thập thông tin phản hồi về việc sử dụng I- 205, các mối quan tâm và cơ hội với thu phí, dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu, dự thảo Mục tiêu Dự án và dự thảo các phương án thu phí.

Mục tiêu của sự tham gia này là thu hút sự tham gia, thu hút và học hỏi từ càng nhiều thành viên của công chúng rộng lớn càng tốt. Có thể nhận được nhiều nhận xét từ một người nếu họ tham gia vào nhiều hoạt động tương tác. Các câu trả lời cho cuộc khảo sát không bị giới hạn bởi địa chỉ Giao thức Internet (IP) để nhiều thành viên trong cùng một hộ gia đình hoặc nơi làm

việc có thể gửi phản hồi. Không tìm thấy bằng chứng về việc cố tình gửi nhiều lần khi nhóm Dự án xem xét dữ liệu theo địa chỉ IP.

Các kết quả khảo sát không mang tính đại diện về mặt thống kê, có nghĩa là mẫu người trả lời không thể dự đoán được ý kiến của toàn bộ cư dân khu vực đô thị Portland.¹²

4.2.2 Phân tích các câu hỏi mở

Các câu trả lời cho các câu hỏi khảo sát mở qua thư, thư thoại và email được phân loại dựa trên chủ đề chuyên đề. Nội dung gửi nhận xét được phân loại thành nhiều chủ đề nếu có nhiều hơn một chủ đề được thảo luận. Hầu hết các đề trình đề cập đến nhiều chủ đề. Nhìn chung, các vấn đề và câu hỏi nêu ra trong các bình luận không có sự khác biệt đáng kể giữa các nguồn gửi khác nhau (ví dụ: khảo sát, thư, email). Do đó, các chủ đề từ tất cả các câu trả lời cho các câu hỏi mở được tóm tắt cùng nhau. Phần 5 thông qua phần 9 mô tả các chủ đề chính và thông điệp của các nhận xét nhận được. Với mục đích của bản tóm tắt này, mọi nhận xét đều có giá trị, cho dù nó được nêu chỉ một lần hay nhiều lần; Tài liệu đính kèm D bao gồm tất cả các nhận xét nhận được trong quá trình tham gia này.

4.3 Địa lý và nhân khẩu học của những người trả lời khảo sát

ODOT yêu cầu người trả lời tự báo cáo dữ liệu nhân khẩu học để hiểu liệu các câu trả lời có thể so sánh với dân số nói chung hay không. Người trả lời có thể chọn không trả lời các câu hỏi nhân khẩu học. Nhân khẩu học của các câu trả lời khảo sát được so sánh với dữ liệu Khảo sát cộng đồng người Mỹ của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ (2014 đến 2018) cho khu vực đô thị Portland, bao gồm Quận Clark, Quận Multnomah, Quận Washington và Quận Clackamas. Nhìn chung, một số nhóm nhân khẩu học nhất định được đại diện quá mức trong các câu trả lời khảo sát (Bàn 4-8). Điều này được gọi ra khi áp dụng trong các phần sau.

Bàn 4-8 Vị trí của những người trả lời khảo sát

Vị trí	Tổng dân số	% dân số khu vực đô thị Portland	Phản hồi khảo sát	% phản hồi khảo sát
Tổng cộng	không áp dụng	không áp dụng	4,072	100%
Khu vực tàu điện ngầm Portland	2,251,640	100%	3,311	81%
Quận Clark	465,384	21%	138	3%
Hạt Multnomah	798,647	35%	709	17%
Quận Washington	581,821	26%	281	7%
Hạt Clackamas	405,788	18	2,183	54%
Hạt Marion	335,553	không áp dụng	74	2%

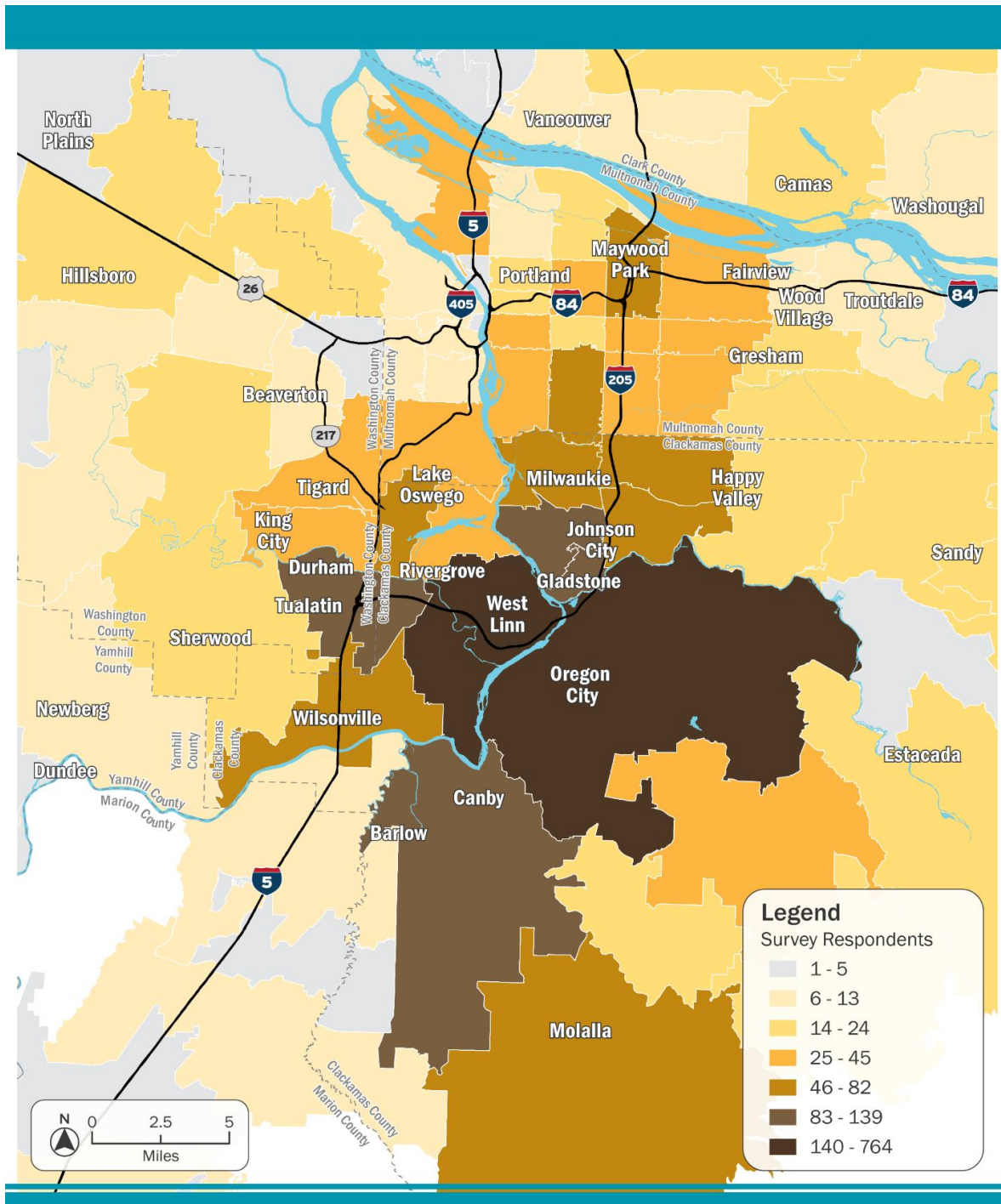
¹² Thời gian khảo sát và bình luận được mở cho bất kỳ ai muốn tham gia. Những người được hỏi không đại diện cho một mẫu ngẫu nhiên các hộ gia đình ở Quận Clackamas hoặc khu vực đô thị Portland và do đó không đại diện theo thống kê cho toàn bộ dân số.

Các quận khác (hoặc không cung cấp mã ZIP)	không áp dụng	không áp dụng	687	17%
--	---------------	---------------	-----	-----

4.3.1 Địa lý

Những người trả lời khảo sát trực tuyến được yêu cầu cung cấp mã ZIP của họ. Khoảng 3.800 người được hỏi đã cung cấp mã ZIP. Trong số này, 77% sống ở bốn quận chính bao gồm khu vực đô thị Portland. Bản đồ nhiệt sau đây (Nhân vật4-3) hiển thị phân phối các câu trả lời khảo sát theo mã ZIP.

Nhân vật 4-3 . Bản đồ nhiệt của các phản hồi khảo sát theo mã ZIP



4.3.2 Loài / dân tộc

Hầu hết (54%) người trả lời khảo sát được xác định là người da trắng (Bàn 4-9). Các định danh chủng tộc/sắc tộc được chọn nhiều thứ hai và thứ ba là “Không muốn trả lời” (24,5%) và “Thích tự mô tả” (8,4%). Nhìn chung, những người được xác định là người gốc Tây Ban Nha hoặc Mỹ Latinh có khả năng ít được đại diện trong các câu trả lời khảo sát so với dữ liệu điều tra dân số

của Quận Clackamas, nơi có Dự án, hoặc toàn bộ khu vực đô thị Portland như thể hiện trong Bàn 4-9.

Bàn 4-9. Chủng tộc/Sắc tộc của những người trả lời khảo sát so với Khu vực đô thị Portland và Quận Clackamas

Chủng tộc/Sắc tộc	Người trả lời khảo sát ¹	Hạt Clackamas	Khu vực tàu điện ngầm Portland
Người Mỹ da đỏ/Thổ dân Alaska	3%	1%	1%
Châu Á	6%	4%	7%
Da đen/Mỹ gốc Phi	4%	1%	3%
Tây Ban Nha/La tinh ²	6% ³	9%	12%
Thổ dân Hawaii/Đảo Thái Bình Dương	1%	0%	1%
tiếng Xla-vơ	2%	không áp dụng	không áp dụng
Trung Đông	1%	không áp dụng	không áp dụng
Trắng	54%	88%	81%
Không có phản hồi/khác	33%	không áp dụng	không áp dụng
Một số chủng tộc khác	không áp dụng	2%	3%
Hai hoặc nhiều chủng tộc	không áp dụng	4%	5%

1. Tỷ lệ phần trăm Người trả lời khảo sát trong bảng trên dựa trên các câu trả lời cho câu hỏi sau: “Làm thế nào để bạn xác định chủng tộc/sắc tộc của mình? (chọn tất cả những gì áp dụng)” Tổng số sẽ không bằng 100%.

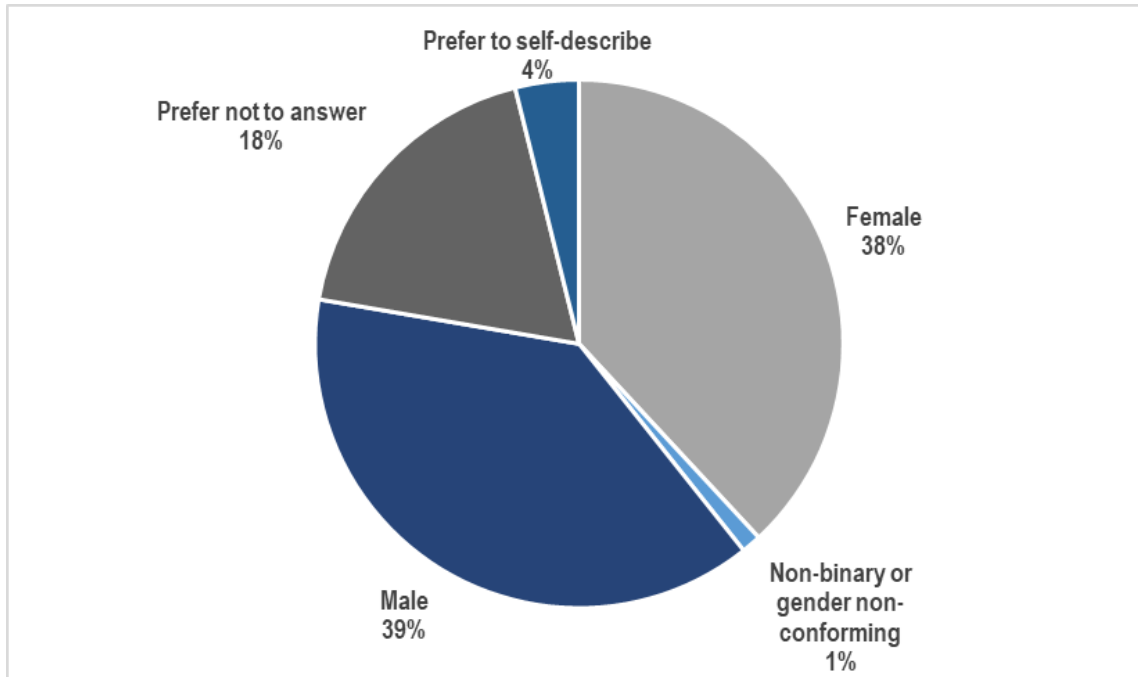
2. Theo Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, nguồn gốc Tây Ban Nha có thể được xem là di sản, quốc tịch, dòng dõi hoặc quốc gia sinh của một người hoặc cha mẹ hoặc tổ tiên của người đó trước khi đến Hoa Kỳ. Những người xác định là người gốc Tây Ban Nha, La tinh hoặc Tây Ban Nha có thể thuộc bất kỳ chủng tộc nào.

3. Bao gồm những người trả lời khảo sát được xác định là người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh và/hoặc người bản địa Trung hoặc Nam Mỹ

4.3.3 Giới tính

Như được hiển thị trên Nhân vật 4-4, khoảng 39% số người trả lời câu hỏi được xác định là nam, 38% được xác định là nữ, khoảng 4% muốn tự mô tả và 1% được xác định là không phân biệt giới tính hoặc không theo giới tính. Khoảng 18% cho biết họ không muốn nói.

Nhân vật 4-4 . Xác định giới tính của người trả lời khảo sát



4.3.4 Tuổi

Như thể hiện trong Bàn 4-10, khoảng 42% số người tham gia khảo sát cho biết độ tuổi của họ là 35 đến 54, trong khi 14% cho biết độ tuổi của họ là 16 đến 34 và 28% từ 55 tuổi trở lên. Chỉ dưới 16% cho biết họ không muốn nói. So với khu vực đô thị Portland, độ tuổi từ 35 đến 64 chiếm tỷ lệ cao so với toàn bộ khu vực.

Bàn 4-10 . Tuổi của người trả lời khảo sát

Tuổi	Người trả lời khảo sát	Hạt Clackamas	Khu vực tàu điện ngầm Portland
16 đến 24	2%	12%	12%
25 đến 34	12%	12%	16%
35 đến 44	21%	13%	15%
45 đến 54	21%	14%	13%
55 đến 64	16%	14%	13%
65+	13%	17%	14%
Không có phản hồi/khác	16%	18%	18%

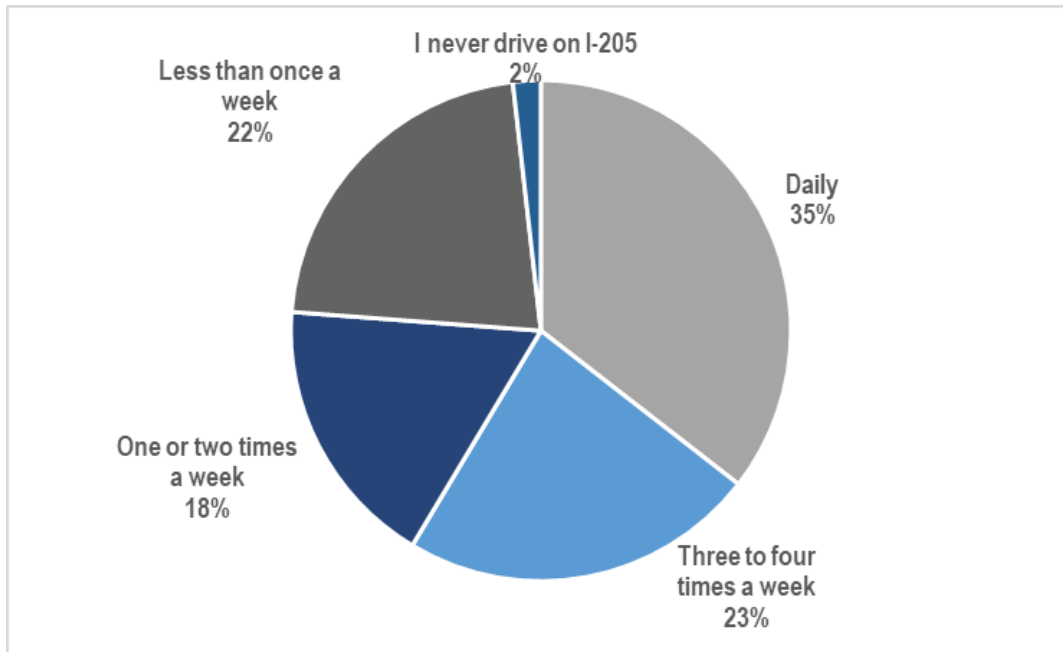
Tóm tắt tương tác

Lưu ý: Cục điều tra dân số Hoa Kỳ phân định các độ tuổi như dưới 5, 5 đến 9, 10 đến 14, 15 đến 19, 20 đến 24, 25 đến 34, 35 đến 44, 45 đến 54, 55 đến 59, 60 đến 64, 65 đến 74, 75 đến 84 và 85+. Đối với dữ liệu nhân khẩu học của Quận Clackamas và khu vực đô thị Portland, những người trả lời từ 15 đến 19 và 20 đến 24 được bao gồm trong phạm vi “16 đến 24”.

4.3.5 Mức độ thường xuyên mà những người được hỏi sử dụng I- 205

Hơn 3.900 người trả lời khảo sát trực tuyến đã mô tả tần suất họ sử dụng I- 205. Trong số này, 35% báo cáo sử dụng I- 205 hàng ngày, 23% báo cáo sử dụng I- 205 ba đến bốn lần một tuần và 18% báo cáo sử dụng I- 205 một hoặc hai lần một tuần, như thể hiện trong Nhân vật 4-5 . Ngoài ra, 24% báo cáo sử dụng I- 205 ít hơn một lần một tuần hoặc không bao giờ lái xe trên I- 205.¹³

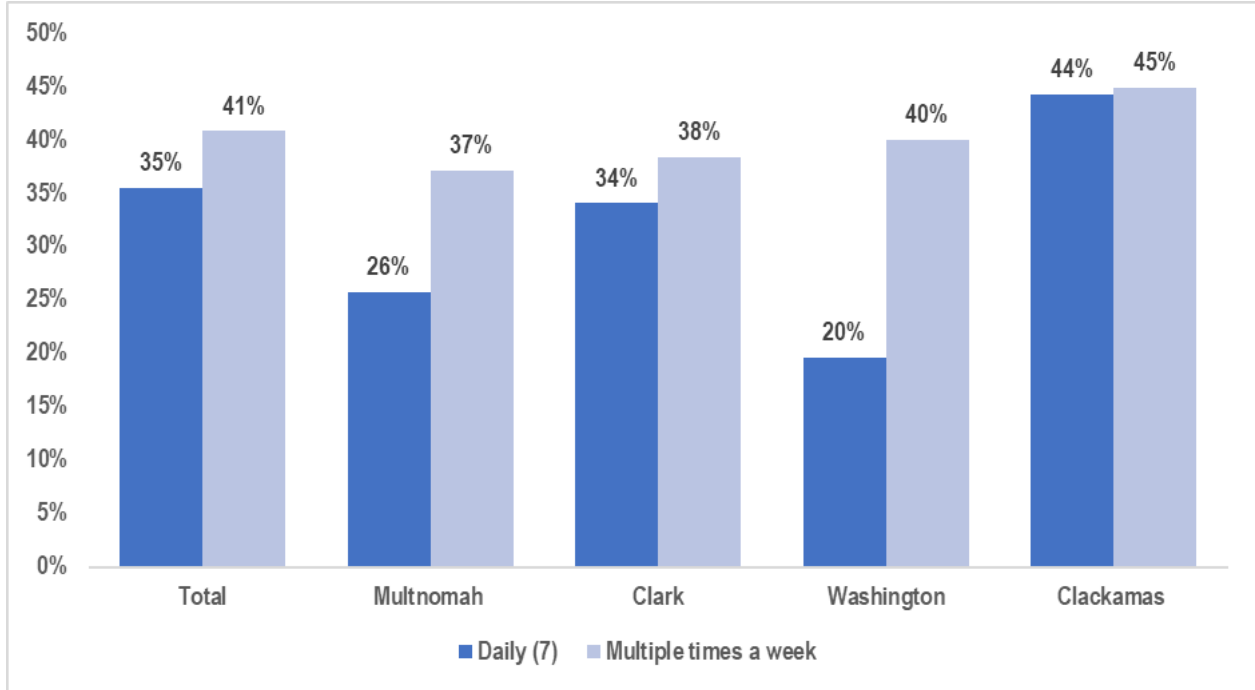
Nhân vật 4-5 . Mức độ thường xuyên khảo sát người trả lời sử dụng I- 205 – Tất cả những người được hỏi



¹³ Cuộc khảo sát này, bao gồm cả câu hỏi này, đã được hỏi trong đại dịch COVID-19; câu hỏi không phân biệt việc sử dụng của người lái xe trước hay trong đại dịch.)

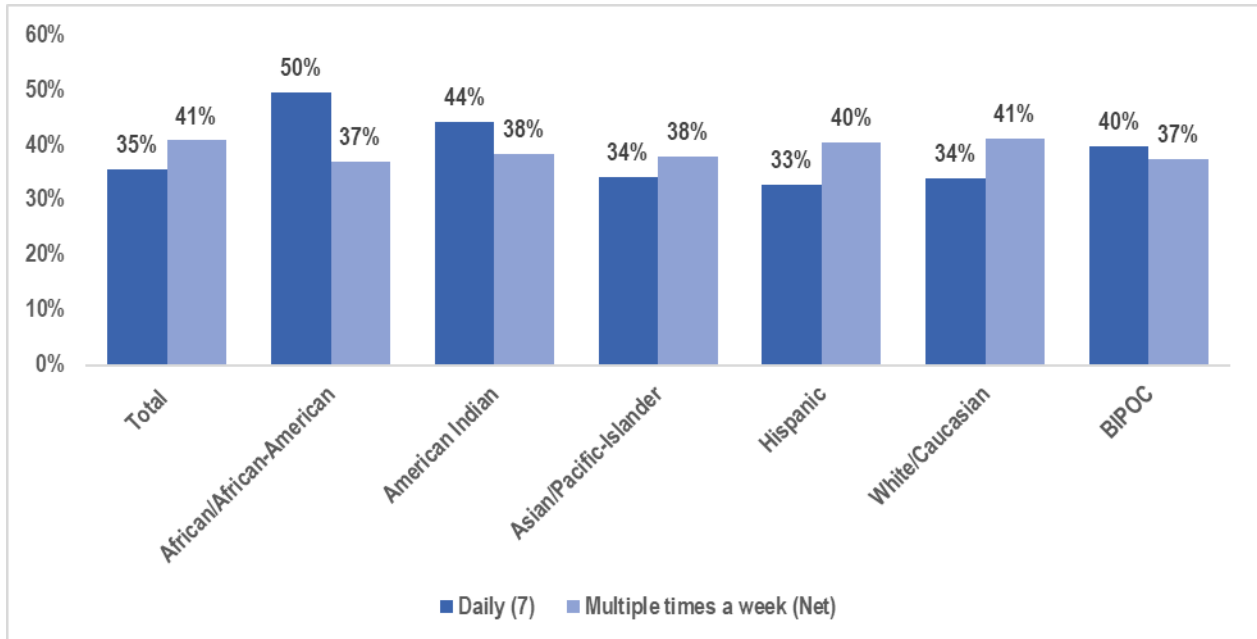
Trong số những người trả lời theo quận (Nhân vật 4-6), với 45% cư dân Quận Clackamas thường được xác định là những người đi lại hàng ngày qua hành lang. Trong số các quận khác của Portland Metro, Quận Clark là 34%, Quận Multnomah là 26% và Quận Washington là 20%.

Nhân vật 4-6 . Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo Quận



Trong số những người trả lời theo chủng tộc và dân tộc (Nhân vật4-7), 50% số người được hỏi xác định là Người da đen/Người Mỹ gốc Phi/Người châu Phi đi hành lang hàng ngày, tiếp theo là Người Mỹ gốc Ấn Độ (44%), Người châu Á/Đảo Thái Bình Dương (34%) và người da trắng (34%). Kết hợp, 40% của tất cả người da đen, người bản địa và người da màu¹⁴ những người lái xe đã đi qua hành lang hàng ngày.

Nhân vật4-7 . Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo Chủng tộc và Dân tộc

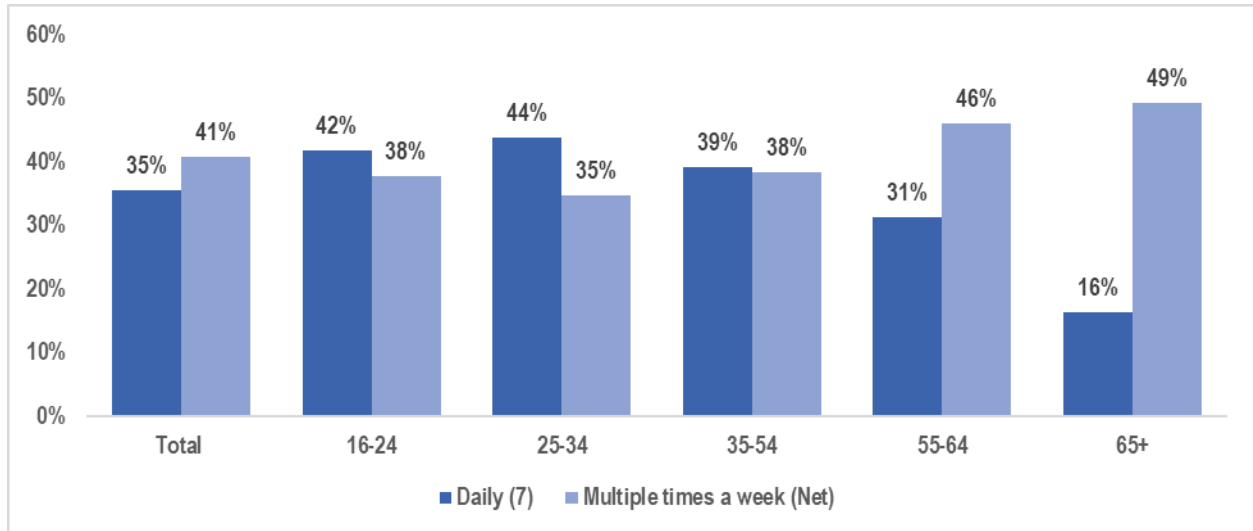


Lưu ý: Trong hình này, cột BIPOC đại diện cho sự kết hợp của tất cả những người Da đen, Người bản địa, Người da màu và những người nhập cư Slavic gần đây.

¹⁴ Người da đen, người bản địa và người da màu bao gồm người Mỹ gốc Phi/người Mỹ gốc Phi, người Mỹ gốc Ấn, người châu Á/người đảo Thái Bình Dương và người gốc Tây Ban Nha/người Mỹ Latinh. Trong một số hình và bảng, từ viết tắt “BIPOC” được sử dụng để đại diện chung cho các quần thể này. Tám mươi (80) người trả lời tự xác định là Slavic. Trong số 72 người này đã hoàn thành cuộc khảo sát bằng tiếng Nga và là những người nhập cư thế hệ đầu tiên được khuyến khích tham gia bởi một liên lạc viên cộng đồng. Trong một số trường hợp (như đã lưu ý trong báo cáo này), nhóm này đã được kết hợp với các cộng đồng khác trong lịch sử và hiện đang bị loại trừ để báo cáo về phản hồi từ các cộng đồng Da đen, Người bản địa và Người da màu (BIPOC).

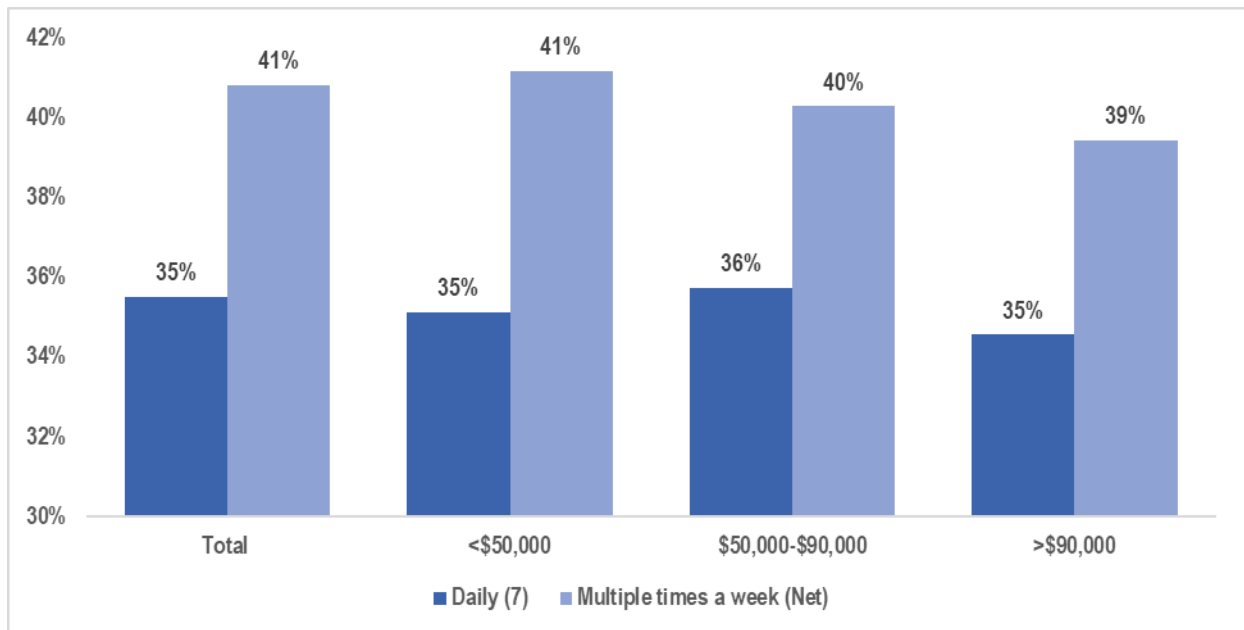
Trong số những người trả lời theo độ tuổi (Nhân vật4-8), 44% số người được hỏi từ 25 đến 34 tuổi đi lại hàng ngày, tiếp theo là 42% từ 16 đến 24 tuổi, 39% số người được hỏi từ 35 đến 54 tuổi, 31% số người được hỏi từ 55 đến 64 tuổi và 16% số người được hỏi từ 65 tuổi trở lên.

Nhân vật4-8 . Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo Tuổi



Trong số những người trả lời theo thu nhập (Nhân vật4-9), việc đi lại hàng ngày là tương tự giữa tất cả các nhóm thu nhập: 36% trong số đó từ 50.000 đến 90.000 đô la và 35% trong số <50.000 đô la và >90.000 đô la.

Nhân vật4-9 . Tần suất người trả lời khảo sát sử dụng I- 205 – theo thu nhập



5 TAKEAWAYS CHÍNH VÀ CHỦ ĐỀ

ODOT đã đặc biệt yêu cầu phản hồi về mục đích và nhu cầu, mục đích và mục tiêu dự thảo của Dự án, các giải pháp thay thế được đề xuất và các vấn đề chính cần quan tâm. Mặc dù đây là những chủ đề được hỏi trên ODOT, những người trả lời cũng đưa ra nhận xét về các chủ đề khác. Phần này tóm tắt các chủ đề bao quát đã nghe trong quá trình tham gia này. phần5 bởi vì9 của báo cáo này cung cấp thêm chi tiết về những phát hiện dưới đây. phần10 Và11 cung cấp phản hồi của ODOT đối với nhận xét nhận được.

Phần lớn những người được hỏi trong tất cả các nhóm nhân khẩu học và các phương pháp bình luận bày tỏ sự phản đối mạnh mẽ đối với việc thu phí nói chung hoặc các chi tiết cụ thể của Dự án như hiện đang được đề xuất: Nhiều người bình luận đã đưa ra những lời biện minh cụ thể và hợp lý cho mối quan tâm và tình cảm của họ. Các ví dụ được trích dẫn bao gồm việc thiếu các tuyến đường hoặc phương thức di chuyển không thu phí thay thế, thiếu hiểu biết về các chi tiết cụ thể của đề xuất, tác động tài chính cá nhân, nêu rõ sự không công bằng khi thu phí đoạn này của I- 205 trước các đường cao tốc khác trong khu vực và nhận thấy thiếu lợi ích đi lại, trong số các lý do khác được trình bày chi tiết trong báo cáo này.¹⁵ Nhiều người bình luận khác không cung cấp lý do cho ý kiến của họ. Một số cơ quan bày tỏ sự ủng hộ đối với khái niệm thu phí.

Nhận xét và câu hỏi được gửi phản ánh nhu cầu và mong muốn của người trả lời về thông tin bổ sung cũng như sự hiểu lầm về hệ thống thu phí được đề xuất: Việc thiếu các chi tiết cụ thể của Dự án trong giai đoạn đầu này hoặc thiếu kinh nghiệm với hệ thống thu phí có thể đã khiến nhiều người bình luận phản đối Dự án. Câu hỏi chính được đặt ra là, "Lệ phí cầu đường sẽ trả cho cái gì?" Các câu hỏi thường gặp khác bao gồm "Phí cầu đường sẽ tốn bao nhiêu?" "Khi nào việc thu phí sẽ kết thúc?" và "Tại sao phần này của tôi- 205 dự án thu phí đầu tiên?" Những câu hỏi này cho thấy nhu cầu hiểu rõ hơn và trao đổi về việc những người trả phí sẽ được hưởng lợi như thế nào và tác động tài chính của việc thu phí. Một số ý kiến bày tỏ sự nhầm lẫn về cách cải thiện tình trạng tắc nghẽn nếu các phương tiện phải giảm tốc độ để trả phí tại trạm thu phí, phản ánh những nhận thức sai lầm về hệ thống thu phí điện tử.

Các cơ quan đối tác và các thành viên của công chúng đã hỏi doanh thu thu phí sẽ được chi tiêu như thế nào và đưa ra các đề xuất chi tiêu. Các ý kiến cũng cho thấy rõ ràng nhiều người cần thêm thông tin về quá trình ra quyết định tài trợ và ưu tiên các dự án cơ sở hạ tầng. Những người được hỏi đã không thừa nhận rằng nguồn tài trợ hiện có cho các dự án cải tiến đường cao tốc và bảo trì đang diễn ra có thể không đáp ứng được nhu cầu của cơ sở. Mọi người bày tỏ sự thất vọng vì họ không nhớ đã phê duyệt việc thu phí, điều này cho thấy nhu cầu rõ ràng về việc có thêm thông tin về các quyết định được đưa ra trong ủy quyền của Cơ quan Lập pháp Oregon đối với Dự luật Hạ viện 2017.

¹⁵ Dữ liệu nhân khẩu học được thu thập trong cuộc khảo sát trực tuyến và được phân tích liên quan đến các câu trả lời khảo sát. Các tuyên bố trong báo cáo này về dữ liệu nhân khẩu học không phản ánh thông tin đầu vào được thu thập thông qua các phương tiện khác, chẳng hạn như thư, email và thư thoại.

Những người được hỏi yêu cầu sự rõ ràng về mối quan hệ của tôi- Dự án thu phí 205 đến I- 205 Dự Án Cải Tiến. Một số người bình luận cho biết họ sẽ có nhiều khả năng ủng hộ việc thu phí hơn nếu họ hiểu doanh thu sẽ được chi tiêu như thế nào và đề xuất mở rộng công suất hoặc mở rộng I- 205. Nhận xét của cơ quan rõ ràng hơn trong việc yêu cầu làm rõ về mối quan hệ giữa I- Dự án Thu phí 205 và I- 205 Dự Án Cải Tiến. Các cơ quan bày tỏ mong muốn chắc chắn hơn về việc liệu phí cầu đường có được sử dụng để tài trợ cho việc mở rộng và cải thiện địa chấn được đề xuất cho I hay không.- 205 Dự Án Cải Tiến. Họ cũng đề nghị rằng ODOT tiếp tục theo đuổi các nguồn tài trợ khác (không thu phí) của tiểu bang và liên bang cho I- 205 Dự Án Cải Tiến. Ngoài ra, các cơ quan đã yêu cầu làm rõ liệu mô hình giao thông cho phương án không thu phí (theo yêu cầu của nghiên cứu trong NEPA) có giả định rằng I- 205 Dự án Cải tiến sẽ được xây dựng ngay cả khi không thực hiện thu phí.

Những người bình luận bày tỏ nhiều lo ngại về những tác động tiềm ẩn đối với chất lượng cuộc sống, an toàn và chất lượng không khí từ I- 205 giao thông có khả năng định tuyến lại vào các con đường địa phương để tránh thu phí. Những người được hỏi cho biết phí cầu đường sẽ làm tăng tắc nghẽn trên các tuyến đường vốn đã có mức độ chuyển hướng cao trong thời gian đi lại cao điểm và sẽ làm tăng hao mòn trên đường địa phương. Những người bình luận cho biết các tuyến đường di chuyển thay thế thiếu vỉa hè và được sử dụng bởi học sinh. Những người bình luận này cho biết sự an toàn của người đi bộ sẽ bị ảnh hưởng do lượng giao thông gia tăng. Mối quan tâm về chuyển hướng phổ biến là một trong ba vấn đề hàng đầu đối với tất cả các nhóm nhân khẩu học; những người bình luận lớn tuổi, có thu nhập cao hơn từ Quận Clackamas đặc biệt lo ngại về tác động của việc chuyển hướng. Nhiều cơ quan đối tác cũng bày tỏ lo ngại về việc chuyển hướng và thiếu dữ liệu cụ thể tại thời điểm này.

Việc thu phí được cho là thiếu công bằng- 205 là một trong những lĩnh vực quan tâm hàng đầu được xác định trong tất cả các nhóm nhân khẩu học, nhưng đặc biệt là giữa các cư dân của West Linn, Thành phố Oregon và các khu vực khác của Quận Clackamas. Những người được hỏi bày tỏ sự thất vọng rằng phần này của tôi- Dự luật 205 được đề xuất thu phí cầu đường trước tiên với ý kiến cho rằng những khoản phí cầu đường này sẽ tạo ra gánh nặng không công bằng cho cộng đồng của họ. Những người bình luận cho biết đây không phải là khu vực tồi tệ nhất trong khu vực về tình trạng tắc nghẽn. Họ cho biết các tuyến đường thay thế đủ đến các điểm đến hàng ngày (trường học, nơi làm việc, v.v.) hoặc các phương thức di chuyển thay thế khả thi đang thiếu trong khu vực Dự án. Những người được hỏi cũng bày tỏ sự thất vọng rằng tài trợ tồn tại cho các dự án cơ sở hạ tầng lớn khác trong khu vực—chẳng hạn như Dự án I-5 Rose Quarter và Dự án Làn đường phụ OR 217—chứ không phải cho I-5.- 205 Dự Án Cải Tiến. Các cơ quan bày tỏ lo ngại về lý do tại sao phân khúc này của tôi- Dự luật 205 được đề xuất cho dự án thu phí đầu tiên và được yêu cầu thảo luận trên toàn khu vực trước khi thực hiện thu phí trên các đoạn của một con đường cụ thể.

Khái niệm công bằng thường được kết hợp hoặc nhầm lẫn với công bằng, được định nghĩa cho mục đích này là khả năng các nhóm hoặc cộng đồng nhất định phải chịu các kết quả và tác động không tương xứng từ việc thu phí. Những người trả lời từ các hộ gia đình có thu nhập dưới 50.000 đô la mỗi năm đã xác định sự công bằng là một trong những mối quan tâm hàng đầu của họ.

Những người bình luận bày tỏ lo ngại rằng phí cầu đường sẽ là một khó khăn tài chính đối với các hộ gia đình của họ hoặc đối với các hộ gia đình có thu nhập thấp. Một số người bình luận cho biết những cá nhân có lịch trình làm việc ít linh hoạt nhất và không thể làm việc từ xa—chẳng hạn như nhân viên ngành dịch vụ và y tế—cũng là những người ít có khả năng chi trả phí cầu đường nhất. Những người bình luận xác định cần phải tránh tạo gánh nặng cho những người có thu nhập thấp. Các lo ngại kinh tế khác bao gồm lo lắng về tác động đối với các doanh nghiệp địa phương gần khu vực thu phí của I- 205 và tác động đến ngành vận tải hàng hóa đi trên I- 205. Đối với những người trả lời có thu nhập hộ gia đình dưới 50.000 đô la mỗi năm, các nhận xét và mối quan tâm hàng đầu bao gồm phản đối việc thu phí, tính công bằng, nhu cầu giảm thiểu gánh nặng cho những người có thu nhập thấp và nhu cầu cung cấp các tuyến giao thông thay thế không thu phí.

Các khuyến nghị cho quy trình đánh giá môi trường tập trung vào việc bổ sung các giải pháp thay thế cho Dự án, bao gồm cả việc xem xét giải pháp thay thế “không thu phí”, được yêu cầu. Nhiều ý kiến cho rằng Dự án cần cân nhắc phương án “không thu phí” (bắt buộc), trong khi các cơ quan đề xuất nghiên cứu thêm phương án. Các đề xuất lập đi lập lại bao gồm nâng cao Phương án thay thế 5 (ngoài Phương án thay thế 3 và Phương án thay thế 4)¹⁶ và mở rộng các điểm cuối của khu vực thu phí.

Các cơ quan cũng đưa ra đề xuất về hai khái niệm hoặc thành phần bổ sung để đưa vào dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu: thúc đẩy công bằng và quản lý nhu cầu vận chuyển. Nhận xét từ các thành viên của công chúng cũng bao gồm tình cảm xung quanh sự công bằng và bày tỏ mối quan ngại của họ về gánh nặng không tương xứng mà phí cầu đường có thể gây ra cho những người lái xe có thu nhập thấp.

Giảm phí cầu đường, duy trì chức năng các tuyến đường miễn phí và tăng cường các lựa chọn vận chuyển đa phương thức là một trong những ý tưởng hàng đầu để giải quyết khả năng tác động tiêu cực từ phí cầu đường. Những ý tưởng này phản ánh chặt chẽ những phát hiện từ Phân tích khả thi định giá giá trị 2017-2018, hướng dẫn sự phát triển của Dự án được đề xuất. Những người được hỏi đã đưa ra nhiều gợi ý về cách giảm bớt tác động của phí cầu đường. Các đề xuất cụ thể bao gồm:

- Giảm phí, miễn phí hoặc khấu trừ thuế thu nhập cho người dân địa phương và/hoặc người lái xe có thu nhập thấp.
- Tỷ lệ thu phí thay đổi theo thời gian trong ngày.
- Giới hạn mức phí hàng ngày, hàng tháng hoặc hàng năm (hoặc tùy chọn mua thẻ thu phí hàng ngày/hàng tháng/hàng năm).
- Sửa chữa đường địa phương trước khi thu phí để chúng có thể phục vụ tốt hơn như các tuyến đường thay thế.
- Bổ sung và/hoặc cải thiện cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp và/hoặc người đi bộ.
- Thêm làn đường (mở rộng) trên I- 205.
- Gia tăng các dịch vụ trung chuyển.

¹⁶ Xem phần 2.2.2 để biết mô tả về từng phương án sơ bộ.

- Một tùy chọn thanh toán bằng tiền mặt để bảo vệ quyền riêng tư.

Những người bình luận lưu ý rằng thiếu các phương tiện giao thông công cộng khả thi thay thế cho việc lái xe trên I-205. Một số người được hỏi cảm thấy rằng doanh thu thu phí nên được sử dụng để tăng cường các phương thức đi lại thay thế thông qua việc mở rộng dịch vụ vận chuyển và xây dựng các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ, trong khi những người khác tuyên bố rõ ràng rằng bất kỳ khoản thu phí nào chỉ nên tài trợ cho việc cải thiện đường dành cho phương tiện. Những người trả lời không có ô tô dựa vào các phương thức vận chuyển thay thế là nhóm nhân khẩu học duy nhất thể hiện sự ủng hộ đối với Dự án.

Sự mất lòng tin đối với chính phủ nói chung, cũng như ODOT nói riêng đã được thể hiện.

Những người bình luận bày tỏ sự thất vọng và ý kiến rằng nguồn tài trợ hiện tại không được quản lý tốt và hoài nghi rằng ODOT sẽ quản lý doanh thu thu phí tốt hơn hoặc khác với thuế khí đốt hoặc các loại thuế khác. Một số ý kiến cho rằng điều cần thiết là ODOT phải minh bạch cách chi tiêu doanh thu thu phí. Có nhiều thông điệp phản đối việc thu phí hướng dẫn ODOT “sống trong khả năng của bạn” với nguồn tài trợ hiện có và cáo buộc ODOT là “lấy tiền”. Những người trả lời bổ sung đã chỉ ra quy trình tham gia của công chúng và bày tỏ nghi ngờ rằng ý kiến của họ sẽ được xem xét và có bất kỳ ảnh hưởng nào đến các quyết định thu phí.

Người bình luận đã đề cập đến đại dịch COVID-19 đang diễn ra và dường như làm cơ sở cho những lo ngại đã được xác định về giao thông và kinh tế. Ví dụ, đã có những bình luận về tác động tài chính cá nhân của việc thu phí cầu đường ám chỉ đây là thời điểm đặc biệt căng thẳng. Các bình luận nhấn mạnh rằng tình trạng tắc nghẽn không nghiêm trọng như năm 2019 và dự đoán rằng nhiều người sẽ tiếp tục làm việc tại nhà sau khi đại dịch kết thúc. Điều này trái ngược với các ý kiến nhận được trong Phân tích khả thi về giá trị khi nhiều người góp ý đồng ý rằng tắc nghẽn là một vấn đề cần được giải quyết. Hơn nữa, đại dịch đã ảnh hưởng đến phương pháp tiếp cận sự tham gia của Dự án, vì tất cả các hoạt động phải được tiến hành ảo. Điều này có thể đã ảnh hưởng đến mức độ tham gia và bởi ai cũng như giọng điệu của các bình luận.

6 KẾT QUẢ: CÁC CHỦ ĐỀ ĐỂ CÔNG CHÚNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN XEM XÉT

Phần này mô tả ý kiến tổng thể được thể hiện trong suốt quá trình tham gia này và sau đó tóm tắt thông tin đầu vào nhận được về các chủ đề cụ thể liên quan đến việc đáp ứng các yêu cầu của NEPA: Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu (bao gồm các mục đích và mục tiêu) và phạm vi các lựa chọn thay thế (như được mô tả trong các Phần 2.2.1 và 2.2.2). Đối với mỗi chủ đề này, cuộc khảo sát trực tuyến bao gồm cả câu hỏi trắc nghiệm và câu hỏi mở (viết vào). Nhận xét nhận được về các chủ đề này qua email, thư, nhận xét bằng lời nói hoặc các phương pháp khác được tóm tắt cùng với câu trả lời cho các câu hỏi khảo sát mở. Phản hồi của ODOT đối với các nhận xét được trình bày trong phần này được cung cấp trong Phần 10.

6.1 Tình cảm chung

Phần lớn những người bình luận tham gia vào cuộc tương tác này bày tỏ sự phản đối việc thu phí trên I-205. Ý kiến này được thể hiện ở tất cả các nhóm nhân khẩu học và được minh họa bởi 70% người bình luận khảo sát trực tuyến bày tỏ sự không đồng tình với dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu của Dự án. Một số bình luận bày tỏ sự ủng hộ; bốn cơ quan cũng bày tỏ sự ủng hộ ở một mức độ nào đó đối với khái niệm thu phí. Sự phản đối hoặc ủng hộ được thể hiện chủ yếu thông qua các câu trả lời cho một cuộc khảo sát trực tuyến và qua các bức thư, email, thư thoại và nhận xét tại các cuộc họp công khai được thu thập trong giai đoạn nhận xét này. Nhiều người bình luận chỉ đưa ra những tuyên bố phản đối Dự án, chẳng hạn như “Không thu phí!” trong khi những người khác cung cấp thông tin bổ sung về cơ sở lý luận cho sự phản đối của họ. Một số người bình luận lưu ý rằng họ sẽ hỗ trợ thu phí nếu rõ ràng dự án nào sẽ được tài trợ bởi phí cầu đường, cụ thể là I-205 Dự án Cải Tiến.

Báo cáo này tìm cách cung cấp cho những người ra quyết định và công chúng một bản tóm tắt các ý kiến nhận được để phân tích và thiết kế Dự án có thể giải quyết các mối quan tâm và cơ hội được nêu ra khi nó chuyển sang quy trình NEPA.

6.2 Dự thảo Dự án Mục đích và Nhu cầu

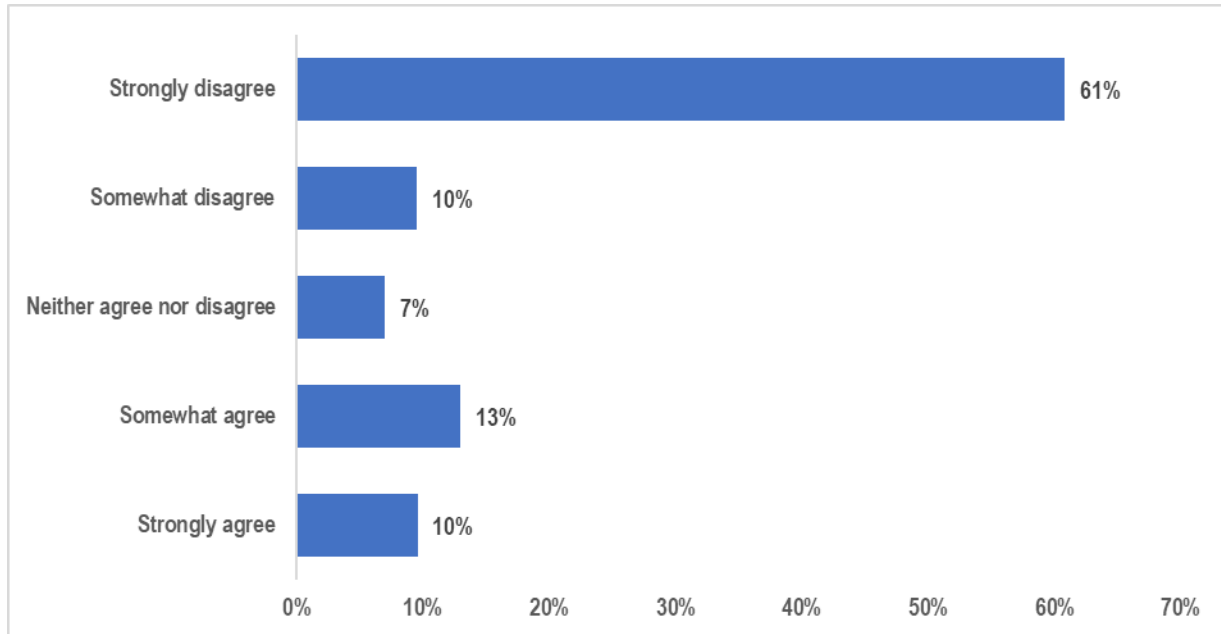
6.2.1 Câu hỏi trắc nghiệm

Hơn 3.800 người tham gia khảo sát đã cung cấp phản hồi của họ về dự thảo Mục đích của Dự án (vấn đề mà Dự án dự định giải quyết) và dự thảo Nhu cầu của Dự án (lý do đằng sau vấn đề) được xác định trong dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu (như được mô tả trong Phần 2.2.1).¹⁷ Nhân vật 6-1 hiển thị kết quả cho câu hỏi sau đây.

Anh (chị) vui lòng cho biết mức độ đồng ý của mình với nhận định này: “Mục đích dự thảo và sự cần thiết của dự thảo đối với I- Dự án thu phí 205 phản ánh các vấn đề trong I- hành lang 205 và lý do để tiếp tục với dự án.”

¹⁷ Thêm 60 người được hỏi cho biết họ không có ý kiến gì về dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu. Những người trả lời này phải chọn tùy chọn “không có ý kiến” và không bỏ qua câu hỏi. Những câu trả lời này không có trong 3.800 câu trả lời khảo sát được phản ánh trong Hình 6-1.

Nhân vật 6-1. Mức độ đồng ý với mục đích và nhu cầu của hồi phiếu



Với một ngoại lệ, các câu trả lời cho câu hỏi này nhất quán giữa tất cả các nhóm nhân khẩu học. Trong số các câu trả lời, 71% cho biết họ phần nào hoặc hoàn toàn không đồng ý với mục đích và nhu cầu của dự thảo, 23% phần nào hoặc rất đồng ý và 7% cho biết họ không đồng ý cũng không phản đối. Một nhóm nhân khẩu học bày tỏ sự ủng hộ đối với mục đích dự thảo và nhu cầu dự thảo của Dự án cho biết rằng họ đi bộ, đi xe đạp hoặc sử dụng phương tiện công cộng làm phương tiện giao thông chính (và không xác định việc sử dụng ô tô là một trong những phương tiện chính của họ).¹⁸

Sự bất đồng mạnh mẽ nhất¹⁹ đã được hiển thị trong số các nhóm sau:

- Hành khách du lịch sử dụng tô- 205 hàng ngày hoặc những người chỉ sử dụng ô tô của họ để đi lại trong phần lớn thời gian (nghĩa là họ cũng không cho biết họ đã đạp xe, đi bộ và/hoặc sử dụng phương tiện công cộng).
- Những người trong độ tuổi từ 16 đến 24 và những người trên 65 tuổi.
- Cư dân Quận Clackamas và Quận Marion.
- trình điều khiển thường xuyên²⁰ những người cũng đang có thu nhập thấp.

¹⁸ Có thể tìm thấy các bảng chéo trong Tài liệu đính kèm C.

¹⁹ Các nhóm được liệt kê là thể hiện sự bất đồng lớn nhất là những nhóm nhân khẩu học trong đó hơn 70% số người được hỏi đã chọn “hoi không đồng ý” hoặc “rất không đồng ý”.

²⁰ Trình điều khiển thường xuyên đại diện cho những người lái xe trên tô- 205 ít nhất một lần mỗi tuần.

- Những người được xác định là Da đen/Người Mỹ gốc Phi/Người Mỹ gốc Phi và/hoặc Người Mỹ bản địa.

6.2.2 Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói

Hàng trăm câu trả lời cho các câu hỏi khảo sát mở (viết vào) đã được nhận cũng như nhận xét bằng văn bản và lời nói thông qua các phương pháp khác, bao gồm cả thư chính thức từ các cơ quan (Phần 8.1). Sau đây là bản tóm tắt các ý kiến nhận được thông qua bất kỳ phương thức nào có liên quan đến mục đích và nhu cầu của dự thảo. Các thuật ngữ “nhiều”, “một số”, “một số” và “ít” được sử dụng để truyền đạt tần suất của một chủ đề hoặc thông điệp chính.²¹

Khi được yêu cầu cung cấp lý do tại sao họ chọn câu trả lời cho câu hỏi trắc nghiệm về mức độ đồng ý với mục đích và nhu cầu của dự thảo, một số ý kiến liên quan đến mục đích và nhu cầu của dự thảo, nhưng nhiều ý kiến khác liên quan đến các chủ đề bổ sung được tóm tắt trong Phần 7.2. Khi được yêu cầu cung cấp lý do tại sao họ chọn câu trả lời cho câu hỏi trắc nghiệm về mức độ đồng ý với mục đích và nhu cầu của dự thảo, một số ý kiến liên quan đến mục đích và nhu cầu của dự thảo, nhưng nhiều ý kiến khác liên quan đến các chủ đề bổ sung được tóm tắt trong Phần 7.2. Các ý kiến đóng góp về mục đích và nhu cầu dự thảo chủ yếu tập trung vào tính hiệu quả của việc thu phí, sự cần thiết của Dự án và cách thức thực hiện việc thu phí.

HIỆU QUẢ CỦA VIỆC THU PHÍ ĐỂ GIẢI QUYẾT TẮC NGHẼN:

- Nhiều người cho rằng Dự án nên xem xét các phương pháp khác ngoài thu phí để giảm tắc nghẽn.
- Nhiều ý kiến cho rằng việc thu phí sẽ không giải quyết hiệu quả tình trạng tắc nghẽn.
- Một số người nói rằng việc thêm làn đường trên I-205 sẽ là một cách hiệu quả hơn để giảm tắc nghẽn hơn là thu phí.
- Một số người được hỏi cho rằng việc thu phí sẽ tạo thêm tắc nghẽn trên các tuyến đường địa phương.
- Một số người được hỏi nói rằng việc thu phí có thể hiệu quả nếu Dự án bao gồm các tùy chọn cho phương tiện công cộng, đi bộ và đi xe đạp.

Nhận xét về mục đích và sự cần thiết

“Tôi đồng ý rằng các vấn đề được xác định nhưng không phải là tiếp tục với dự án như đã vạch ra”

“Điều khôn ngoan khi đi với những đoạn nhỏ này so với những hành lang dài hơn là gì?”

“Ở Mỹ, chúng tôi RẤT tập trung vào ô tô, đây không phải là cách hiệu quả nhất hoặc an toàn nhất để xây dựng phương tiện giao thông. Chúng ta cần tập trung vào việc làm thế nào để đi

²¹ Với mục đích chỉ ra tần suất xuất hiện của các chủ đề và thông điệp chính, “nhiều” được sử dụng để chỉ ra rằng nó được thể hiện trong hơn một nửa số nhận xét trong một lĩnh vực chủ đề, “một số” chỉ khoảng 30 đến 50%, “một số” chỉ khoảng 10 đến 30% và ít có nghĩa là nó đã được đề cập nhiều hơn một lần trong khoảng 10% nhận xét.

- Một số người được hỏi cho rằng tắc nghẽn không tệ đối với tôi- 205 và thay vào đó nên tập trung thu phí vào I-5.

NHU CẦU CHO DỰ ÁN:

- Một số người được hỏi lưu ý rằng nhu cầu của Dự án dựa trên dữ liệu được thu thập trước khi xảy ra đại dịch COVID-19, do đó, Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu của dự thảo Dự án cần được đánh giá lại dựa trên dữ liệu và dự báo giao thông mới.
- Một số người được hỏi cho rằng dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu nên tập trung vào việc giảm số dặm xe di chuyển thay vì giảm tắc nghẽn.

TRIỂN KHAI DỰ ÁN:

- Một số người được hỏi nói rằng việc thu phí không nên bao gồm việc mở rộng đường cao tốc hoặc đường cao tốc.
- Một số người được hỏi cho rằng việc thu phí chỉ nên được thực hiện tạm thời và sẽ giải tán khi tôi- Dự án Cải tiến 205 đã được tài trợ hoàn toàn.

6.3 Dự thảo Mục tiêu và Mục tiêu của Dự án

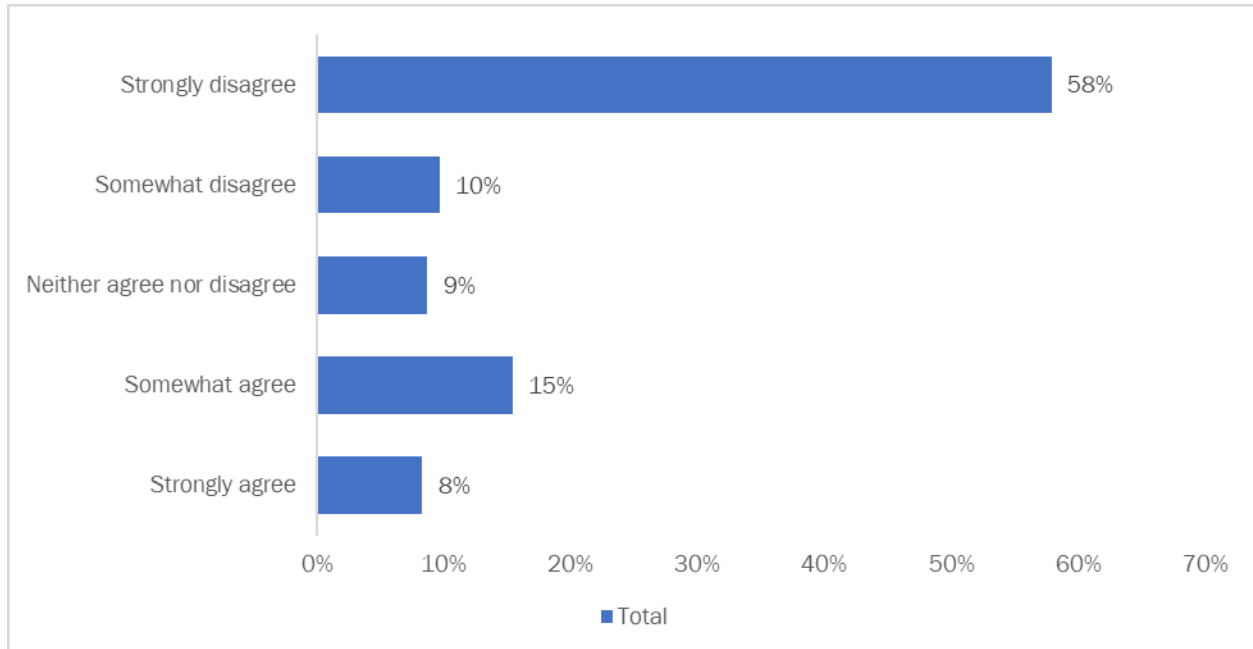
6.3.1 Câu hỏi trắc nghiệm

Hơn 3.600 người trả lời khảo sát đã cung cấp phản hồi của họ về các mục đích và mục tiêu dự thảo (như được mô tả trong Phần 2.2.1).²² Nhân vật 6-2 hiển thị kết quả cho câu hỏi sau đây.

Vui lòng cho biết mức độ đồng ý của bạn với nhận định này: “Các mục tiêu dự thảo của dự án phù hợp với mục tiêu của tôi.- 205 Toll Project và họ mô tả các kết quả mong muốn mà dự án nên cố gắng đạt được.”

²² Thêm 70 người được hỏi cho biết họ không có ý kiến về các mục đích và mục tiêu của dự thảo. Những người trả lời này phải chọn tùy chọn “không có ý kiến” và không bỏ qua câu hỏi. Những phản hồi này không được bao gồm trong 3.600 phản hồi khảo sát được phản ánh trong Nhân vật 6-2.

Nhân vật 6-2 . Mức độ đồng ý với các mục tiêu dự thảo của dự án



Ngoại trừ hai trường hợp ngoại lệ, câu trả lời cho câu hỏi này nhất quán giữa tất cả các nhóm nhân khẩu học. Tương tự như các phản hồi về dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu, 68% số người được hỏi cho biết họ phần nào hoặc hoàn toàn không đồng ý với các mục tiêu dự thảo, khoảng 23% phần nào hoặc rất đồng ý và 9% cho biết họ không đồng ý cũng không phản đối. Hai nhóm nhân khẩu học thể hiện sự ủng hộ đối với các mục tiêu dự thảo của Dự án là những người xác định đi xe đạp là một trong những phương thức di chuyển chính của họ (và có khả năng cũng lái xe) cũng như những người đi bộ, đi xe đạp hoặc sử dụng phương tiện công cộng nhưng không cho biết ô tô như một phương thức vận chuyển thông thường.

Sự bất đồng mạnh mẽ nhất được thể hiện trong các nhóm sau:

- Hành khách du lịch đã sử dụng tô- 205 hàng ngày hoặc phần lớn thời gian họ chỉ sử dụng ô tô để đi lại (nghĩa là họ cũng không cho biết họ đã đạp xe, đi bộ và/hoặc sử dụng phương tiện công cộng).
- Những người trong độ tuổi từ 16 đến 24.
- Cư dân Quận Clackamas và Quận Marion.
- Những người lái xe thường xuyên được xác định là Người da đen, Người bản địa và Người da màu, Người Xla-vo và/hoặc đang có thu nhập thấp.
- Những người được xác định là Da đen/Người Mỹ gốc Phi/Người Mỹ gốc Phi và/hoặc Người Mỹ bản địa.

6.3.2 Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói

Phần này bao gồm một bản tóm tắt các ý kiến liên quan đến các mục tiêu và mục tiêu dự thảo đã nhận được thông qua bất kỳ phương pháp nào.

Khi được yêu cầu cung cấp lý do tại sao họ chọn câu trả lời cho câu hỏi mở về mức độ đồng ý với các mục tiêu của dự thảo, một số ý kiến liên quan đến các mục tiêu và mục tiêu của dự thảo, nhưng nhiều ý kiến khác liên quan đến các chủ đề bổ sung được tóm tắt trong Phần 7.2.

MỤC TIÊU VÀ MỤC TIÊU CHUNG:

- Nhiều người được hỏi cho biết phí cầu đường không phải là giải pháp cho vấn đề; một số đồng ý với các mục tiêu đã xác định nhưng nói rằng thu phí không phải là giải pháp.
- Nhiều người được hỏi cho biết các mục tiêu của Dự án nên ưu tiên giảm chi phí cho người nộp thuế càng nhiều càng tốt thay vì thực hiện một chương trình thu phí mới.
- Một số người được hỏi cho rằng các mục tiêu và mục tiêu được viết với phí cầu đường được coi là giải pháp.
- Một số người được hỏi cho biết mục tiêu thực sự là kiếm tiền/tăng doanh thu.
- Một số người được hỏi lưu ý rằng các mục tiêu được viết dưới dạng “mời bán hàng”, không phải là kế hoạch; một số gợi ý rằng chúng cần được viết bằng ngôn ngữ dễ hiểu hơn.
- Một số người được hỏi cho biết các mục tiêu quá chung chung hoặc rộng; những người khác cảm thấy các mục tiêu không thực tế hoặc không thể đạt được; những người khác cảm thấy rằng các mục tiêu mâu thuẫn hoặc không có ý nghĩa.
- Một số người được hỏi đồng ý với các mục tiêu trong khi những người khác mô tả chúng là “sai”.
- Một số người được hỏi đã xác định sự cần thiết của các số liệu chính, đường cơ sở và mục tiêu cho các mục tiêu hoặc đề xuất rằng các mục tiêu nên được viết là “sẽ, sẽ, phải” thay vì “có thể, sẽ, nên”.
- Một số người được hỏi đã hỏi làm thế nào các mục tiêu của Dự án sẽ được hoàn thành.

Các chủ đề bình luận sau đây được nhóm lại theo từng mục đích và mục tiêu dự thảo được trình bày để lấy ý kiến.

Nhận xét về mục đích và mục tiêu

Không chỗ nào trong các mục tiêu đã nêu của bạn đề cập đến việc giảm tắc nghẽn giao thông, điều mà tôi tin rằng nên là mục tiêu chính của bất kỳ dự án nào – và tôi không thấy rằng thu phí là câu trả lời.

“Các mục tiêu dự thảo giả định kết quả là một giải pháp dựa trên thu phí, thay vì các giải pháp thay thế không thu phí đối với tính di động.”

“...Không chỗ nào trong các tuyên bố này có bất kỳ sự cân nhắc nào về chi phí thực hiện và gánh nặng liên tục do những người đóng

LỢI ÍCH CÔNG BẰNG :

- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường không phải là một giải pháp công bằng vì chúng sẽ có tác động tiêu cực không tương xứng đối với cư dân địa phương, người có thu nhập thấp, người cao tuổi, những người phải lái xe đi làm, v.v.
- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường tạo ra gánh nặng tài chính cho tất cả người dùng, thay vì mang lại lợi ích.
- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường chỉ công bằng nếu tất cả người dùng đều bị tính phí như nhau; nếu bất kỳ nhóm nào được giảm giá, thì điều đó không công bằng cho tất cả người dùng, trong khi những nhóm khác cho rằng phí cầu đường phải dựa trên thu nhập thì mới công bằng hoặc sẽ chỉ công bằng nếu người dân địa phương được giảm giá.
- Một số người được hỏi cho biết chính phủ không nên quyết định những gì được coi là công bằng.
- Một số người được hỏi nói rằng không có lời giải thích nào về việc Dự án này sẽ công bằng như thế nào và hoặc nói rằng cần làm rõ “lợi ích công bằng” nghĩa là gì.
- Một số người được hỏi cho rằng công bằng không phải là mục tiêu của Dự án.

CHUYỂN HƯỚNG GIỚI HẠN:

- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường sẽ không hạn chế việc chuyển hướng và có khả năng làm trầm trọng thêm việc chuyển hướng vào các tuyến đường địa phương.
- Một số người được hỏi lưu ý rằng mọi người có thể sẽ chuyển hướng sang I-5 như một tuyến đường thay thế.
- Một số người được hỏi đã yêu cầu định nghĩa về “giới hạn” hoặc giải thích về cách giảm thiểu việc chuyển hướng.
- Một số người được hỏi nói rằng không thể hạn chế việc chuyển hướng vì mọi người sẽ chuyển hướng khỏi I-205 để tránh thu phí; một người cho biết các tuyến đường chuyển hướng cần được duy trì để mọi người có thể tránh phải trả phí.

CHẤT LƯỢNG KHÔNG KHÍ VÀ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU:

- Một số người được hỏi cho biết các vấn đề như chất lượng không khí và biến đổi khí hậu quan trọng hơn việc giải quyết tắc nghẽn giao thông.
- Một số người được hỏi lưu ý rằng việc thu phí sẽ không cải thiện chất lượng không khí hoặc biến đổi khí hậu, mà thay vào đó sẽ chuyển những tác động đó sang các cộng đồng nơi giao thông chuyển hướng vào các tuyến đường địa phương.
- Một số người được hỏi cho rằng thu phí sẽ làm chất lượng không khí xấu đi nếu mọi người lái xe trên các tuyến đường dài hơn để tránh thu phí.
- Một số người được hỏi không rõ việc thu phí có thể cải thiện chất lượng không khí như thế nào; một số gợi ý rằng việc bổ sung các làn đường để tăng lưu lượng giao thông sẽ giải quyết được mục tiêu này, trong khi một số khác gợi ý rằng thuế xăng dầu là cách hiệu quả nhất để giảm lượng khí thải.

- Một số người được hỏi cho rằng các tài xế sẽ dừng lại ở các trạm thu phí, do đó chất lượng không khí sẽ xấu đi nếu giao thông không hoạt động.

AN TOÀN :

- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường không hỗ trợ đi lại an toàn; đặc biệt, có những lo ngại về tác động an toàn của giao thông bổ sung trên đường địa phương.

QUÁ CẢNH/ĐA PHƯƠNG THỨC :

- Một số người được hỏi cho biết các mục tiêu của Dự án nên tập trung nhiều hơn vào việc giảm nhu cầu lái xe bằng cách hỗ trợ các phương án vận chuyển bằng phương tiện công cộng và phi cơ giới.
- Một số người được hỏi lưu ý rằng các phương pháp vận chuyển thay thế không có sẵn và/hoặc không khả thi trong khu vực Dự án; mọi người không có sự thay thế khả thi để lái xe.
- Một số người được hỏi cho rằng Dự án nên tập trung vào giao thông phương tiện hơn là các phương tiện giao thông công cộng, người đi bộ và xe đạp.
- Một số người được hỏi nói rằng mọi người sẽ không sử dụng phương tiện công cộng ngay cả khi có sẵn; một số nêu lên mối lo ngại về an toàn khi sử dụng phương tiện công cộng và một số lưu ý rằng họ sẽ phải lái xe để đến các lựa chọn phương tiện công cộng.
- Một số người được hỏi không rõ làm thế nào phí cầu đường có thể hỗ trợ du lịch đa phương thức
- Một số ý kiến cho rằng không nên đưa các hệ thống đa phương thức vào các cải tiến liên quan đến Dự án.
- Một số người được hỏi cho rằng không thể hoàn thành các mục tiêu của Dự án nếu không cải thiện hệ thống giao thông công cộng, chẳng hạn như thêm một tuyến đường sắt nhẹ dọc theo I- 205, hoặc cung cấp các dịch vụ kết nối nhà của các cá nhân với các cơ sở vận chuyển.
- Một số người được hỏi đã bình luận về các lựa chọn vận chuyển khác nên được xem xét, bao gồm làm việc từ xa và tương lai của các phương tiện không người lái.

TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ KHU VỰC :

- Một số người được hỏi cho rằng phí cầu đường sẽ không hỗ trợ tăng trưởng kinh tế khu vực; những lo ngại cụ thể bao gồm mất thu nhập cho các doanh nghiệp trong khu vực thu phí và phí cầu đường cản trở thương mại và du lịch giữa các tiểu bang.
- Một số người được hỏi không rõ ràng về ý định của mục tiêu tăng trưởng kinh tế khu vực.

HỆ THỐNG THU PHÍ TRONG TƯƠNG LAI VÀ KHẢ NĂNG TƯƠNG TÁC :

- Một số người được hỏi lưu ý rằng các hệ thống thu phí trong tương lai là không cần thiết hoặc không nên được sử dụng.
- Một số người trả lời không rõ ràng về mục đích của các mục tiêu liên quan đến hệ thống thu phí trong tương lai và khả năng tương tác với các hệ thống giao thông.

- Một số người được hỏi lưu ý sự cần thiết của một hệ thống thu phí toàn diện để đánh giá sự tích hợp với các hệ thống thu phí trong tương lai.

CÁC MỤC TIÊU BỔ SUNG ĐƯỢC ĐỀ XUẤT :

- Một số người được hỏi đề nghị thêm mục tiêu vào các chủ đề sau:
 - Giảm tắc nghẽn.
 - Du lịch hiệu quả nhanh chóng cho ô tô và xe tải.
 - Vận chuyển hàng hóa.
 - Một cây cầu đàn hồi địa chấn.
 - Giảm thiểu tác động đến cộng đồng địa phương.
 - Cư dân địa phương sử dụng cơ sở/nhu cầu của cộng đồng địa phương.
 - Làn đường di chuyển bổ sung hoặc công suất mở rộng.
 - Sử dụng nguồn thu phí.
 - Không áp đặt thêm chi phí của tài xế.
 - Sử dụng quỹ thuế hiện có để cải thiện cơ sở hạ tầng.

6.4 Lựa chọn thay thế được đề xuất

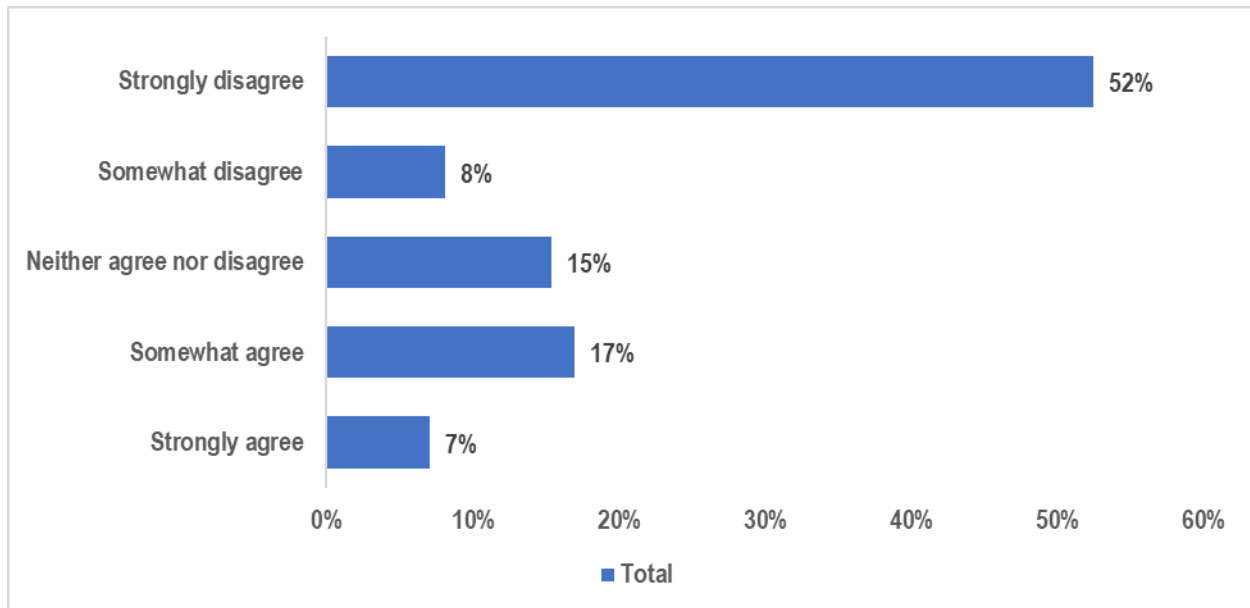
6.4.1 Câu hỏi trắc nghiệm

Hơn 3.400 người trả lời khảo sát đã cung cấp phản hồi của họ về hai phương án thay thế được đề xuất sẽ được nghiên cứu trong quy trình NEPA.²³Nhân vật6-3 hiển thị kết quả cho câu hỏi sau đây.

Sau khi chấm điểm, chúng tôi cho rằng Phương án 3 và Phương án 4 dường như là những phương án tốt nhất để đáp ứng mục đích, nhu cầu và mục tiêu của dự án. Chúng tôi dự định nghiên cứu chi tiết hơn hai phương án này, cũng như xem xét phương án “không thu phí” (cần phải nghiên cứu). Vui lòng cho biết mức độ đồng ý của bạn với tuyên bố này: “Các giải pháp thay thế được đề xuất cung cấp các lựa chọn thỏa đáng để nghiên cứu sâu trong đánh giá môi trường.”

²³ Thêm 200 người được hỏi cho biết họ không có ý kiến gì về các lựa chọn thay thế được đề xuất. Những người trả lời này phải chọn tùy chọn “không có ý kiến” và không bỏ qua câu hỏi. Những phản hồi này không có trong 3.400 phản hồi khảo sát được phản ánh trong Nhân vật6-3 .

Nhân vật 6-3 . Mức độ đồng ý với các phương án thay thế 3 và 4 của dự án được đề xuất



Với một ngoại lệ, các câu trả lời cho câu hỏi này nhất quán giữa tất cả các nhóm nhân khẩu học. Trong số các câu trả lời, 60% cho thấy phần nào hoặc hoàn toàn không đồng ý với các giải pháp thay thế được đề xuất, 24% phần nào hoặc hoàn toàn đồng ý và 15% cho biết họ không đồng ý cũng không phản đối. Một nhóm nhân khẩu học ủng hộ Giải pháp thay thế 3 và 4 là những người đi bộ, đi xe đạp hoặc sử dụng phương tiện giao thông công cộng (và không cho biết ô tô là phương tiện di chuyển thông thường).

Sự bất đồng mạnh mẽ nhất được thể hiện trong các nhóm sau:

- Cư dân Quận Clackamas và Quận Marion
- Những người xác định là Da đen/Người Mỹ gốc Phi/Người Mỹ gốc Phi và/hoặc Người Mỹ bản địa

6.4.2 Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói

Hơn 990 ý kiến đã nhận được về các giải pháp thay thế thông qua cuộc khảo sát và các phương pháp bình luận khác, bao gồm cả thư chính thức từ các cơ quan (xem Phần 8.1). Sau đây là bản tóm tắt các nhận xét nhận được thông qua bất kỳ phương pháp nào có liên quan đến phạm vi các lựa chọn thay thế.

Nhận xét về các giải pháp thay thế đề cập đến các giải pháp thay thế thu phí được đề xuất nói chung, các giải pháp thay thế cụ thể, các giải pháp thay thế bổ sung hoặc sửa đổi, vị trí thu phí và cách cơ cấu thu phí. Nhiều người dân cũng bày tỏ

Nhận xét về các lựa chọn thay thế được đề xuất

“Chúng tôi khuyến khích lập mô hình và phân tích trong tương lai bao gồm việc thu phí trên hành lang I-5 để tất cả chúng ta có thể hiểu được những lợi ích và gánh nặng tiềm tàng trong khu vực từ các giải pháp thay thế thu phí.”

“Các tùy chọn nên bao gồm KHÔNG thu phí.”

“Nếu mục tiêu thực sự là cải thiện lưu lượng truy cập, thì theo

mong muốn chuyển đổi một số làn sang thu phí trong khi giữ nguyên một số làn không thu phí. Những người khác đề xuất thêm nhiều làn đường di chuyển hoặc thêm làn đường dành cho phương tiện công cộng/có nhiều người để giải quyết các mối lo ngại về tắc nghẽn.

Những người được hỏi có ý kiến khác nhau về phương án nào trong số năm phương án dự thảo là tốt nhất. Nhiều người được hỏi lo ngại rằng tùy chọn “không thu phí” dường như không phải là một lựa chọn thay thế để xem xét trong tương lai.²⁴

ĐỀ XUẤT THAY THẾ NÓI CHUNG:

- Nhiều người được hỏi không ủng hộ bất kỳ phương án thay thế nào của Dự án và đề xuất rằng các phương án thu phí hoàn toàn không nên được xem xét trên I-205 hành lang.
- Nhiều người được hỏi cho biết điểm đầu và điểm cuối của các giải pháp thay thế hạn chế các phương án quản lý chuyển hướng và sẽ có tác động tiêu cực đến tình trạng tắc nghẽn ở các thị trấn lân cận.
- Nhiều người được hỏi cho rằng nên đưa ít nhất một phương án “không thu phí” vào quá trình đánh giá.
- Nhiều người được hỏi nói rằng tất cả các lựa chọn thay thế đều có khả năng ảnh hưởng không công bằng đến người dùng có thu nhập thấp hơn.
- Một số người được hỏi chỉ ra rằng việc mở rộng đường cao tốc và năng lực bổ sung mâu thuẫn với các mục tiêu của Dự án liên quan đến biến đổi khí hậu và phát thải khí nhà kính.
- Một số người được hỏi cho biết phân tích cho thấy rằng không có giải pháp thay thế nào hoạt động tốt.
- Một số người được hỏi nói rằng vì việc thu phí cũng có khả năng xảy ra trên I-5, ODOT nên xem xét điều kiện đó khi lập mô hình các phương án thay thế.
- Một số người được hỏi cho rằng nên sử dụng các yếu tố bổ sung ở cấp độ lựa chọn thay thế sàng lọc này, đặc biệt là tính công bằng và tác động đối với người dùng có thu nhập thấp và biến đổi khí hậu.

CÁC LỰA CHỌN THAY THẾ CỤ THỂ:

- Một số người được hỏi bày tỏ lo ngại rằng Giải pháp thay thế 3 và 4 sẽ dẫn đến việc người lái xe sử dụng các tuyến đường địa phương để tránh phí cầu đường, ảnh hưởng xấu đến chất lượng cuộc sống, doanh nghiệp địa phương, an toàn của người đi đường và sức khỏe môi trường.
- Một số người được hỏi nói rằng Giải pháp thay thế 5 nên được tiếp tục và có triển vọng vì nó là cách tốt nhất để giảm tắc nghẽn giao thông và nhu cầu vận tải.
- Một số người được hỏi bày tỏ sự ủng hộ Phương án 3 vì nó có kết quả tốt nhất về chi phí và doanh thu.

²⁴ Quy trình NEPA yêu cầu phải nghiên cứu Phương án Không Hành động (trong trường hợp này là phương án không thu phí).

- Một số người được hỏi cho biết Giải pháp thay thế 3 và 4 cần được sửa đổi để đảm bảo bao gồm các biện pháp quản lý nhu cầu đi lại (ví dụ: các chiến lược nhằm giảm nhu cầu trên hệ thống giao thông đối với phương tiện một người và trong thời gian đi lại cao điểm).
- Một số người được hỏi bày tỏ sự ủng hộ đối với Giải pháp thay thế 1, do cần phải nâng cấp Cầu Abernethy và cảm thấy rằng nó sẽ ít ảnh hưởng đến các đường phố và khu dân cư địa phương khác.

CÁC GIẢI PHÁP THAY THẾ MỚI HOẶC ĐƯỢC SỬA ĐỔI ĐỂ ĐƯA VÀO ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG:

- Một số người được hỏi đã đề xuất một giải pháp thay thế cho một cây cầu mới có thu phí bắc qua sông Willamette xa hơn về phía bắc, giữa Cầu Abernethy và Sellwood.
- Một số người được hỏi gợi ý rằng một giải pháp thay thế nên cung cấp tùy chọn cho làn đường cao tốc có thu phí để cung cấp thêm sức chứa với các làn đường khác không thu phí.
- Một số người được hỏi cho rằng nên có một làn đường miễn phí cho các phương tiện quá cảnh, đi chung xe và các phương tiện có sức chứa lớn.
- Một số người được hỏi khuyến nghị rằng các giải pháp thay thế nên bao gồm một chương trình thu phí trên toàn khu vực.
- Một số người được hỏi bày tỏ lo ngại rằng các lựa chọn hiện tại quá nhỏ và cục bộ để giảm tắc nghẽn và tạo doanh thu.
- Một số người được hỏi đã đề xuất một giải pháp thay thế với Cầu Vòm Thành phố Oregon là công trình chỉ dành cho người đi bộ/xe đạp.
- Một số người được hỏi đã đề xuất một giải pháp thay thế bao gồm thu phí mà không có làn đường bổ sung sẽ được xây dựng với I- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Một số ý kiến cho rằng mở rộng nút cổ chai sẽ hiệu quả hơn thu phí.
- Một số người được hỏi đề nghị mở rộng I- 205 sử dụng làn đường hiện tại sẽ giúp giải quyết các vấn đề tắc nghẽn.
- Một số người được hỏi nói rằng khu vực thu phí nên được tăng lên để bao gồm nhiều điểm đến hơn dọc theo I- 205.

ĐỊA ĐIỂM THU PHÍ:

- Nhiều người được hỏi cho rằng nên đánh giá lại các địa điểm được đề xuất hiện tại.
- Nhiều người được hỏi đã đề xuất một hệ thống thu phí toàn diện hơn để giảm các tác động định tuyến lại mang tính cục bộ cao, với các đoạn thu phí bổ sung dọc theo I- 205, đặc biệt mở rộng các giới hạn đối với các giao lộ I-5 và I-84. Một số người góp ý cũng đề nghị thu phí các tuyến đường bổ sung hoặc các tuyến đường khác trong khu vực, bao gồm các đoạn của I-5, I-84 và hai cây cầu giữa tiểu bang Washington và Oregon.
- Nhiều người được hỏi đã nhận xét về việc thiếu quá cảnh trong I- 205 hoặc đề xuất rằng giải pháp thay thế nên bao gồm các cải tiến vận chuyển, hoặc phí cầu đường được xem xét dọc theo các hành lang với các giải pháp thay thế vận chuyển trước tiên, chẳng hạn như dọc theo I-84.

- Một số người được hỏi cho rằng nên bắt đầu thu phí tại I-5/I- Giao lộ 205 để giảm lượng tài xế sử dụng đường địa phương để tránh phí cầu đường.
- Một số người được hỏi đề nghị thêm phí cầu đường trên I-5 ở trung tâm thành phố Portland.
- Một số người được hỏi lưu ý rằng các phương án thay thế, như được thiết kế hiện tại, không cho phép một người dễ dàng tránh phí cầu đường nếu họ không có phương tiện thanh toán và chỉ ra rằng phải luôn có tuyến đường miễn phí.

CƠ CẤU THU PHÍ:

- Nhiều người được hỏi đề nghị cơ cấu phí cầu đường để chi tính phí hoặc tính phí nhiều hơn cho các loại chuyến đi cụ thể, bao gồm tài xế ngoài tiểu bang, phương tiện một người, đi lại vào giờ cao điểm và vận chuyển hàng hóa nặng.
- Nhiều người được hỏi bày tỏ lo ngại về sự phức tạp và/hoặc chi phí quản lý và truyền thông tới công chúng của Giải pháp thay thế 3 và 4 vì phí cầu đường dựa trên phân khúc có thể khó hiểu hơn.
- Một số người được hỏi cho rằng việc hạn chế lưu lượng xe tải thương mại có thể giảm bớt tắc nghẽn tốt hơn là thu phí.

7 KẾT QUẢ: MỐI QUAN TÂM CHÍNH VÀ CƠ HỘI

Ngoài việc yêu cầu phản hồi cụ thể về các tài liệu dự thảo đã chuẩn bị cho quy trình NEPA, như được mô tả trong các Phần 2.2.1 và 2.2.2 ODOT cũng đã hỏi công chúng, các cơ quan và bộ lạc về những điều gì khác cần được xem xét trong quá trình nghiên cứu về phí cầu đường trên I-205. Cuộc khảo sát trực tuyến bao gồm cả một câu hỏi trắc nghiệm và hai câu hỏi mở liên quan đến các mối quan tâm và cơ hội chính. Nhận xét nhận được qua email, nhận xét bằng lời nói hoặc các phương pháp khác đã được tóm tắt và được trình bày cùng với câu trả lời cho các câu hỏi mở. Nhiều mối quan ngại được bày tỏ tương tự như ba chủ đề lặp đi lặp lại được nghe trong các nỗ lực thu hút sự tham gia của Nghiên cứu khả thi về định giá giá trị (xem Phần 1.2), nhưng cũng có nhiều bình luận về nhiều chủ đề khác được mô tả trong phần này. Phản hồi của ODOT đối với các nhận xét được trình bày trong phần này được cung cấp trong Phần 11.

7.1 Câu hỏi trắc nghiệm

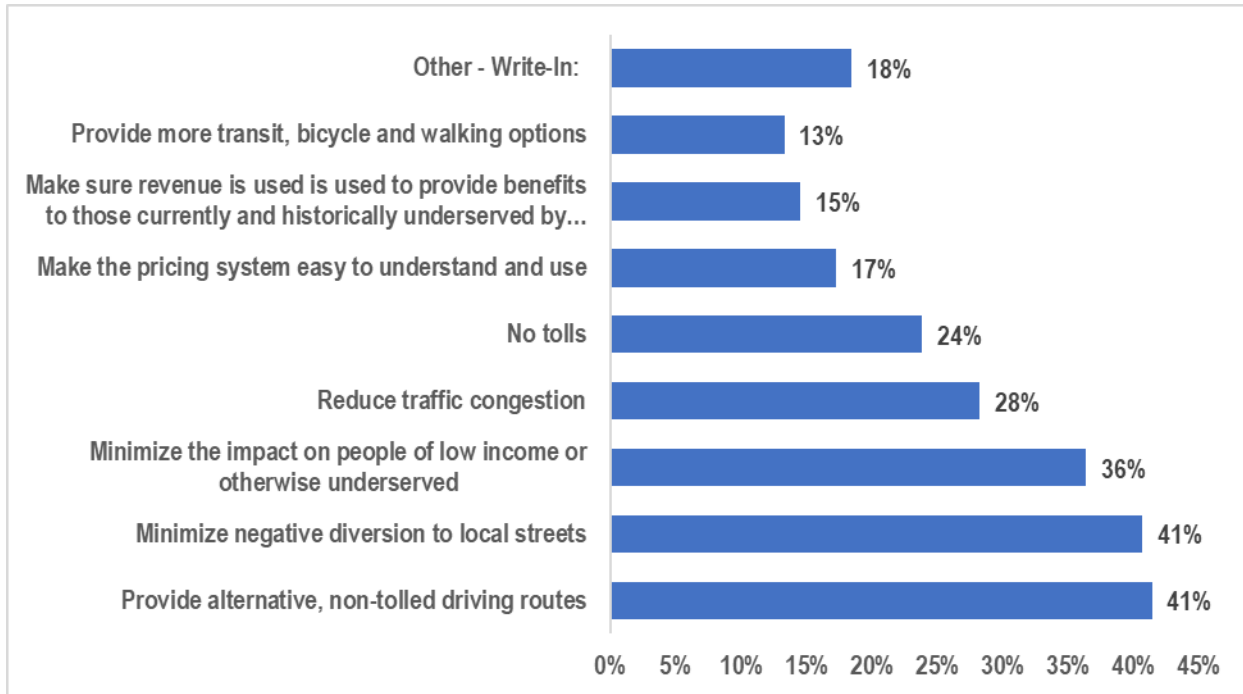
Hơn 3.900 người trả lời khảo sát đã cung cấp phản hồi của họ về các mối quan tâm và cơ hội chính liên quan đến phí cầu đường. Nhân vật 7-1 hiển thị kết quả cho câu hỏi sau đây.

Cộng đồng đã xác định một số mối quan tâm và cơ hội với phí cầu đường. Điều gì bạn cảm thấy là quan trọng nhất để giải quyết? (Đánh dấu tất cả những gì áp dụng)

- Giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp hoặc những người không được phục vụ
- Giảm ùn tắc giao thông
- Giảm thiểu chuyển hướng tiêu cực đến đường phố địa phương
- Làm cho hệ thống giá dễ hiểu và dễ sử dụng
- Cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí
- Cung cấp thêm các lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và đi bộ
- Đảm bảo doanh thu được sử dụng để cung cấp lợi ích cho những người hiện tại và trước đây không được hệ thống giao thông vận tải phục vụ.
- Khác - Viết vào:

Một số lượng lớn các mục ghi vào là một biến thể của “không thu phí”, vì vậy nhóm Dự án đã tách câu trả lời này và đưa nó vào cùng với các câu trả lời khác cho các câu hỏi trắc nghiệm.

Nhân vật 7-1 . Mối quan tâm chính và cơ hội



Hơn 600 nhận xét bổ sung đã được cung cấp bởi những người trả lời trong không gian mục “Khác – Viết vào”. Hầu hết những người được hỏi đã chọn sử dụng không gian này cho nhiều chủ đề, mối quan tâm và cơ hội khác nhau. Chúng được bao gồm trong bản tóm tắt trong Phần 7.2 .

Trong số các lựa chọn được cung cấp, bốn mối quan tâm hàng đầu thường nhất quán giữa các nhóm nhân khẩu học:

- Cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí.
- Giảm thiểu sự chuyển hướng tiêu cực sang đường phố địa phương.
- Giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp hoặc không được phục vụ đầy đủ.
- Giảm ùn tắc giao thông.

Những người bình luận được xác định là người Mỹ da đỏ đã xác định một số biến thể của bình luận viết sẵn “không thu phí” là mối quan tâm hàng đầu của họ, mặc dù điều đó không được cung cấp dưới dạng tùy chọn. Những người bình luận là người Châu Á/Đảo Thái Bình Dương xác định “giảm tắc nghẽn giao thông” là mối quan tâm hàng đầu. Những người nhận xét chủ yếu sử dụng phương tiện công cộng, đi bộ và những người đi xe đạp cho biết “cung cấp nhiều lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và đi bộ hơn” là mối quan tâm hàng đầu của họ, cũng như “đảm bảo doanh thu được sử dụng để mang lại lợi ích cho những người hiện tại và trước đây chưa được phục vụ bởi hệ thống giao thông.”

7.2 Nhận xét bằng văn bản và bằng lời nói

Phần này mô tả các câu trả lời cho Câu hỏi 3 của cuộc khảo sát trực tuyến (“Chúng tôi nên cân nhắc điều gì để giải quyết các mối quan tâm và cơ hội mà bạn đã đánh dấu ở trên?”) và Câu hỏi 10 (“Bạn muốn nhóm Dự án biết hoặc xem xét điều gì khác khi lập kế hoạch TÔI- 205 Toll Project?”) cũng như thông tin đầu vào nhận được qua các kênh khác (ví dụ: thư, email, nhận xét bằng lời nói). Mỗi bình luận được phân loại với những người khác về cùng một chủ đề. Nhóm Dự án đã đọc qua tất cả các nhận xét và tóm tắt các chủ đề và thông điệp chính cho từng danh mục. Như được mô tả trong Phần 6.2.2, các điều khoản “nhiều”, “một số”, “một số” và “ít” được sử dụng để truyền đạt tần suất của một chủ đề hoặc thông điệp chính.

Bàn 7-1 cung cấp danh sách các mã danh mục nhận xét và số lần gửi nhận xét tham chiếu một trong các mã nhận xét hiện hành. Mỗi bài gửi bình luận có thể có một số ý tưởng cá nhân. Mỗi ý tưởng được phân loại riêng như một bình luận.

Bàn 7-1 Mã nhận xét và số lượng nhận xét

Mã nhận xét	Số bình luận
Doanh thu và thuế	2,400
Định tuyến lại/Chuyển hướng	1,700
Công bằng	1,550
Quan sát tắc nghẽn và tác động thực hiện thu phí	1,120
Trách nhiệm giải trình và niềm tin	1,070
đề xuất thay thế	990
Mở rộng công suất (đường mới hoặc hiện có)	990
Vận tải đa phương thức	840
Công bằng	830
Tác động tài chính cá nhân	530
Sự tham gia của công chúng và quá trình ra quyết định	500
Mục đích và nhu cầu của dự án	440
Tác động môi trường	320
Tác động kinh tế	320
Ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác	220
Hệ thống thu phí khác	200
Sự an toàn	180
Các dự án đồng thời khác	90

Doanh thu và thuế, định tuyến lại/chuyển hướng và tính công bằng nói chung là ba mối quan tâm hàng đầu được đề cập trong tất cả các nhóm nhân khẩu học với các ngoại lệ sau:

- Vận chuyển đa phương thức là mối quan tâm được nhắc đến nhiều nhất giữa những người đi xe đạp và những người không xác định ô tô là một trong những cách di chuyển chính của họ.
- Mở rộng công suất (đường mới hoặc đường hiện có) là mối quan tâm được xác định nhiều thứ hai bởi những người xác định là Da đen/Người Mỹ gốc Phi/Người Mỹ gốc Phi và bởi những người sống ở Quận Marion.

7.2.1 Doanh thu và Thuế

Khoảng 2.400 ý kiến gửi đề cập đến doanh thu và thuế. Những bản đề trình này bao gồm nhận xét về các loại thuế hiện hành (ví dụ: thuế thu nhập, thuế khí đốt), cách chi tiêu doanh thu thuế, cách chi tiêu doanh thu tạo ra thông qua thu phí và loại dự án nào có thể (hoặc sẽ) được tài trợ bằng doanh thu thu phí.

Nhìn chung, nhiều người bình luận cảm thấy rằng các loại thuế hiện hành quá cao hoặc đủ cao để trang trải chi phí cải thiện giao thông vận tải. Những người bình luận bày tỏ sự không tin tưởng rằng doanh thu từ thuế và các nguồn khác, chẳng hạn như phí đăng ký xe, đang được Tiểu bang Oregon chi tiêu một cách khôn ngoan. Những nhận xét này cho thấy sự thiếu hiểu biết và mong muốn hiểu được nguồn tài trợ cho giao thông vận tải đang được chi tiêu ở đâu và như thế nào.

Có nhiều ý kiến khác nhau về cách sử dụng doanh thu thu phí trong tương lai để tài trợ cho các dự án giao thông vận tải: một số những người góp ý cho rằng doanh thu thu phí chỉ nên được sử dụng để tài trợ cho các dự án ô tô, chẳng hạn như mở rộng đường bộ, trong khi những người góp ý khác cho rằng doanh thu nên được sử dụng để mở rộng khả năng tiếp cận các phương thức vận tải khác (người đi bộ, xe đạp, phương tiện công cộng). Ngoài ra, những người bình luận không đồng ý về việc liệu doanh thu có nên chỉ được sử dụng trong I- hành lang 205 và các cộng đồng xung quanh hoặc liệu nó có nên được sử dụng để tài trợ cho các dự án khác trong khu vực, chẳng hạn như Dự án Thay thế Cầu I-5 hoặc để cung cấp dịch vụ vận chuyển trong các cộng đồng chưa được phục vụ đầy đủ hay không.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến doanh thu và thuế.

Nhận xét về doanh thu và thuế

“Có vẻ như dự án đang ưu tiên doanh thu hơn là quản lý nhu cầu...”

“Tôi muốn biết thêm thông tin về việc tiền thu phí sẽ đi đâu, nó không thực sự rõ ràng...”

“Tôi muốn thấy một số phương thức gây quỹ khác để cải thiện địa chấn cho Cầu Abernethy và các cây cầu khác, chẳng hạn như thuế hỗ trợ môi trường.”

THUẾ HIỆN HÀNH VÀ CHI TIÊU CỦA DOANH THU HIỆN CÓ:

- Nhiều người được hỏi cảm thấy rằng họ đã phải trả quá nhiều loại thuế và coi phí cầu đường là một hình thức thuế khác.
- Nhiều người được hỏi cho rằng nguồn thu hiện có từ thuế và phí đăng ký phương tiện đủ để tài trợ cho việc cải thiện giao thông vận tải, nhưng nguồn tài trợ này đang được sử dụng không hiệu quả hoặc phân bổ cho các dự án sai mục đích.
- Một số người được hỏi cho biết nên tăng thuế thay vì tăng phí, chẳng hạn như tăng thuế xăng hoặc thuế mới đối với xe điện.
- Một số người được hỏi nói rằng tài trợ của tiểu bang và liên bang cho I- Dự án Cải tiến 205 nên được theo đuổi.
- Một số người cho biết một số nhóm người dùng nhất định phải trả nhiều tiền thuế hoặc phí cầu đường hơn, chẳng hạn như các ngành vận tải hàng hóa hoặc những người đi làm ngoài tiểu bang.

CHI TIÊU CỦA DOANH THU THU PHÍ TRONG TƯƠNG LAI:

- Nhiều người được hỏi cho biết cần phải làm rõ các loại dự án có thể được cấp vốn từ nguồn thu phí.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu không nên được sử dụng cho các dự án giao thông phi phương tiện.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu nên được sử dụng để cải thiện các cơ hội dành cho người đi bộ, đi xe đạp và phương tiện công cộng.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu chỉ nên được sử dụng để tài trợ cho các dự án trong I- 205 hành lang.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu nên được sử dụng để tài trợ cho các dự án khác trong khu vực đô thị Portland, chẳng hạn như Dự án Thay thế Cầu I-5.
- Một số người được hỏi bày tỏ lo ngại rằng doanh thu thu phí có thể được sử dụng không hợp lý bởi các quan chức chính phủ và/hoặc các cơ quan cho các mục đích phi giao thông. Những nhận xét này cho thấy rằng công chúng muốn biết thêm về địa điểm và cách thức ODOT chi tiêu quỹ vận chuyển.
- Một số người được hỏi cho biết nên ngừng thu phí sau khi đã tạo đủ doanh thu để tài trợ cho I- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Một số người được hỏi chỉ ra rằng việc thu phí là cần thiết để tạo ra cơ sở hạ tầng giao thông bền vững, đặc biệt là các cây cầu.
- Những người được hỏi khác bày tỏ sự ủng hộ đối với phí cầu đường với lý do rằng phí cầu đường đảm bảo rằng những người sử dụng đường phải trả tiền cho họ.

7.2.2 Định tuyến lại/Chuyển hướng

Khoảng 1.700 ý kiến gửi đề cập đến việc định tuyến lại và chuyển hướng, được định nghĩa là giao thông và tắc nghẽn được đẩy hoặc định tuyến lại sang các đường bên và đường lân cận khi mọi người cố gắng tránh tắc nghẽn hoặc phí cầu đường. Nhận xét bao gồm những lo ngại về tác động tiềm ẩn đối với cộng đồng địa phương và đường phố gần I-205, quan sát về tình trạng tắc nghẽn giao thông và đường xá hiện tại, và suy nghĩ về cách phân tích và giảm thiểu các tác động tiềm ẩn từ việc định tuyến lại và chuyển hướng thông qua quá trình đánh giá môi trường và thực hiện Dự án.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến việc định tuyến lại và chuyển hướng.

TÁC ĐỘNG ĐẾN CỘNG ĐỒNG ĐỊA PHƯƠNG VÀ ĐƯỜNG PHỐ GẦN I-205:

- Nhiều người được hỏi cho rằng giao thông gia tăng trên các đường phố địa phương sẽ tạo thêm sự bất tiện cho người dân khi tiếp cận trường học, cửa hàng, công việc và cơ sở y tế.
- Một số người được hỏi cho biết rằng lưu lượng giao thông gia tăng trên các đường phố địa phương sẽ tạo thêm rủi ro về an toàn cho người đi bộ và xe đạp, cũng như thời gian phản hồi chậm hơn đối với các dịch vụ khẩn cấp.
- Một số người được hỏi nói rằng việc định tuyến lại và chuyển hướng khỏi I-205 sẽ dẫn đến tình trạng xuống cấp ngày càng tăng của đường phố địa phương, với chi phí bảo trì bổ sung do chính quyền địa phương và người dân chịu.
- Một số người được hỏi nói rằng các phương tiện bổ sung định tuyến lại và chuyển hướng qua cộng đồng của họ sẽ làm giảm giá trị tài sản.

ÙN TẮC GIAO THÔNG VÀ QUAN SÁT TÌNH TRẠNG ĐƯỜNG XÁ TRÊN CÁC TUYẾN ĐƯỜNG THAY THẾ:

- Một số người được hỏi cho biết các tuyến đường thay thế đã bị tắc nghẽn, đặc biệt là trong giờ cao điểm, cụ thể như sau:
 - I-5.
 - Willamette Drive (OR 43)/Cầu Vòm Thành phố Oregon.
 - Xa lộ Cuối Đường mòn (HOẶC 213).
 - Đại lộ McLoughlin (HOẶC 99E).
 - Đường Stafford.
 - Lái xe thác Willamette.
 - Đường Boland.
 - Đường Schaefer.

Nhận xét về định tuyến lại và chuyển hướng

“Tôi lo ngại rằng nếu bạn đặt thu phí trên cầu Abernathy thì nó sẽ gây ra rất nhiều tắc nghẽn chuyển hướng trước cầu qua lối ra West Linn và Thành phố Oregon địa phương và chuyển hướng giao thông qua trung tâm thành phố OC và qua OC-West Linn rất nhỏ Cây cầu vốn đã khá tắc nghẽn trong giờ cao điểm.”

“Nó sẽ khiến tôi phải lái xe xa hơn để tránh phí cầu đường. Mà tôi có thể làm được. Và nhiều người nữa cũng vậy. Gây ách tắc đường 43 và 99E...”

“Bạn đã tính toán chi phí tắc nghẽn và bảo trì đường cao tốc bổ sung trên những con đường và khu vực lân cận này chưa?”

- Đường Sông.
 - Đường Oatfield.
 - Đường Salamo.
 - Đường Rosemont.
- Một số người được hỏi cho biết nhiều tuyến đường thay thế không đủ năng lực và/hoặc cần sửa chữa và cải tiến, vì vậy việc định tuyến lại và chuyển hướng bổ sung sẽ làm trầm trọng thêm những vấn đề này.

PHÂN TÍCH VÀ GIẢM THIỂU CÁC TÁC ĐỘNG DO ĐỊNH TUYẾN LẠI VÀ CHUYỂN HƯỚNG:

- Một số người được hỏi cho rằng việc định tuyến lại và chuyển hướng và các tác động tiếp theo đối với cộng đồng địa phương cần được phân tích kỹ lưỡng trong phân tích môi trường.
- Một số người được hỏi nói rằng Dự án nên kết hợp các cơ chế để hạn chế việc tiếp cận các đường phố địa phương từ I- 205 hoặc thực hiện các biện pháp ngăn cản người lái xe định tuyến lại và chuyển hướng.

7.2.3 Công bằng

Khoảng 1.550 lượt gửi nhận xét đề cập đến sự công bằng được nhận thức. Các bài nộp này được phân loại là liên quan đến sự công bằng khi chúng bao gồm các nhận xét về sự tồn tại của các tuyến đường thay thế khả thi, trả tiền cho đường cao tốc đã được xây dựng, tính công bằng của hệ thống trả tiền cho người dùng, tính linh hoạt của lịch trình cá nhân hoặc mô hình du lịch và/hoặc tác động địa lý đối với các cộng đồng địa phương.²⁵

Nói chung, những nhận xét về sự công bằng được cảm nhận liên quan đến những người cảm thấy họ sẽ bị ảnh hưởng bất lợi bởi phí cầu đường và thuế. Hầu hết các ý kiến bày tỏ sự thất vọng khi phải trả tiền cho những con đường mà những người được hỏi cảm thấy đã được trả tiền cũng như cảm giác rằng ODOT sẽ gây khó khăn cho cư dân địa phương, những người sẽ phải trả nhiều loại phí cầu đường khi đi làm, đi học, hoặc các phương tiện khác. điểm đến như bưu điện.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến sự công bằng.

TÁC ĐỘNG KHÔNG CÔNG BẰNG:

- Nhiều người được hỏi nhận xét rằng họ đã trả tiền cho những con đường và đường cao tốc hiện có và không cần phải trả tiền cho những con đường này nữa.

Nhận xét về sự công bằng

“Chúng tôi đã trả tiền cho những con đường này. Làm thế nào để bạn biện minh cho việc yêu cầu chúng tôi trả tiền cho họ một lần nữa?”

“Số điện thoại này trong khoảng thời gian giới hạn của tôi- 205 sẽ ảnh hưởng nhiều hơn đến cư dân của Thành phố Oregon và West Linn. Phí cầu đường nên được miễn cho cư dân của hai thành phố này...”

Những người trong chúng ta

²⁵ Các nhận xét đề cập đến tính công bằng được thảo luận riêng trong Phần 7.2.9.

- Nhiều người được hỏi cho biết phí cầu đường là một gánh nặng không công bằng đối với những người sẽ phải trả tiền để đi làm hoặc đi học.
- Một số người được hỏi cho biết West Linn và Thành phố Oregon sẽ có gánh nặng quá mức vì họ ở gần cơ sở thu phí được đề xuất.
- Một số người được hỏi nhận xét rằng nhiều người không có sự linh hoạt về thời gian di chuyển hoặc đi lại, vì vậy họ sẽ phải chịu gánh nặng quá lớn khi phí cầu đường cao hơn vào giờ cao điểm.
- Một số người được hỏi nhận xét rằng họ sẽ phải trả phí mỗi khi rời khỏi nhà để thực hiện các chuyến đi địa phương và quãng đường ngắn.
- Một số người được hỏi cho biết việc ra vào hoặc đi qua khu vực này bị hạn chế và không có giải pháp thay thế khả thi nào.
- Một số người trả lời hỏi tại sao tôi- 205 đã được chọn để thu phí nhưng các đường hoặc khu vực khác không được chọn.
- Một số người được hỏi đã bình luận về việc sử dụng từ “xa lộ” để chỉ con đường nên được sử dụng miễn phí.
- Một vài người được hỏi cho biết họ sử dụng tôi- 205 để đến trường trung học.
- Một số người được hỏi cho biết họ sẽ buộc phải di chuyển ra xa hơn để tránh phải trả phí cầu đường.
- Một số người được hỏi nhận xét rằng họ đang bị phạt vì nơi họ sống.
- Một số người được hỏi nhận xét rằng phí cầu đường là một rào cản đối với việc tiếp cận dịch vụ chăm sóc y tế.
- Một số người trả lời sống ở tiểu bang Washington và làm việc ở Oregon bày tỏ sự thất vọng với việc nộp thuế thu nhập khi họ không được bỏ phiếu ở Oregon.

7.2.4 Quan sát tắc nghẽn và tác động

Khoảng 1.120 ý kiến gửi đề cập đến các quan sát và tác động tắc nghẽn. Các bản đề trình này bao gồm nhận xét về nhận thức và quan sát hiện tại về các thay đổi và mô hình tắc nghẽn, nguyên nhân chính gây tắc nghẽn trong khu vực Dự án, việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến tắc nghẽn như thế nào và tắc nghẽn ảnh hưởng đến người dân và hành vi đi lại như thế nào.²⁶

Có ý kiến khác nhau về nguyên nhân chính và giải pháp tắc nghẽn là gì trong phần I- 205 nơi đề xuất thu phí: một số người được hỏi lưu ý rằng giao thông là do ba làn đường di chuyển bị thu hẹp thành hai làn mỗi chiều trên đoạn đường cao tốc này trong khi những người khác cho rằng tắc nghẽn là do có quá nhiều ô tô trên đường và có một cần nhiều lựa chọn vận tải đa phương thức hơn. Ngoài ra, những người được hỏi không đồng ý về mức độ nghiêm trọng của giao thông trên I- 205. Một số người được hỏi cho rằng không có vấn đề tắc nghẽn, trong khi những người khác cho rằng tắc nghẽn là một vấn đề ở khu vực này, mặc dù thu phí không phải là giải pháp để giải quyết vấn đề.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến tắc nghẽn.

NGUYÊN NHÂN TẮC NGHẼN:

- Nhiều người được hỏi cho biết ùn tắc là do không có đủ làn đường trên I- 205 (hoặc các con đường hiện tại quá hẹp) để đáp ứng khối lượng hiện tại; ba làn xe nhập thành hai làn trên đoạn này của I- 205.
- Một số người được hỏi cho rằng lưu lượng vận chuyển hàng hóa là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn ở khu vực này. Trong đó, nhiều ý kiến đề xuất giải pháp khuyến khích lưu thông hàng hóa đi luân phiên (ngoài giờ cao điểm), hoặc tạo làn đường chuyên chở hàng hóa. Một nhóm nhỏ hơn các ý kiến chỉ ra rằng các phương tiện hạng nặng gặp khó khăn khi tăng tốc lên dốc, do đó làm chậm giao thông ở những đoạn đó trong khu vực Dự án.
- Một số người được hỏi nói rằng tắc nghẽn là do cư dân bang Washington lấp đầy đường Oregon.
- Một số người được hỏi nói rằng tắc nghẽn là do độ dốc trên I- 205 từ OR 43 yêu cầu các phương tiện giảm tốc độ.

Nhận xét về quan sát tắc nghẽn và tác động

“Nếu tắc nghẽn là một vấn đề bây giờ thì có thể không phải lúc nào cũng như vậy, đặc biệt là khi công nghệ đóng vai trò lớn hơn trong việc vận hành và di chuyển phương tiện trên những con đường chính như đường liên bang.”

“Tôi thực sự không hiểu tại sao chỉ một phân đoạn ngắn của tôi- 205 được quan tâm vì nó chắc chắn không phải là giao thông tòi tệ nhất trên đường cao tốc. Tôi thấy rằng càng xa về phía bắc, nó càng tòi tệ hơn. Nó dường như ảnh hưởng không tương xứng đến cư dân thành phố Oregon và phía tây Linn...”

Nguyên nhân tắc nghẽn đường I- 205 trong đoạn giữa Đường

²⁶ Các nhận xét đề cập đến việc định tuyến lại/chuyển hướng được thảo luận riêng trong Phần 7.2.2 .

- Một số người được hỏi nói rằng tắc nghẽn là do sự gia tăng của những người di chuyển đến khu vực này để thoát khỏi chi phí sinh hoạt ở Portland.

ẢNH HƯỞNG CỦA VIỆC THU PHÍ ĐỐI VỚI VIỆC QUẢN LÝ TẮC NGHẼN:

- Nhiều người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ không ảnh hưởng đến tình trạng tắc nghẽn [tổng thể] [trong khu vực] vì các tài xế sẽ chuyển hướng sang các con đường khác và di chuyển tình trạng tắc nghẽn ở đó.
- Nhiều người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ không ảnh hưởng đến tình trạng tắc nghẽn vì ngày càng có nhiều người làm việc tại nhà và tắc nghẽn không còn là vấn đề nữa.
- Nhiều người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ làm tăng tắc nghẽn vì giả định rằng sự chậm trễ sẽ xảy ra do chậm trả phí.
- Một số người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ không ngăn cản người lái xe vì mọi người vẫn cần lái xe trên tuyến đường Hành lang Dự án để đi làm và đi làm việc vật thường ngày.
- Một số người được hỏi bày tỏ rằng cần thu phí càng sớm càng tốt để giảm tắc nghẽn.
- Một số người được hỏi cho biết họ sẵn sàng trả phí để giảm tắc nghẽn.

VỊ TRÍ TẮC NGHẼN BÊN NGOÀI KHU VỰC THU PHÍ ĐỀ XUẤT TRÊN I- 205:

- Nhiều người được hỏi nói rằng tắc nghẽn tồi tệ hơn trên I-5 và I-5 thu phí sẽ giải quyết được gốc rễ của vấn đề.
- Một số người được hỏi cho biết tắc nghẽn là một vấn đề lớn ở biên giới tiểu bang Washington.
- Một số người được hỏi cho biết vấn đề tắc nghẽn là do giao thông trên I-84, OR 43 hoặc OR 99E.
- Một số người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ không ảnh hưởng đến tình trạng tắc nghẽn trong khu vực vì tình trạng tắc nghẽn sẽ còn tồi tệ hơn ở các khu vực khác như I-5, I-84 và OR 43.
- Một số người được hỏi cho biết những người lái xe ở bang Washington qua Cầu Glenn Jackson là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn.

TẮC NGHẼN ẢNH HƯỞNG ĐẾN CỘNG ĐỒNG:

- Nhiều người được hỏi cho biết lưu lượng giao thông gia tăng trên các con đường phụ do thu phí sẽ làm phiền các cộng đồng địa phương như West Linn và Thành phố Oregon.
- Một số người được hỏi cho biết họ lo ngại về sự an toàn của người đi bộ, trẻ em và vật nuôi khi lưu lượng giao thông gia tăng trên các con đường phụ.
- Một số người được hỏi cho biết lưu lượng truy cập gia tăng sẽ làm mòn đường và khiến chúng không an toàn khi lái xe, đòi hỏi phải tăng cường bảo dưỡng phương tiện của họ.
- Một số người được hỏi cho biết gánh nặng phí cầu đường sẽ khiến cư dân của West Linn và Thành phố Oregon mất nhiều thời gian hơn do lưu lượng truy cập gia tăng mà họ sẽ luôn phải chịu đựng.

- Một số người được hỏi cho biết việc thực hiện thu phí sẽ khiến cuộc sống ở Oregon trở nên kém hấp dẫn hơn.
- Một số người được hỏi nói rằng thu phí là một cách hiệu quả để ngăn cản mọi người lái xe.

7.2.5 Thực hiện thu phí

Khoảng 1.080 ý kiến đề cập đến việc thực hiện thu phí. Những đề trình này bao gồm nhận xét về chi phí hoặc tỷ lệ thu phí, công nghệ thu phí và hệ thống thanh toán, tác động đối với những người lái xe ngoài tiểu bang và các chiến lược giảm thiểu.²⁷

Hầu hết các ý kiến về việc thực hiện thu phí rơi vào ba loại khác nhau: câu hỏi, ý tưởng và lĩnh vực quan tâm. Những người được hỏi thường có câu hỏi trực tiếp về công nghệ thu phí, phương thức lập hóa đơn và thanh toán, triển khai thực tế, thiết lập tỷ lệ và thời gian xây dựng chương trình. Ý tưởng về việc triển khai từ những người được hỏi tập trung vào việc khuyến khích một số loại hình sử dụng, giảm giá hoặc trợ cấp cho một số người dùng nhất định hoặc các phương pháp bổ sung để đạt được mục tiêu tạo doanh thu hoặc giảm tắc nghẽn. Những người được hỏi khác bày tỏ mối quan tâm hoặc nhầm lẫn về việc thực hiện chương trình thu phí.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến việc thực hiện thu phí.

CÂU HỎI THƯỜNG GẶP:

- Người lái xe ngoài tiểu bang sẽ bị tính phí như thế nào?
- Tỷ lệ sẽ được thiết lập như thế nào?
- Làm thế nào để người lái xe biết trước mức giá là bao nhiêu?
- Sẽ có tiền phạt hoặc phí trả chậm cho việc không thanh toán?
- Phí cầu đường sẽ biến mất sau khi các cải tiến được thanh toán?
- Chi phí xây dựng và vận hành chương trình thu phí là bao nhiêu?
- Bao nhiêu doanh thu từ phí cầu đường sẽ được dùng để cải thiện?

PHÍ CẦU ĐƯỜNG:

- Nhiều người được hỏi gợi ý rằng một số người dùng nên trả các mức giá khác nhau (ví dụ: người dân địa phương và người lái xe có thu nhập thấp nên trả ít hơn trong khi người lái xe có thu nhập cao, vận chuyển hàng hóa và người ngoài tiểu bang nên trả nhiều hơn).

Nhận xét về việc thực hiện thu phí

“Vé thu phí hàng tháng hoặc hàng năm có sẵn để mua để sử dụng làn đường 'đi qua' cho người dùng thông thường.”

“Nếu bạn nhấn mạnh vào chiến lược này, các biển báo phải được đăng rõ ràng về giá cả và việc định giá thay đổi nên dựa nhiều hơn vào thời gian trong ngày/ngày trong tuần/ngày lễ để hạn chế phí cầu đường bất ngờ nếu xảy ra tai nạn/điều kiện không lường trước được. Bảng đọc có thể là một tùy chọn để thay đổi giá, nhưng lịch biểu giá phải được đăng trên nhiều biển báo tiêu chuẩn”

“bộ tiếp sóng với mức giá giảm

²⁷ Các nhận xét đề cập đến doanh thu được thảo luận trong Phần 7.2.1, và phạm vi của các lựa chọn thay thế được thảo luận trong Phần 6.4.

- Một số người được hỏi gợi ý rằng cư dân địa phương ở West Linn hoặc Thành phố Oregon nên được miễn trả phí cầu đường.
- Một số người được hỏi đề xuất sử dụng thẻ hàng năm hoặc hàng tháng để giới hạn chi phí cho những người dùng thường xuyên hoặc những người sẽ gặp phải tác động tài chính.
- Một số người được hỏi gợi ý rằng một số mục đích nhất định của chuyến đi—chẳng hạn như mua sắm, đi học hoặc đi làm, hoặc tiếp cận dịch vụ chăm sóc y tế—nên được giảm hoặc miễn phí.
- Một số người được hỏi cho rằng giá nên được thiết lập dựa trên loại hoặc kích thước của phương tiện, hoặc mục đích của chuyến đi.
- Một số người được hỏi bày tỏ mong muốn về cách đánh giá phí cầu đường theo tỷ lệ thay đổi: dựa trên thu nhập, dựa trên nhu cầu, thời lượng chuyến đi, mục đích chuyến đi, loại phương tiện hoặc các tiêu chí khác.
- Một số người được hỏi cho rằng phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi quá phức tạp và khó hiểu. Một số bày tỏ nhu cầu rõ ràng về giá cả trước chuyến đi của họ. Các đề xuất bao gồm biển báo nâng cao trước đoạn thu phí hoặc tích hợp với hệ thống định vị để đưa chi phí thu phí vào đề xuất tuyến đường.
- Nhiều người được hỏi lo ngại về thời gian thu phí. Một số người bày tỏ mong muốn ngừng thu phí sau khi việc cải tạo đường hoàn thành. Những người khác bày tỏ lo ngại rằng mức phí sẽ tiếp tục tăng sau khi thực hiện.
- Một số người tham gia bày tỏ sự thất vọng với việc thiếu thông tin về chi phí phí cầu đường, nói rằng rất khó để đưa ra bình luận nếu không có thông tin này.
- Một số người bình luận cho rằng vận tải hàng hóa nên trả mức phí cao hơn dựa trên trọng lượng, trong khi những người khác cho rằng phí vận chuyển hàng hóa hiện tại nên được giảm nếu việc thu phí được thực hiện. Những người khác cho biết các tài xế giao hàng nên được miễn trừ.
- Những người được hỏi khác bày tỏ sự ủng hộ đối với phí cầu đường miễn là phí cầu đường không đắt.

LĨNH VỰC QUAN TÂM:

- Nhiều người được hỏi chia sẻ rằng họ không tin vào ý kiến cho rằng thu phí sẽ giảm ùn tắc do họ cho rằng họ sẽ phải dừng và trả tiền tại trạm thu phí.
- Một số người được hỏi lo ngại về quyền riêng tư dữ liệu và chia sẻ thông tin nhạy cảm với chính phủ.
- Một số người được hỏi cảm thấy rằng phí đường cao tốc đã quá hạn ở Oregon.

TÁC ĐỘNG ĐẾN NGƯỜI LÁI XE NGOÀI TIỂU BANG

- Nhiều ý kiến đề xuất nên tính phí khác cho tài xế ngoại bang. Một số đề xuất rằng việc thu phí nên nhắm vào những người đi qua các tuyến đường của tiểu bang bằng cách thu phí gần Sông Columbia trên cả I-5 và I- 205 cây cầu.

- Một số người được hỏi lo ngại về những tác động tiềm ẩn đối với lực lượng lao động hiện có. Những người khác lo ngại về những người có thu nhập thấp đã chuyển từ khu vực Portland đến Vancouver để có chi phí sinh hoạt thấp hơn.
- Một số người được hỏi lo ngại về sự dễ sử dụng đối với khách du lịch và những người lái xe giải trí hoặc không thường xuyên.

CHIẾN LƯỢC GIẢM THIỂU

- Hầu hết các chiến lược giảm thiểu được đề xuất liên quan đến giảm giá hoặc miễn trừ cho các nhóm người dùng, bao gồm:
 - Người dùng thường xuyên.
 - Người dùng không thường xuyên.
 - Cư dân địa phương.
 - Cư dân ngoài tiểu bang.
 - Sinh viên.
 - Nhân viên của doanh nghiệp địa phương.
 - Người dùng có thu nhập thấp.
 - Các cộng đồng bị loại trừ và không được phục vụ trong lịch sử và hiện tại.
 - Trình điều khiển xe điện hoặc hybrid.
 - Đi chung xe.
 - Xe máy và xe tay ga.
 - Người cao tuổi.
 - cựu chiến binh.
- Một số người được hỏi đã có đề xuất tập trung vào việc giảm thiểu tác động đến các khu dân cư xung quanh, bao gồm những điều sau:
 - Xây tường cách âm.
 - Sử dụng doanh thu để cải thiện bề mặt đường phố.
 - Chỉ định đường vào địa phương.
 - Đầu tư vào các lựa chọn quá cảnh.
 - Đầu tư vào vanpool.
 - Sắp đặt nghệ thuật công cộng.
- Một số gợi ý rằng các tác động về công bằng có thể được giảm thiểu bằng cách chuyển doanh thu từ phí cầu đường trở lại các cộng đồng bị ảnh hưởng dưới hình thức tăng cường tiếp cận phương tiện công cộng, đào tạo nghề hoặc các chương trình giáo dục.
- Một số người được hỏi khuyến nghị rằng nên thực hiện các cải tiến về giao thông công cộng trước khi phí cầu đường có hiệu lực.
- Một số người được hỏi cho rằng cần phải có thông tin về chi phí phí cầu đường bằng nhiều ngôn ngữ.

7.2.6 Trách nhiệm giải trình và tin tưởng

Khoảng 1.070 ý kiến gửi đề cập đến trách nhiệm giải trình và niềm tin của cơ quan. Những nội dung đề trình này bao gồm các nhận xét về niềm tin vào ODOT hoặc rộng hơn là chính phủ, các

nhận xét đặt câu hỏi về khả năng thu phí để giảm tắc nghẽn và các nhận xét đặt câu hỏi về tính hợp pháp của việc thu phí.²⁸

Trong số những ý kiến này, hầu hết những người được hỏi bày tỏ sự thiếu tin tưởng vào ODOT và các cơ quan chính phủ khác. Ngoài ra, những người được hỏi đã đặt câu hỏi về tính hợp pháp của việc thu phí và của Dự án nói chung. Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến trách nhiệm giải trình.

NIỀM TIN VÀO CHÍNH PHỦ:

- Nhiều người được hỏi cho biết ODOT không quản lý tốt doanh thu từ các nguồn hiện có và không thể tin tưởng vào nguồn thu bổ sung từ thu phí.
- Nhiều người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ không cần thiết nếu ODOT chi tiền đóng thuế một cách có trách nhiệm.
- Một số người được hỏi cho biết việc thu phí sẽ không làm giảm tắc nghẽn trong khu vực hoặc đạt được các mục đích và mục tiêu đã đề ra.
- Một số người được hỏi cho biết Dự án này là một nỗ lực để lấy tiền từ người nộp thuế.
- Một số người được hỏi cho biết Dự án này là một nỗ lực nhằm giảm thâm hụt ngân sách do chi tiêu không hợp lý của chính phủ.
- Một số người được hỏi cho biết ODOT sẽ không sử dụng doanh thu được tạo ra trong khu vực Dự án để phục vụ cụ thể cư dân trong khu vực Dự án.
- Một số người được hỏi đã đặt câu hỏi về khả năng hoàn thành dự án đúng hạn của ODOT.
- Một số người được hỏi cho biết ODOT sẽ mở rộng thu phí sang các khu vực hoặc tuyến đường khác nếu Dự án này được triển khai.

ỦY QUYỀN THU PHÍ:

- Nhiều người được hỏi cho biết việc thu phí cơ sở hạ tầng mới là bất hợp pháp hoặc có thể cần sự chấp thuận của liên bang.
- Nhiều người được hỏi cho biết việc thu phí bất kỳ con đường nào cũng cần có sự chấp thuận của cử tri.
- Một số người được hỏi cho biết các thành viên cộng đồng ở các khu vực lân cận bị ảnh hưởng có thể thực hiện hành động pháp lý để ngăn chặn việc thực hiện thu phí đối với I- 205.

²⁸ Các ý kiến đề cập đến doanh thu và thuế được thảo luận trong Phần 7.2.1 . Nhận xét về tác động đến tắc nghẽn giao thông được thảo luận trong Phần 7.2.9 . Nhận xét về quy trình công khai được thảo luận trong Phần 7.2.11 .

7.2.7 Mở rộng công suất

Khoảng 990 ý kiến đề cập đến việc mở rộng năng lực đường bộ (ví dụ: bổ sung thêm các làn đường di chuyển, cầu hoặc đường cao tốc). Những đề trình này bao gồm các nhận xét về cả việc mở rộng năng lực của đường hiện có và thêm các đường bổ sung.²⁹

Hầu hết những người được hỏi đã nhận xét về việc mở rộng công suất làm như vậy để cung cấp một giải pháp thay thế cho việc thu phí. Thay vì chi tiền để triển khai hệ thống thu phí, một số người được hỏi lập luận rằng giải pháp hợp lý duy nhất là mở rộng các tuyến đường hiện có và/hoặc xây dựng các tuyến đường mới. Một số người được hỏi phản đối việc mở rộng công suất dưới mọi hình thức và thay vào đó đề xuất rằng những khoản tiền đó nên được sử dụng để giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu hoặc thay vào đó đầu tư vào việc mở rộng quá cảnh.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến năng lực.

THÊM ĐƯỜNG MỚI:

- Nhiều người được hỏi cho rằng nên xây những cây cầu mới để bắc qua cả Sông Willamette và Sông Columbia.
- Nhiều người được hỏi ủng hộ xây dựng đường cao tốc mới.
- Nhiều ý kiến cho rằng nếu thu phí thì chỉ nên thực hiện trên những tuyến đường mới, không phải tuyến đường hiện có.
- Một số người được hỏi đặc biệt ủng hộ việc xây dựng đường tránh khu vực tàu điện ngầm cho phép xe tải và phương tiện giao thông không phải người địa phương đi qua Portland hoàn toàn.

Nhận xét về việc mở rộng công suất

“Nếu một làn thu phí bổ sung mới được thêm vào và nếu cách duy nhất để làm điều đó là thu phí, thì tôi sẵn sàng trả phí để giảm bớt tắc nghẽn.”

“...Tôi không thấy thông báo nào về việc mở rộng đoạn đường 205 này thành ba làn đường. Bạn cần giải thích thời gian thu phí sẽ được thực hiện và dự án xây dựng sẽ mất bao lâu.”

“Đáng buồn là không có giải pháp thay thế nào khẳng định thêm làn đường thứ ba ở cả hai

²⁹ Các nhận xét đề cập đến các dự án đồng thời khác được thảo luận riêng, trong Phần 7.2.16.

MỞ RỘNG CÁC TUYẾN ĐƯỜNG HIỆN CÓ:

- Nhiều người được hỏi cho biết các làn đường nên được thêm vào các đường cao tốc hiện có bao gồm I- 205, I-5 và OR 217.
- Nhiều người được hỏi cho biết nên sửa chữa và mở rộng các cây cầu, đặc biệt là cầu Abernethy.
- Nhiều người được hỏi cho rằng các làn đường được thêm vào đường cao tốc hiện tại nên là làn đường thu phí hoặc làn đường dành cho phương tiện có nhiều người.
- Nhiều người được hỏi cho rằng sự gia tăng dân số là một yếu tố thúc đẩy nhu cầu mở rộng các xa lộ hiện có.
- Một số người được hỏi cho biết các loại thuế hiện tại nên được sử dụng để tài trợ cho việc mở rộng các con đường hiện có.
- Một số người được hỏi cho biết không nên mở rộng đường cao tốc và thay vào đó nên tập trung vào hành động khí hậu và mở rộng hệ thống giao thông công cộng.
- Một số người được hỏi cho biết nên khám phá thêm một cấp độ khác cho cầu và đường cao tốc (nghĩa là cầu hai tầng).

7.2.8 Vận tải đa phương thức

Khoảng 840 ý kiến đề trình đề cập đến các lựa chọn vận chuyển đa phương thức. Điều này bao gồm các nhận xét về các lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và người đi bộ hiện có cũng như các nhu cầu đa phương thức trong khu vực Dự án. Các ý kiến tập trung vào sự an toàn, công bằng, kết nối và thời gian di chuyển của du lịch đa phương thức. Một số ý kiến đề cập đến cách sử dụng phí thu phí và doanh thu khác để tài trợ cho các chế độ này.

Nhiều người được hỏi quan sát thấy rằng dịch vụ vận chuyển hiện tại gần I- 205 ở Quận Clackamas không đáp ứng nhu cầu đi lại của công chúng; tuy nhiên, đã có những ý kiến khác nhau về các giải pháp tiềm năng. Một số người được hỏi nhấn mạnh tầm quan trọng của việc cung cấp các tùy chọn chuyển tuyến khu vực thường xuyên và dễ tiếp cận cùng với việc thu phí trong khu vực Dự án. Một số người được hỏi cho rằng doanh thu nên được chuyển hướng khỏi hoạt động vận chuyển và đầu tư vào bảo trì, mở rộng đường cao tốc và sửa chữa cầu.

Các ý kiến về các phương án dành cho xe đạp và người đi bộ chủ yếu tập trung vào nhu cầu bổ sung cơ sở hạ tầng đi bộ và đi xe đạp trong khu vực Dự án cũng như những lo ngại về an toàn từ những người lái xe đi theo các tuyến đường để tránh phí cầu đường.

Nhận xét về vận tải đa phương thức

“Một số người trong chúng tôi sống ở một quận và làm việc ở một quận khác. Quá cảnh là 6 giờ để di chuyển giữa các quận đó.”

“Bằng cách áp dụng phí cầu đường, vui lòng cũng cải thiện cơ sở hạ tầng để ưu tiên các phương thức di chuyển không sử dụng ô tô, nếu không, bạn sẽ phạt những người có ít tiền hơn một cách không công bằng.”

“Nếu các mục tiêu của dự thảo là trung thực, thì tôi thực sự hy vọng sẽ thấy những cải tiến lớn đối với giao thông công cộng và

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến vận tải đa phương thức.

QUÁ CẢNH:

- Nhiều người được hỏi nói rằng một dự án thu phí cần bao gồm các tùy chọn chuyển tuyến khả thi nếu việc thu phí sẽ được thực hiện trên I- 205 vì không có đủ các lựa chọn chuyển tuyến trực tiếp và dễ tiếp cận trong khu vực Dự án.
- Nhiều ý kiến cho rằng cần cải thiện quá trình vận chuyển trong khu vực để giảm thời gian di chuyển và tăng khả năng kết nối.
 - Một số người được hỏi đề xuất làn đường dành riêng cho phương tiện công cộng, xe buýt tốc hành và làn đường dành cho xe buýt dọc theo I- 205 ở Quận Clackamas.
 - Một số người được hỏi đề nghị mở rộng MAX Orange Line đến Thành phố Oregon và các cộng đồng khác dọc theo phần phía nam của I- 205.
 - Một người được hỏi đã đề xuất một tuyến đường sắt nhẹ mới từ OR 217 đến Hồ Oswego và đi về phía đông đến Quận Clackamas.
 - Một số người được hỏi đề xuất xe buýt tốc hành hoặc tuyến đường sắt nhẹ giữa Thành phố Oregon và Quận Washington, bao gồm Bridgeport Village, Tualatin và Beaverton, và giữa Oregon và tiểu bang Washington.
- Một số người được hỏi cho rằng phương tiện công cộng là một giải pháp thay thế tốt cho việc mở rộng đường và có thể cải thiện tính di động, giảm tắc nghẽn và giảm phát thải khí nhà kính.
- Một số người được hỏi cho rằng các khoản đầu tư vào quá cảnh không được cân đối trong khu vực. Thật không công bằng khi thu phí I- 205 đặc biệt vì khu vực Dự án có rất ít lựa chọn phương tiện công cộng.
- Một số người được hỏi cho biết thu phí không phải là một chiến lược hiệu quả để giảm tắc nghẽn và việc cải thiện hệ thống giao thông công cộng sẽ hiệu quả hơn trong việc quản lý tắc nghẽn.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu thu phí nên được sử dụng để tài trợ cho quá cảnh.
- Một số người được hỏi chỉ ra rằng doanh thu thu phí không nên được sử dụng để tài trợ cho quá cảnh và thay vào đó nên được sử dụng để tài trợ cho việc bảo trì, mở rộng đường cao tốc và sửa chữa cầu.
- Một số người được hỏi cho biết hệ thống giao thông hiện tại tạo ra những tác động tiêu cực không tương xứng đối với những người có thu nhập thấp và những người lao động thiết yếu. Hầu hết mọi người không đủ khả năng để sống gần trung tâm thành phố Portland và các lựa chọn chuyển tuyến ở vùng ngoại ô là gián tiếp và quá tốn thời gian.
- Một số người được hỏi cho biết hệ thống vận chuyển ở Quận Clackamas cảm thấy không an toàn và không lành mạnh.

- Một số người được hỏi cho biết chuyển hướng từ việc thu phí trên I- 205 sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến người đi xe buýt. Xe buýt trong khu vực sẽ bị trì hoãn do tắc nghẽn gia tăng trên đường địa phương.
- Một số người được hỏi cho biết không nên thu phí người đi xe buýt và phương tiện công cộng.
- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường là một công cụ quan trọng để giảm sự phụ thuộc tổng thể vào phương tiện.

XE ĐẠP VÀ NGƯỜI ĐI BỘ:

- Một số người được hỏi cho biết không có đủ làn đường dành cho xe đạp và vỉa hè trong khu vực Dự án và việc cung cấp các phương án giao thông khác là rất quan trọng nếu tăng thêm phí cầu đường.- 205.
- Một số người được hỏi cho biết các lựa chọn đi xe đạp và đi bộ làm giảm tắc nghẽn và đường thu phí không làm giảm tắc nghẽn.
- Một số người được hỏi đã xác định những lo ngại về an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp là kết quả của việc người lái xe ngày càng chuyển hướng khỏi I- 205 đến đường địa phương.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu thu phí nên được chi cho các khoản đầu tư đi xe đạp và đi bộ.
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu thu phí không nên được sử dụng để tài trợ cho các khoản đầu tư đi xe đạp và đi bộ mà thay vào đó nên được đầu tư vào việc mở rộng đường.
- Một số người được hỏi cho biết cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ bổ sung trong khu vực Dự án sẽ không được sử dụng vì các điểm đến cách xa nhau.
- Một số người được hỏi cho biết không nên mở rộng đường cao tốc và doanh thu nên được đầu tư vào việc mở rộng cơ sở hạ tầng dành cho người đi xe đạp và đi bộ.
- Một số người được hỏi cho biết đường cao tốc nên có thêm làn đường và doanh thu không nên được đầu tư vào cơ sở hạ tầng đi xe đạp và đi bộ.

7.2.9 Công bằng

Khoảng 830 ý kiến đề trình giải quyết công bằng. Những bản đề trình này bao gồm các nhận xét về việc liệu một số nhóm hoặc cộng đồng nhất định có phải chịu những kết quả và tác động không cân xứng từ việc thu phí hay không. Những cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ bởi hệ thống giao thông bao gồm Người da đen, Người bản địa và Người da màu, những người có thu nhập thấp, người khuyết tật, những người nói ngôn ngữ khác tiếng Anh, người lớn tuổi và trẻ em.³⁰

Các ý kiến đề cập đến tính công bằng thường phản đối việc thu phí do ảnh hưởng không cân xứng đối với các hộ gia đình có thu nhập thấp và người cao niên. Các ý kiến chủ yếu liên quan đến việc thu phí sẽ là gánh nặng bổ sung mà những người có thu nhập thấp và cố định phải đối mặt như thế nào

Nhận xét về vốn chủ sở hữu

“Trong lịch sử, những người dân chưa được phục vụ đầy đủ được hứa hẹn công bằng trong các dự án của chính phủ; hiếm khi trong thực tế có điều đó đã xảy ra. Nếu Ban cố vấn được thành lập bao gồm những người da màu, người cao tuổi, người khuyết tật về thể chất và các thành viên có thể hỗ trợ người khuyết tật phát triển trong cộng đồng, điều đó sẽ làm giảm bớt rất nhiều nỗi sợ hãi của tôi.”

“Hãy nhớ rằng mọi người rất hạn chế về những gì họ có thể chi trả, đặc biệt là những người cao tuổi phải đến Bác sĩ và các cuộc hẹn y tế khác khi sử dụng I- 205 hoặc tại địa phương ở Thành phố Oregon, West Linn, Hồ Oswego, v.v.”

³⁰ Các ý kiến đề cập đến sự công bằng sẽ được thảo luận riêng trong Phần 7.2.2 .

ngoài những thách thức hiện có khác như đi làm với lịch trình làm việc không linh hoạt, nhu cầu y tế và/hoặc sự hỗ trợ của gia đình cần thiết cho việc chăm sóc người cao tuổi. Một số ý kiến cho rằng cần phải xác định rõ ràng tính công bằng và cách đảm bảo tính công bằng cho Dự án.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến công bằng.

ẢNH HƯỞNG XẤU ĐẾN:

- Nhiều người được hỏi cho biết phí cầu đường chỉ ảnh hưởng đến những người có thu nhập thấp và những người đã gặp khó khăn về tài chính.
- Nhiều người được hỏi cho biết phí cầu đường sẽ tạo ra vấn đề cho người cao tuổi và người già có thu nhập cố định.
- Một số người được hỏi nhận xét rằng phí cầu đường sẽ ảnh hưởng đến khả năng chi trả để đi làm và đi làm của những người có thu nhập thấp, đặc biệt là đối với những người có lịch trình làm việc và đi lại kém linh hoạt.
- Một số người được hỏi cho biết việc thu phí là phân biệt chủng tộc vì nó ảnh hưởng nhiều nhất đến các cộng đồng da màu.
- Một số người được hỏi cho biết thu phí điện tử là phân biệt đối xử đối với những người không có tài khoản ngân hàng.
- Một số người được hỏi nhận xét về chi phí bổ sung cho sinh viên tìm kiếm giáo dục đại học.

7.2.10 Tác động tài chính cá nhân

Khoảng 530 ý kiến gửi đề cập đến tác động tài chính cá nhân của việc thu phí. Các bình luận bao gồm những lo ngại về khả năng thanh toán phí cầu đường, đại dịch COVID-19 đã ảnh hưởng tiêu cực đến an ninh tài chính như thế nào và phí cầu đường có thể ảnh hưởng như thế nào đến nơi mọi người sinh sống và/hoặc làm việc. Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến các tác động tài chính.

- Nhiều người được hỏi cho biết cá nhân họ không có thu nhập cần thiết để trả phí cầu đường, kể cả những người có thu nhập cố định (ví dụ: người về hưu) và các hộ gia đình và cá nhân hiện đang phải vật lộn để kiếm sống.
- Một số người được hỏi đã trích dẫn những khó khăn kinh tế bổ sung liên quan đến đại dịch COVID-19.
- Một số người cho biết phí cầu đường sẽ tạo gánh nặng không công bằng cho những cư dân có thu nhập thấp hơn và những người làm việc theo ca, những người không có khả năng linh hoạt thay đổi lộ trình đi làm của họ (thời gian trong ngày hoặc tuyến đường).

Nhận xét về tác động tài chính cá nhân

“Điều này sẽ có tác động kinh tế tiêu cực đến gia đình tôi”

“Hãy nhớ rằng các sinh viên của Trường Cao đẳng Cộng đồng Clackamas đã có ngân sách eo hẹp. Học sinh đã không đủ tiền mua vé xe buýt hoặc xăng. Thêm một khoản phí sẽ đặt gánh nặng tài chính lên họ.”

“Đối với tôi, có vẻ như mặc dù mục tiêu của việc thu phí rất đáng ngưỡng mộ, nhưng kết quả cuối cùng sẽ là sự mất thu nhập đáng kể cho những người ít có khả năng chi trả nhất...”

- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường sẽ gây gánh nặng không công bằng cho các gia đình trung lưu, những người sẽ không đủ điều kiện để được giảm mức phí.
- Một số người được hỏi cho biết phí cầu đường sẽ ảnh hưởng xấu đến giá trị tài sản của họ, bao gồm cả những lo ngại rằng họ có thể phải di chuyển.
- Một số người cho biết mọi người có thể mất việc nếu tiền lương của họ không đủ trả phí cầu đường hoặc nếu công ty của họ không hoàn trả tiền cho họ.

7.2.11 Quy trình ra quyết định và sự tham gia của công chúng là

Khoảng 500 lượt gửi nhận xét đề cập đến quá trình tham gia của công chúng, bao gồm cả quá trình ra quyết định và lịch trình. Điều này bao gồm các nhận xét về cách thức thu phí nên được công chúng bỏ phiếu, tiếp cận công chúng đã diễn ra trong quá trình này, ý kiến đóng góp của ai sẽ được tính đến và cách sử dụng ý kiến đóng góp của công chúng.³¹

Hầu hết các ý kiến ủng hộ bỏ phiếu để quyết định thu phí ở Oregon. Nhiều người bày tỏ niềm tin rằng nếu việc thu phí được đưa ra bỏ phiếu, thì rõ ràng là công chúng không ủng hộ việc thu phí. Những người được hỏi cũng bày tỏ lo ngại về cách sử dụng kết quả khảo sát trực tuyến và liệu thông tin đầu vào của họ có tạo ra sự khác biệt hay không. Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến quá trình tham gia của công chúng.

QUY TRÌNH QUYẾT ĐỊNH:

- Nhiều người được hỏi cho biết họ tin rằng việc thu phí đã được quyết định và họ không nghĩ rằng ý kiến của họ sẽ thay đổi quyết định đó.
- Nhiều người được hỏi nói rằng công dân nên bỏ phiếu về việc thu phí.
- Nhiều người được hỏi nói rằng nếu mọi người có thể bỏ phiếu về việc thu phí, thì hầu hết sẽ bỏ phiếu chống lại nó.
- Một số người được hỏi nói rằng các cử tri từ Quận Clackamas – cụ thể là Thành phố Oregon, West Linn và Tualatin – nên quyết định xem họ có muốn thu phí trong cộng đồng của mình hay không.
- Một số người được hỏi nói rằng họ sẽ bỏ phiếu chống lại bất kỳ chính trị gia nào ủng hộ việc thu phí.

Nhận xét về sự tham gia của công chúng và quá trình ra quyết định

“Cuộc khảo sát để lấy ý kiến, nhận xét và đề xuất nên được cung cấp theo nhiều cách chứ không chỉ bằng phương tiện điện tử.... nếu thông tin được cung cấp bằng các ngôn ngữ khác nhau, hãy đảm bảo rằng thông tin đó có thể truy cập và dễ tìm.”

“Điều gì xảy ra tiếp theo sau khi chúng ta vượt qua giai đoạn đầu vào của cộng đồng này? Nếu các đề xuất có tác động lớn, liệu có cơ

³¹ Các nhận xét đề cập đến trách nhiệm giải trình và sự tin tưởng được thảo luận riêng trong Phần 7.2.6.

QUÁ TRÌNH THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG:

- Nhiều người được hỏi nói rằng thông tin phản hồi thu thập được từ cuộc khảo sát này nên được xuất bản và các tài liệu tiếp cận cộng đồng trong tương lai sẽ phản ánh ý kiến của công chúng.
- Nhiều người được hỏi cho biết khảo sát trực tuyến sẽ không có tác động gì vì nó được thiết kế để hỗ trợ quyết định thu phí, không phải để thu thập thông tin.
- Một số người được hỏi cho rằng điều quan trọng là phải thu thập ý kiến đóng góp của công chúng bất chấp những thách thức trong đại dịch COVID-19.
- Một số người được hỏi nói rằng việc tiếp cận Dự án này sẽ tiếp cận được nhiều thành viên cộng đồng hơn và cần có sự tham gia rộng rãi hơn của công chúng.
- Một số người được hỏi nói rằng cuộc khảo sát này nên được thực hiện dễ tiếp cận hơn bằng cách cung cấp nó ở định dạng phi điện tử và bằng nhiều ngôn ngữ.
- Một số người được hỏi cho biết họ đánh giá cao nỗ lực truyền thông và tiếp cận cộng đồng của ODOT.

ỦY BAN CỐ VẤN:

- Nhiều người được hỏi cho biết đại diện trong Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động nên bao gồm những người đi làm và cư dân của các cộng đồng lân cận.
- Một số người được hỏi cho biết ủy ban cố vấn nên được sử dụng để đánh giá lợi ích và gánh nặng liên quan đến việc thu phí.
- Một số người được hỏi đã đặt câu hỏi ai là người trong ủy ban cố vấn và làm thế nào để tham gia ủy ban.

7.2.12 Tác động môi trường

Khoảng 320 ý kiến đề trình giải quyết các tác động môi trường tiềm năng. Những đề trình này bao gồm các nhận xét về tác động môi trường do giao thông gia tăng trên các đường phố bề mặt của khu phố do các phương tiện tránh thu phí trên đường I- 205, tác động của Dự án đối với phát thải khí nhà kính và biến đổi khí hậu, và các mối lo ngại về sức khỏe cộng đồng do giao thông và tắc nghẽn gia tăng. Có nhiều ý kiến khác nhau về việc liệu tôi có thu phí- 205 sẽ giảm lượng khí thải carbon dioxide.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến các tác động môi trường.

Nhận xét về tác động môi trường

“Khi bạn nghĩ về tính công bằng và tính di động cho kế hoạch thu phí, hãy nhớ rằng nhiều ô tô trên đường có nghĩa là ô nhiễm không khí ở đây nhiều hơn, ô nhiễm nhiều hơn trong các cộng đồng nơi có nhà máy lọc dầu và nhiều đất bị lấy đi để làm không gian mở hoặc nhà ở.”

“Dưới các thước đo hiệu suất, công bằng môi trường được đề cập, và nó không nhất thiết chỉ ra cách đo lường điều đó...”

“Các thể hệ hiện tại và tương lai đang trông cậy vào chúng tôi trong việc đưa ra các chính sách giao thông phù hợp với cuộc khủng hoảng khí hậu đang nổi lên.”

TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG TỪ VIỆC LÁI XE ĐỊNH TUYẾN LẠI ĐƯỜNG PHỐ BỀ MẶT:

- Nhiều người được hỏi cho biết sẽ có sự gia tăng ô nhiễm không khí và tiếng ồn ở các cộng đồng xung quanh do sự gia tăng lưu lượng giao thông và khí thải xe cộ trên đường địa phương.
- Một số người được hỏi cho biết sẽ có tác động đến các khu vực tự nhiên, công viên, đường thủy và động vật hoang dã do hoạt động giao thông gia tăng.

TÁC ĐỘNG ĐỐI VỚI KHÍ THẢI CARBON DIOXIDE VÀ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU:

- Một số người được hỏi cho rằng do chuyển tuyến, chuyển hướng để tránh thu phí đường I- 205, lượng khí thải carbon dioxide sẽ tăng lên khi người lái xe đi những tuyến đường dài hơn, đốt nhiều xăng hơn và tăng thời gian chạy không tải.
- Một số người được hỏi nói rằng thu phí tôi- Dự luật 205 sẽ không làm giảm lượng khí thải carbon dioxide vì các lựa chọn chuyển tuyến trong khu vực bị hạn chế và các kết nối chuyển tuyến đến các khu vực khác trong khu vực không hiệu quả, buộc mọi người phải lái xe bất kể có thực hiện thu phí hay không.
- Một số người được hỏi nói rằng tôi thu phí- 205 sẽ giúp hạn chế việc lái xe và giảm số lượng phương tiện một người, từ đó sẽ giảm lượng khí thải carbon dioxide.

NHỮNG LO NGẠI VỀ SỨC KHỎE CỘNG ĐỒNG DO GIAO THÔNG VÀ TẮC NGHẼN GIA TĂNG:

- Một số người được hỏi nói rằng việc thu phí sẽ làm giảm lưu lượng truy cập- 205 trở lên gần các cơ quan nhạy cảm gần đó (nghĩa là nhà trẻ, trường học, nhà ở dành cho người già, bệnh viện, v.v.).
- Một số người được hỏi nói rằng tình trạng tắc nghẽn nói chung gây ra mối lo ngại về sức khỏe cộng đồng do ô nhiễm phương tiện gia tăng và tập trung.

7.2.13 Tác động kinh tế

Hơn 320 ý kiến đề trình giải quyết các tác động kinh tế. Các bản đề trình này bao gồm nhận xét về tác động đối với các doanh nghiệp nhỏ ở Thành phố Oregon và West Linn, cản trở tăng trưởng kinh tế khu vực cũng như phục hồi kinh tế sau đại dịch COVID-19, đồng thời tác động đến thương mại giữa các tiểu bang cũng như các doanh nghiệp và người tiêu dùng phụ thuộc vào hàng hóa được vận chuyển.³²

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến các tác động kinh tế.

TÁC ĐỘNG ĐẾN CÁC DOANH NGHIỆP NHỎ ĐỊA PHƯƠNG:

- Nhiều người được hỏi nói rằng các khu thương mại gần tôi- 205—chẳng hạn như các khu vực thương mại tập trung quanh Main Street ở Thành phố Oregon và Willamette Falls Drive ở West Linn—phụ thuộc vào lượng người đi lại bằng phương tiện giao thông và sẽ chúng kiến lượng người tiêu dùng giảm.
- Một số người được hỏi nói rằng họ sẽ mua sắm và các nhu cầu dịch vụ khác bên ngoài cộng đồng để tránh phải trả phí cầu đường.
- Một số người được hỏi nói rằng việc thu phí sẽ dẫn đến tăng chi phí việc làm cho các doanh nghiệp của Thành phố Oregon và West Linn đối với những nhân viên đi làm trên I- 205.

TÁC ĐỘNG ĐẾN TĂNG TRƯỞNG VÀ PHỤC HỒI KINH TẾ KHU VỰC:

- Một số người được hỏi nói rằng việc thu phí đoạn này của tôi- 205 sẽ cản trở tăng trưởng kinh tế khu vực do giảm đầu tư thương mại và phát triển nhà ở.
- Một số người được hỏi cho rằng việc thu phí sẽ gây thêm khó khăn cho các doanh nghiệp đang gặp khó khăn về tài chính do đại dịch COVID-19 và sẽ làm chậm quá trình phục hồi kinh tế của các doanh nghiệp này.

TÁC ĐỘNG ĐẾN THƯƠNG MẠI GIỮA CÁC TIỂU BANG VÀ CHI PHÍ VẬN CHUYỂN:

- Một số người được hỏi nói rằng tôi thu phí- 205 sẽ tạo gánh nặng cho thương mại giữa các tiểu bang và sự di chuyển tự do của hàng hóa qua Oregon.
- Nhiều ý kiến liên quan đến vận chuyển hàng hóa tập trung vào các tác động tiềm ẩn đối với ngành công nghiệp và nền kinh tế. Một số người kêu gọi rằng điều này sẽ ảnh hưởng không tương xứng đến các tài xế vận chuyển hàng hóa nhỏ, độc lập. Những người khác nêu rõ tác động tiềm tàng đối với chi phí vận chuyển và lạm phát dẫn đến sẽ được chuyển cho người tiêu dùng.

Nhận xét về tác động kinh tế

“Tôi cũng không thấy bất cứ điều gì trong tuyên bố này về việc quản lý các tác động đối với các doanh nghiệp nhỏ và cộng đồng sẽ bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi những khoản phí này.”

“...nếu mọi người phải trả phí để đến thăm hoặc làm việc tại các doanh nghiệp đó và họ có các lựa chọn thay thế, họ có thể tiết kiệm được rắc rối và đô la và đi nơi khác, ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh và việc làm địa phương trong khu vực.”

“Xin lưu ý rằng những người ở West Linn không có nhiều lựa chọn mua sắm, ăn uống và giải trí khác ngoài địa phương.”

³² Các nhận xét giải quyết các tác động tài chính cá nhân được thảo luận riêng trong Phần 7.2.10.

- Một số người được hỏi bày tỏ lo ngại rằng phí cầu đường có thể làm tăng chi phí vận chuyển và được chuyển cho các doanh nghiệp và người tiêu dùng Oregon.
- Một số người được hỏi bày tỏ lo ngại về việc tiếp cận hàng hóa đến Cảng Portland qua I- 205.

7.2.14 Ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác

Khoảng 220 ý kiến đề trình đề cập đến các ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác. Những đề trình này bao gồm ý kiến về các lựa chọn thay thế cho phí cầu đường để cải thiện lưu lượng giao thông và tắc nghẽn.³³

Nhiều người được hỏi bày tỏ mong muốn chung là ODOT sẽ khám phá các giải pháp thay thế để quản lý tắc nghẽn mà không đưa ra các ý tưởng cụ thể. Các ý kiến khác tập trung vào các phương pháp quản lý tắc nghẽn cụ thể, bao gồm các giải pháp thay thế không dùng phương tiện, giảm gia tăng dân số, lập kế hoạch tăng trưởng trong tương lai và xây dựng đường cao tốc, đồng thời khuyến khích điều chỉnh hoạt động kinh doanh.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét về các ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác .

Ý TƯỞNG CHUNG CHO QUẢN LÝ TẮC NGHẼN:

- Nhiều người được hỏi cho biết ODOT nên tìm cách quản lý tắc nghẽn bằng các giải pháp thay thế khác ngoài thu phí.
- Một số người được hỏi cho biết ODOT nên xem xét các ý tưởng làm giảm việc lái xe tổng thể và tập trung lại vào các giải pháp thay thế không phải phương tiện.

CÁC TỰ CHỌN CỤ THỂ ĐỂ QUẢN LÝ TẮC NGHẼN:

- Một số người được hỏi cho biết gia tăng dân số là nguyên nhân lớn nhất làm gia tăng tình trạng tắc nghẽn, và ODOT nên cân nhắc làm việc với các nhà quy hoạch để giảm lượng người và doanh nghiệp mới đổ vào khu vực, có thể bằng cách khuyến khích sinh sống và làm việc bên ngoài Quận Multnomah. Tương tự như vậy, ODOT nên làm việc với các nhà quy hoạch để tạo ra nhiều cộng đồng có thể đi bộ và đi xe đạp hơn.
- Một số người được hỏi cho biết ODOT nên khuyến khích đi chung xe và chuyển sang các phương thức di chuyển thay thế.

Nhận xét về các ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác

“Thúc đẩy các giải pháp thay thế chi phí thấp, khuyến khích người sử dụng lao động để nhân viên của họ làm việc tại nhà bất cứ khi nào có thể”

“Có rất nhiều cân nhắc về phương tiện di chuyển bao gồm đi chung xe, làm việc từ xa, thay đổi chế độ và các chuyến đi không được thực hiện cần được

³³ Các nhận xét giải quyết các vấn đề sau được thảo luận riêng trong các phần tương ứng của chúng: mở rộng dung lượng (Phần7.2.7), vận tải đa phương thức (Phần7.2.4), và các giải pháp thay thế được đề xuất (Phần6.4).

- Một số người được hỏi gợi ý rằng ODOT nên làm việc với cộng đồng doanh nghiệp để khuyến khích các lựa chọn làm việc từ xa cho nhân viên hoặc giờ làm việc thay thế (nghĩa là ngoài thời gian đi làm cao điểm).
- Một số người được hỏi lưu ý rằng ODOT nên làm việc với Tiểu bang Washington để thu phí đăng ký phương tiện ngoài tiểu bang đối với những người lái xe của Tiểu bang Washington đi du lịch ở Oregon.

7.2.15 thu phí khác hệ thống

Khoảng 200 ý kiến gửi đề cập đến các ví dụ khác về thu phí. Các bản đề trình này bao gồm các nhận xét đề cập đến việc thu phí hiện tại ở những nơi khác, các khía cạnh của việc thu phí ở những nơi khác có hiệu quả và giải thích lý do tại sao việc thu phí sẽ không hoạt động cụ thể ở Portland.³⁴

Các ví dụ đã được trích dẫn trên khắp Hoa Kỳ và thế giới, bao gồm Seattle (Tuyến đường Bang Washington (SR) 520, I-405, SR 167, Đường hầm SR 99), Los Angeles, Chicago, một số bang phía đông bắc, Pháp, Toronto, London và nhiều hơn nữa. Các ví dụ khác về việc thu phí ở Oregon, đặc biệt bao gồm Cầu sông Hood và Cầu của các vị thần, và việc thu phí lịch sử của Cầu Astoria Megler.

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến các ví dụ khác về thu phí.

VÍ DỤ VỀ THU PHÍ CÓ TÁC ĐỘNG TIÊU CỰC:

- Dựa trên kinh nghiệm lái xe ở các thành phố khác, nhiều người được hỏi cho biết thu phí không làm giảm tắc nghẽn và thường làm tăng tắc nghẽn.
- Nhiều người được hỏi cho biết họ tin rằng việc thu phí không được ưa chuộng ở bất cứ nơi nào nó được triển khai và trích dẫn một số thành phố, tiểu bang và quốc gia khác cũng áp dụng trường hợp này (liệt kê ở trên).
- Một số người được hỏi cho biết doanh thu thu phí hầu như không bao giờ được đầu tư vào việc bảo trì đường bộ và lấy ví dụ về Washington, DC.
- Một số người được hỏi cho biết thu phí làm tăng ô nhiễm không khí và tần suất tai nạn.
- Một số người được hỏi cho biết việc thu phí là không công bằng và thảo luận về các thành phố khác có hệ thống thu phí không công bằng như Bellevue, Wash., và Los Angeles .

Nhận xét về các hệ thống thu phí khác

“Sử dụng một hệ thống đã được thiết lập như FasTrack của California sẽ giúp ích rất nhiều cho những người đi du lịch miền Tây”

“Nhìn vào các trạm thu phí ở bờ biển phía đông, có những con đường mà bạn bị quét khi đi vào đường cao tốc, sau đó khi bạn đi ra. Tổng phí dựa trên độ dài của chuyến đi. Tại sao không thu phí tất cả tôi- 205?...”

³⁴ Các nhận xét đề cập đến các dự án đồng thời khác được thảo luận riêng trong Phần 7.2.16 .

- Một số người được hỏi nói rằng một khi việc thu phí được thực hiện trong một khu vực, chúng bắt đầu được sử dụng rộng rãi và chi phí thu phí tăng theo thời gian và lấy ví dụ về hệ thống thu phí ở Washington, DC.

ĐẶC ĐIỂM CỦA CÁC HỆ THỐNG THU PHÍ KHÁC CẦN ĐƯỢC XEM XÉT CHO I- 205:

- Một số người được hỏi cho biết họ muốn thấy một làn thu phí duy nhất tương tự như hệ thống trên I- 405 ở Seattle hoặc các con đường ở Washington, DC và Atlanta thay vì thu phí cho toàn bộ con đường.
- Một số người được hỏi cho biết họ muốn thấy các hệ thống thu phí điện tử không làm chậm lưu lượng truy cập và sử dụng tùy chọn gửi hóa đơn qua thư.
- Một số người được hỏi cho biết việc thu phí cầu đường nên được thực hiện cùng với việc mở rộng năng lực đường cao tốc.
- Một số người được hỏi đã đưa ra các ví dụ, chẳng hạn như hệ thống thu phí ở Connecticut, trong đó thu phí được thực hiện để chi trả cho một dự án mới hoặc xây dựng đường bộ và sau khi được chi trả, việc thu phí sẽ chấm dứt.

7.2.16 Sự an toàn

Khoảng 180 ý kiến đề trình đề cập đến an toàn. Những nội dung đề trình này bao gồm nhận xét về sự an toàn hiện tại và tương lai đối với các phương thức di chuyển thay thế, dự kiến gia tăng tai nạn giao thông và tác động của việc chuyển hướng giao thông đối với an toàn đường bộ.³⁵

Nói chung, các nhận xét về an toàn liên quan đến tác động của việc chuyển hướng giao thông vào các đường lân cận đối với an toàn và sự an toàn của các phương thức di chuyển thay thế. Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến an toàn.

Nhận xét về an toàn

“Tôi muốn thấy ODOT thi hành luật giao thông và tìm cách làm cho đường sá của chúng ta an toàn hơn...”

“Sự an toàn của các đường phố dân cư ở West Linn sẽ bị ảnh hưởng lớn với việc thu phí I205.”

TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC ĐỊNH TUYẾN LẠI ĐỐI VỚI AN TOÀN:

- Nhiều người được hỏi bày tỏ lo ngại chung về việc chuyển hướng giao thông do thu phí sẽ dẫn đến tình trạng tắc nghẽn, tốc độ di chuyển và va chạm gia tăng trên các tuyến đường lân cận.
- Một số người được hỏi bày tỏ lo ngại về khả năng giao thông chuyển hướng có thể làm gia tăng tai nạn giữa phương tiện và người đi bộ.
- Một số người được hỏi cho rằng giao thông do chuyển hướng sẽ gây ra các vấn đề an toàn đối với phương tiện vận chuyển khẩn cấp hoặc việc đi lại cá nhân trong trường hợp khẩn cấp.

³⁵ Các nhận xét đề cập đến các khía cạnh khác của việc định tuyến lại và chuyển hướng sẽ được thảo luận riêng trong Phần 7.2.2.

- Một số người được hỏi lưu ý rằng lưu lượng giao thông gia tăng sẽ làm giảm chất lượng của các con đường lân cận, góp phần gây thêm lo ngại về an toàn. Một số ý kiến lưu ý rằng điều này làm tăng gánh nặng tài chính cho các đô thị địa phương.

AN TOÀN CỦA CÁC PHƯƠNG THỨC DI CHUYỂN THAY THẾ:

- Nhiều người được hỏi cho rằng việc thu phí cầu đường sẽ khiến giao thông dành cho người đi bộ và đi xe đạp trở nên kém an toàn hơn.
- Một số người được hỏi bày tỏ mối quan tâm đối với các nhóm cụ thể, bao gồm trẻ em (đặc biệt là xung quanh trường học), người lớn tuổi và những người có thể phụ thuộc vào phương tiện công cộng.
- Một số người được hỏi cho biết cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp, người đi bộ và giao thông công cộng còn hạn chế, đặc biệt lưu ý đến việc thiếu vỉa hè trên các tuyến đường khu vực lân cận Dự án.
- Một số người được hỏi chỉ ra rằng đi bộ, đi xe đạp và sử dụng phương tiện công cộng đã không an toàn, vì vậy lái xe và trả phí cầu đường là lựa chọn duy nhất.

7.2.17 Các dự án đồng thời khác

Khoảng 90 ý kiến đề trình giải quyết các dự án đồng thời khác. Điều này bao gồm nhận xét về các dự án hiện có khác và tầm quan trọng tương đối của chúng so với I- Dự án thu phí 205.³⁶

Nhìn chung, những người được hỏi chỉ ra rằng điều quan trọng là phải hoàn thành các dự án theo kế hoạch trên I-5 trước khi thực hiện thu phí trên I-5- 205. Một số người được hỏi cho rằng Dự án thay thế cầu I-5 nên được hoàn thành trước, trong khi những người khác cho rằng Dự án cải thiện khu phố hoa hồng I-5 nên được ưu tiên xây dựng. Một số người được hỏi bày tỏ sự không hài lòng với Dự án Cải thiện Khu phố Hoa hồng I-5 và chỉ ra rằng tài trợ cho dự án đó nên được chuyển sang hỗ trợ cải tiến Cầu Abernethy.

Nhận xét về các dự án đồng thời khác

“Loại bỏ nút thắt cổ chai tại Khu phố Hoa hồng.”

“Sửa cầu I5 trước!”

“Trang bị thêm Cầu Abernethy để có khả năng sống sót sau trận động đất.”

Sau đây là tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến các dự án đồng thời khác:

- Một số người được hỏi nói rằng các Dự án thay thế cầu I-5 nên được hoàn thành trước khi thực hiện thu phí trên I- 205.
- Một số người được hỏi cho biết nên loại bỏ nút thắt cổ chai tại khu vực I-5/Rose Quarter trước khi thực hiện thu phí trên I-5/Rose Quarter.- 205.

³⁶ Các nhận xét giải quyết các ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác được thảo luận riêng trong Phần 7.2.9 .

- Một số người được hỏi cho biết quỹ dành cho Dự án Cải thiện Khu phố Hoa hồng I-5 nên được chuyển hướng để cải thiện Cầu Abernethy.
- Một số người được hỏi thắc mắc về mối quan hệ giữa Dự án này và I- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Một số người được hỏi đã thảo luận về mối quan hệ giữa giá cả và nhu cầu vận chuyển. Một số ý kiến cho rằng dự án mở rộng đường không nên được thực hiện cho đến khi thu phí được thực hiện. Một số gợi ý rằng phí cầu đường nên đủ cao để ngăn chặn các chuyến đi không cần thiết.
- Một số người được hỏi nói rằng các dự án được đề xuất như một phần của biện pháp trái phiếu Get Move 2020 của Metro không giải quyết được năng lực hoặc tắc nghẽn.
- Một số người được hỏi đã khuyến nghị ODOT bao gồm các tác động từ việc chuyển đổi Cầu Vòm thành cây cầu dành riêng cho xe đạp và người đi bộ trong phân tích cho Dự án.
- Một số người được hỏi lưu ý rằng các chính sách và quyết định được đưa ra để thu phí trên I- 205 có thể đóng vai trò là nền tảng để xây dựng các dự án thu phí khác trong khu vực hoặc tiểu bang.

8 KẾT QUẢ: NHẬN XÉT CỦA CƠ QUAN VÀ BỘ LẠC

Phần này mô tả các nhận xét nhận được từ các cơ quan và bộ lạc trong quá trình tham gia này.

8.1 Ý kiến đại lý

Thư từ các cơ quan đã được nhận trong thời gian bình luận; Tài liệu đính kèm D bao gồm các bản sao của những bức thư này. Ngoài ra, các cơ quan còn đóng góp ý kiến thông qua cuộc họp phối hợp các cơ quan tham gia (Mục3.1.1), Hội nhóm công tác dự án (Mục3.1.2), các cuộc họp công cộng (Phần4.1.1), và khảo sát trực tuyến (Phần4.1.1), tất cả đều được ghi lại trong Tài liệu đính kèm D.

Các phần sau đây cung cấp một bản tóm tắt về đầu vào được cung cấp bởi mỗi cơ quan trong quá trình tham gia này.

8.1.1 Hạt Clackamas

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Hội đồng Ủy viên Quận Clackamas và Ủy ban Điều phối Quận Clackamas (C4). ODOT cũng đã nhận được ý kiến tại các cuộc họp với nhân viên từ Ủy ban Chuyển hướng Quận Clackamas (13/7/20) và C4 TAC (22/9/20). Ngoài ra, Quận Clackamas đã cung cấp thư chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia.

Nhận xét từ Quận Clackamas bao gồm những điều sau đây:

- Làm rõ các kết quả mong muốn của nghiên cứu và khả năng triển khai thu phí.
- Chuẩn bị phân tích tài chính của I- 205 Dự án cải tiến biện minh cho việc thu phí và chứng minh rằng nó không thể hoàn thành nếu không có kinh phí thu phí.
- Tolling trên I- 205 không nên được triển khai trước khi áp dụng thu phí trên toàn hệ thống.
- Ủy ban Giao thông vận tải Oregon nên làm rõ chính sách tài trợ cho các cải tiến đường cao tốc lớn trong khu vực.
- Doanh thu thu phí nên được giữ trong khu vực Dự án, nhưng khu vực Dự án cần được xác định.
- Mức độ chuyển hướng hiện tại của I- 205 không được chấp nhận và không nên là đường cơ sở.
- Các lựa chọn thay thế để nghiên cứu trong quy trình NEPA nên bao gồm những điều sau đây:
 - Giải pháp thay thế không xây dựng với cải tiến đầy đủ 6 làn đường mà không thu phí.
 - Phương án 3, 4 và 5.
 - Một giải pháp thay thế với Cầu Vòm chỉ dành cho xe đạp và người đi bộ; cũng là một giải pháp thay thế với hạn chế này và một cây cầu mới bắc qua sông Willamette.
 - Một phương án thay thế trong đó khu vực thu phí của I- 205 được mở rộng về phía tây của nút giao thông Đường Stafford và phía bắc của nút giao thông OR 212.

- Đánh giá thu phí trên toàn bộ I-5 và I- 205, phù hợp với House Bill 2017.
- Yêu cầu làm mẫu bổ sung:
 - Mô hình cơ sở không thu phí/không xây dựng năm 2018 và các kịch bản không thu phí/tăng công suất năm 2018.
 - Sử dụng mô hình nhu cầu đi lại năm 2040 của Metro để đánh giá việc định tuyến lại giao thông trong thời gian dài.
 - Áp dụng mô phỏng giao thông để hiểu tác động của việc tăng cường chuyển hướng.
 - Lập mô hình từng giải pháp thay thế với phí cầu đường được thực hiện trên I-5.
 - Định lượng tác động của việc định tuyến lại giao thông trên các tuyến đường chính trên toàn khu vực.
 - Phân tích hiệu suất giờ cao điểm trên tất cả các con đường chính.
- Đánh giá tác động sức khỏe và công bằng trong Đánh giá môi trường
 - Quy trình NEPA sẽ cho biết cách ODOT khắc phục tác động của việc chuyển hướng thu phí khi có khoảng trống về giao thông, bao gồm nhu cầu về các phương án thay thế phương tiện giao thông được cải thiện, chỗ ở cho người đi bộ được cải thiện và các đường băng qua sông bổ sung.

8.1.2 Thành phố Canby

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Thị trưởng Thành phố Canby. Ngoài ra, ODOT đã nhận được các ý kiến tại cuộc họp của Hội đồng Thành phố Canby (20/9/20). Nhận xét từ Canby bao gồm:

- Thực hiện thu phí sẽ chuyển tình trạng tắc nghẽn sang các công trình đường cao tốc khác.
- Giải pháp thay thế 3 và 4 tạo ra tác động chuyển hướng lớn nhất đối với OR 99E; nên đưa vào một giải pháp thay thế giúp ít chuyển hướng hơn qua trung tâm Quận Clackamas, bao gồm cả OR 99E.
- Mục đích của dự án không thừa nhận các mô hình đi lại trong khu vực không hoạt động trong môi trường chân không. Dự án này đang được xem xét riêng biệt với các dự án thu phí tiềm năng, do đó mô hình không phản ánh kết quả thực sự của việc thực hiện nhiều dự án.
- Xác định các chiến lược và dự án giảm thiểu cục bộ để giải quyết các tác động cục bộ đối với OR 99E và các con đường nối nó với I-5.
- Biện pháp giảm thiểu nên được đưa vào Dự án, không phụ thuộc vào doanh thu trong tương lai do phí cầu đường tạo ra.
- Doanh thu thu phí nên nằm trong các cộng đồng bị ảnh hưởng bởi Dự án.
- Tác động của việc thu phí đối với OR 99E đang được quan tâm; con đường này đã bị căng thẳng do tăng trưởng; không có nhiều lựa chọn thay thế thông qua Canby.
- Canby có thể là một phần của quá trình trong suốt quá trình phát triển Dự án như thế nào?

- Báo cáo vấn đề về doanh thu không rõ ràng. Doanh thu cần để làm gì? Nó sẽ được sử dụng trong khu vực hay cụ thể là ở Quận Clackamas?
- Các làn đường bổ sung trên I- 205 là cần thiết; phí cầu đường một mình sẽ không giải quyết được vấn đề tắc nghẽn; nếu phí cầu đường sẽ trả cho những làn đường này, điều này cần phải được thông báo rõ ràng cho công chúng.
- Các lựa chọn chuyển tuyến trong khu vực Dự án rất hạn chế; ODOT nên làm việc với TriMet để phát triển phương tiện công cộng cùng với việc thu phí.
- Các tác động chuyển hướng lớn nhất là trên các con đường tiếp cận từ I- 205 và I-5 đến 99E; địa điểm tệ nhất là xuống I-5 tại Aurora để vào OR 99E.
- Làm rõ liệu việc thu phí sẽ được thực hiện vĩnh viễn hay liệu chúng sẽ ngừng hoạt động.

8.1.3 thành phố Gladstone

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Hội đồng Thành phố Gladstone. Ngoài ra, ODOT đã nhận được các ý kiến tại cuộc họp của Hội đồng Thành phố Gladstone (11/8/20). Nhận xét từ Gladstone bao gồm những điều sau đây:

- Việc thu phí sẽ gây tổn hại cho nền kinh tế địa phương, làm giảm chất lượng cuộc sống của cư dân và tác động tiêu cực đến các doanh nghiệp và gia đình.
- Gladstone có tỷ lệ cao người cao tuổi và người khuyết tật sẽ bị ảnh hưởng.
- Nhiều cư dân Gladstone làm việc bên ngoài thành phố và sẽ phải trả phí hàng ngày.
- Chuyển hướng giao thông đã là một vấn đề ở Gladstone; chuyển hướng bổ sung có thể góp phần gây ra sự chậm trễ giao thông, tai nạn và sự chậm trễ trong phản ứng khẩn cấp.
- Thành phố Gladstone phản đối việc thu phí và thay vào đó ủng hộ giải pháp thay thế Không xây dựng (không thu phí); phí cầu đường là cách tồi tệ nhất để giải quyết thâm hụt kinh phí giao thông vận tải.
- Phí cầu đường ảnh hưởng không công bằng đến các cá nhân có thu nhập thấp; nhiều cư dân Gladstone không có tùy chọn làm việc từ xa hoặc sự linh hoạt trong lịch trình của họ và phải lái xe đi làm.
- Bảo mật dữ liệu là một mối quan tâm.
- ODOT đã chi bao nhiêu tiền để nghiên cứu phí cầu đường kể từ khi House Bill 2017 được thông qua?
- Các tài liệu của Dự án không phản ánh rằng hầu hết mọi người phản đối việc thu phí.
- Làm rõ mối quan hệ giữa phí cầu đường và cái tôi- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Làm rõ doanh thu thu phí sẽ được chi tiêu như thế nào và ở đâu và ai sẽ phân phối tiền.

8.1.4 Thành phố Hồ Oswego

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Giám đốc Thành phố Hồ Oswego. Ngoài ra, Thành phố Lake Oswego đã cung cấp một email chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia. Hồ Oswego

cũng góp phần vào I- 205 Bức thư của các thành phố (xem Phần 8.1.16). Nhận xét từ Hồ Oswego bao gồm:

- Nhu cầu giảm tắc nghẽn vượt ra ngoài giới hạn của I- 205 giữa Đường Stafford và OR 213.
- Vận chuyển hàng hóa và du lịch liên bang trên I- 205 có thể chuyển hướng vào I-5 để tránh thu phí, làm gia tăng tình trạng tắc nghẽn trên hành lang đó cho đến khi cơ chế thu phí tương tự được triển khai.
- Phân tích tài chính I- 205 Cải tiến Dự án nên được thực hiện để chứng minh rằng dự án không thể hoàn thành nếu không thu phí.
- Thu phí cũng nên được coi là một cơ chế tài trợ cho các cải tiến đường cao tốc khác trong khu vực, chẳng hạn như I-405 và OR 217, không chỉ trên I-405 và OR 217.- 205.
- Doanh thu thu phí trên I- 205 nên được đầu tư trong hành lang để cải thiện an toàn và đi lại dọc theo đoạn đường thu phí và để giảm thiểu tác động liên quan đến thu phí.
- Tolling trên I- 205 sẽ tăng cường chuyển hướng vào các con đường địa phương, cụ thể là Đường Stafford và OR 43, khiến chúng tắc nghẽn hơn và giảm sự an toàn của người đi bộ và người đi xe đạp. Các cải tiến đường đã xác định trên Đường Stafford không được tài trợ và sẽ yêu cầu thu hồi đất đáng kể và giảm thiểu tác động đến các khu vực nhạy cảm. Vấn đề an toàn tại OR 43/A Avenue sẽ càng trầm trọng hơn.
- Phân tích kỹ lưỡng tác động giao thông do thu phí I- 205 giữa Đường Stafford và OR 213, bao gồm cả việc chuyển hướng, vận hành và an toàn của các con đường địa phương.
- Nghiên cứu tác động đối với phương tiện giao thông thay thế; đánh giá các cải tiến có thể làm cho các chế độ thay thế trở thành một lựa chọn an toàn và khả thi.
- Phân tích giá tắc nghẽn trên toàn khu vực – bao gồm I-5, phần còn lại của I- 205, OR 217, Quốc lộ 26 và I-84.
- Đánh giá các tác động công bằng của việc thu phí đối với các cộng đồng bị thiệt thòi trong lịch sử.

8.1.5 Thành phố Oregon Thành phố

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Ủy ban Thành phố của Thành phố Oregon. Ngoài ra, ODOT đã nhận được các ý kiến tại cuộc họp của Ủy ban Thành phố (19/8/20). Thành phố Oregon cũng góp phần vào I- 205 Bức thư của các thành phố (xem Phần 8.1.16). Nhận xét từ Thành phố Oregon bao gồm:

- Chuẩn bị phân tích tài chính của I- 205 Dự án cải tiến biện minh cho việc thu phí và chứng minh rằng nó không thể hoàn thành nếu không có kinh phí thu phí.
- Ủy ban Giao thông vận tải Oregon nên làm rõ chính sách tài trợ cho các cải tiến đường cao tốc lớn trong khu vực.

- Thu phí nên được áp dụng công bằng cho tất cả các cải tiến đường cao tốc chính; Thành phố Oregon và Quận Clackamas không cần phải gánh vác các chi phí lớn cho dự án cơ sở hạ tầng.
- Doanh thu thu phí nên được giữ trong khu vực Dự án.
- Gánh nặng không cân xứng đối với Thành phố Oregon:
 - Tác động của phí cầu đường sẽ trái với mục tiêu của Ủy ban Thành phố về khả năng sinh sống.
 - Chuyển hướng bổ sung sẽ tác động đến cơ sở hạ tầng xuống cấp, giảm độ tin cậy của địa phương và hiệu quả di chuyển của người và hàng hóa; dẫn đến các vấn đề an toàn; cản trở tăng trưởng kinh tế; tăng ô nhiễm không khí trên các tuyến đường địa phương.
 - Thiếu các phương án vận chuyển thay thế sẽ gây ra nhiều sự phân tán trên đường phố địa phương; ODOT cần cho phép xe buýt/xe đưa đón dọc theo vai của I- 205.
 - Thành phố Oregon có các khu vực khó khăn về kinh tế và có nhiều người khuyết tật.
 - Nhiều người tiếp cận các dịch vụ y tế và xã hội ở Thành phố Oregon sẽ phải trả phí.
 - Phí cầu đường sẽ khiến Thành phố Oregon trở thành một nơi kém hấp dẫn hơn để sinh sống.
- Cần có phương án đi xe đạp và đi bộ qua sông Willamette.
- Mục tiêu và mục đích:
 - Nhìn vào gánh nặng và lợi ích ở cấp độ vi mô cho các khu vực lân cận, đặc biệt là Thành phố Oregon.
 - Các mục tiêu không giải quyết thỏa đáng các tác động cục bộ, đặc biệt là tác động đến chất lượng cuộc sống.
 - Các mục tiêu về đi lại an toàn, chất lượng không khí, sự di chuyển của người và hàng hóa, và độ tin cậy của thời gian di chuyển nên bao gồm các đường phố địa phương bị ảnh hưởng bởi sự chuyển hướng.
 - Đồng ý với mục tiêu rằng các giải pháp thay thế sẽ cung cấp một hệ thống thu phí có thể được mở rộng về quy mô, tích hợp với thu phí trên các tuyến đường khác và thích ứng với các hệ thống thu phí trong tương lai.
 - Cần giải quyết mức độ tắc nghẽn gia tăng ảnh hưởng đến hiệu quả đi lại và độ tin cậy của phương tiện công cộng.
- người mẫu:
 - Mô hình cơ sở không thu phí/không xây dựng năm 2018 và các kịch bản không thu phí/tăng công suất năm 2018.
 - Sử dụng mô hình nhu cầu đi lại năm 2040 của Metro để đánh giá việc định tuyến lại giao thông trong thời gian dài.
 - Áp dụng mô phỏng giao thông để hiểu tác động của việc tăng cường chuyển hướng.

- Định lượng tác động của việc định tuyến lại giao thông trên các tuyến đường chính trên toàn khu vực.
- Phân tích hiệu suất giờ cao điểm trên tất cả các con đường chính.
- Mô hình giao thông không thể mô hình đầy đủ hành vi của con người cho một dự án thu phí.
- Các lựa chọn thay thế để nghiên cứu trong quy trình NEPA nên bao gồm những điều sau đây:
 - Giải pháp thay thế không xây dựng với cải tiến đầy đủ 6 làn xe mà không thu phí.
 - Phương án 3, 4 và 5.
 - Một giải pháp thay thế với Cầu Vòm chỉ dành cho xe đạp và người đi bộ; cũng là một giải pháp thay thế với hạn chế này và một cây cầu mới bắc qua sông Willamette.
 - Một phương án thay thế trong đó khu vực thu phí của I- 205 được mở rộng về phía tây của nút giao thông Đường Stafford và phía bắc của nút giao thông OR 212.
 - Đánh giá thu phí trên toàn bộ I-5 và I- 205, phù hợp với House Bill 2017.
- Đánh giá tác động sức khỏe và công bằng trong Đánh giá môi trường.
- Quy trình NEPA sẽ cung cấp thông tin về cách ODOT giải quyết các tác động của việc thu phí, bao gồm các lựa chọn thay thế phương tiện công cộng, cải thiện chỗ ở cho người đi bộ và các lựa chọn phù hợp cho xe đạp và người đi bộ qua sông Willamette.
- Làm rõ mối quan hệ của cái Tôi- Dự án thu phí 205 đến I- Dự án Cải tạo 205; cái tôi- Trang web của Dự án Cải tiến 205 không chứa bất kỳ thông tin nào về thu phí; cái tôi- Dự án Cải tiến 205 phải được hoàn thành để thu phí nhằm gây được tiếng vang với cộng đồng.

8.1.6 Thành phố Tigard

ODOT đã nhận được ý kiến tại cuộc họp Hội đồng Thành phố Tigard (18/8/20). Nhận xét từ Tigard bao gồm:

- Thành phố Tigard khen ngợi ODOT về công việc tiếp cận cộng đồng để thu thập ý kiến phản hồi của cộng đồng.
- Làm rõ tác động của việc thu phí đối với thương mại xe tải.

8.1.7 Thành phố Tualatin

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Thị trưởng Tualatin thay mặt cho Hội đồng Thành phố. Ngoài ra, ODOT đã nhận được các ý kiến tại cuộc họp của Hội đồng thành phố Tualatin (27/7/20). Tualatin cũng đóng góp cho tôi- 205 Bức thư của các thành phố (xem Phần 8.1.16). Tualatin cũng cung cấp một email chấp nhận lời mời làm Cơ quan tham gia. Nhận xét từ Tualatin bao gồm:

- Làm rõ doanh thu thu được từ phí cầu đường trên I- 205 sẽ được đầu tư vào I- 205 hành lang.

- Phân tích NEPA cần đánh giá các tác động đến chất lượng cuộc sống của việc chuyển hướng, bao gồm các tác động đến độ tin cậy của giao thông vận tải, khả năng tiếp cận, sức khỏe cộng đồng, chất lượng không khí, kinh tế và an toàn.
- Xác định một kế hoạch tài trợ cho những cải tiến dựa trên cơ sở bình đẳng nhằm tăng cường các lựa chọn và chương trình vận chuyển phục vụ những người có thu nhập thấp hơn và những người dân bị thiệt thòi trong lịch sử.
- Tôi- Hành lang 205, đặc biệt là Đường Borland, thiếu các phương tiện an toàn dành cho người đi bộ và xe đạp.
- Mô hình hóa:
 - Chạy mô hình với thu phí trên I-5 thu phí.
 - Chạy mô hình với đường chân trời năm 2040.
 - Kết hợp các mô hình vận chuyển sau COVID 19 vào đánh giá.
- Làm rõ cách thức các mục tiêu và mục tiêu sẽ được giải quyết và kết hợp vào Dự án.
- Các lựa chọn thay thế:
 - Giải pháp thay thế nâng cao 3, 4 và 5.
 - Thêm một giải pháp thay thế trong đó khu vực thu phí kéo dài từ một vị trí ở phía tây Đường Stafford đến một vị trí ở phía bắc OR 212.
 - Xem xét việc thu phí ở quy mô khu vực để giải quyết các điểm tắc nghẽn ở Cầu Boone và Sông Columbia, thay vì "thu phí tại chỗ" khi gây ra tác động không đồng đều.
- Vốn chủ sở hữu nên được tham chiếu trong dự thảo Tuyên bố về Mục đích và Nhu cầu của Dự án.
- Cung cấp chi phí, nguồn tài trợ và ủy quyền cho việc nghiên cứu thu phí trên I- 205.
- Thiếu quá cảnh kết nối các thành phố trên I- 205 hành lang là một mối quan tâm.
- Làm rõ nếu thu phí sẽ ngừng sau khi xây dựng I- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Làm rõ tỷ lệ phần trăm doanh thu phí bao gồm quản lý.
- Thu phí nên được sử dụng để cung cấp cho mọi người một lựa chọn thay thế cho việc đi lại; không có sự thay thế nào khác trong tôi- hành lang 205 nơi mọi người sẽ không phải trả phí cầu đường.
- Những người từ bên ngoài khu vực tàu điện ngầm Portland nên trả phí thay vì cư dân địa phương.
- Việc gia tăng lưu lượng trên các tuyến đường địa phương trong Giải pháp thay thế 4 là không thể chấp nhận được; đường địa phương đã bị quá tải.
- Việc chuyển hướng sang Đường Borland có liên quan; nó có trường học, bệnh viện và một nhà thờ lớn.
- ODOT nên liên hệ với các cộng đồng có thể không tham gia, bao gồm cả người nhập cư.

- Làm rõ cách xác định các điểm cuối thu phí.
- Làm rõ những gì giảm thiểu sẽ bao gồm và làm thế nào nó sẽ được thanh toán cho.

8.1.8 Thành phố Tây Linn

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Hội đồng Thành phố West Linn. Ngoài ra, ODOT đã nhận được ý kiến tại cuộc họp của Hội đồng Thành phố West Linn (ngày 8/9/20). West Linn cũng đóng góp cho I- 205 Bức thư của các thành phố (xem Phần 8.1.16). Nhận xét từ West Linn bao gồm:

- Dự án sẽ tạo gánh nặng không tương xứng cho cư dân địa phương.
- Dự án nâng cao tiền lệ về cách các dự án cơ sở hạ tầng lớn được thanh toán.
- Ý kiến và sự phản đối từ West Linn và các cư dân địa phương khác đã không được xem xét.
- Chuyển hướng đã là một vấn đề trên đường địa phương; cái tôi- Dự án Cải tiến 205 phải được coi là hoàn thành để thu phí nhằm tạo tiếng vang với cộng đồng địa phương.
- ODOT nên ưu tiên đảm bảo tài trợ ngay lập tức của tiểu bang và liên bang và bắt đầu xây dựng I- 205 Dự Án Cải Tiến.
- Một cuộc đối thoại toàn khu vực về thu phí là cần thiết với phương pháp thu phí đồng thời và toàn khu vực trên tất cả các đường cao tốc chính.
- ODOT nên kéo dài thời lượng của bất kỳ khoản thu phí nào tới các điểm cuối khác nhau để giảm thiểu sự chuyển hướng.
- Doanh thu thu phí phải được chi tiêu trong khu vực thu phí.
- Việc thu phí nên được thực hiện với sự cộng tác của một công ty tư nhân chỉ có một lần thu phí.
- Làm rõ liệu phí cầu đường sẽ được thu bằng điện tử hay bằng trạm thu phí.
- Phí cầu đường nên được áp dụng tại Cầu Glenn Jackson (biên giới tiểu bang); những người từ Washington không trả tiền cho việc sử dụng các con đường ở Oregon.
- ODOT nên xem xét việc thu phí ở Trung tâm Portland để chi trả cho Dự án I-5 Rose Quarter.

8.1.9 Thành phố Wilsonville

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Thị trưởng Thành phố Wilsonville. ODOT cũng đã nhận được ý kiến tại cuộc họp của Hội đồng Thành phố Wilsonville (17/8/20). Thư nhận xét từ Wilsonville ngụ ý chấp nhận lời mời phục vụ với tư cách là Cơ quan tham gia. Wilsonville cũng

đóng góp cho I- 205 Bức thư của các thành phố (xem Phần 8.1.16). Nhận xét từ Wilsonville bao gồm những điều sau đây:

- Chỉ thu phí đoạn đường cao tốc này sẽ không tăng đủ doanh thu cũng như không giúp giảm tắc nghẽn trên toàn khu vực. Phân tích NEPA nên được mở rộng để xem xét thu phí theo khu vực trên I-5 và I- 205.
- Chuẩn bị phân tích tài chính của I- 205 Dự án cải tiến biện minh cho việc thu phí và chứng minh rằng nó không thể hoàn thành nếu không có kinh phí thu phí.
- Ủy ban Giao thông vận tải Oregon nên làm rõ chính sách tài trợ cho các cải tiến đường cao tốc lớn trong khu vực. Việc thu phí nên được áp dụng một cách công bằng cho các cải tiến đường cao tốc lớn trong khu vực.
- Phí cầu đường áp dụng cho I- 205 không nên trả tiền cho những cải tiến ở nơi khác. Doanh thu thu phí nên được giữ trong khu vực Dự án.
- Mô hình nhu cầu đi lại năm 2040 của Metro nên được sử dụng để đánh giá các mô hình định tuyến lại dài hạn sẽ dẫn đến việc thu phí đoạn đường này của I- 205.
- Nghiên cứu các tác động kinh tế và chất lượng cuộc sống đối với các cộng đồng bị ảnh hưởng bởi việc thu phí.
- Nghiên cứu sự thay đổi về số lượng phương tiện chuyển hướng sang đường địa phương và đường cao tốc tiểu bang (bao gồm OR 99E, OR 212, OR 43 và OR 213) và tác động của những con đường đó.
- Vị trí thu phí phía tây Đường Stafford có khả năng làm tăng đáng kể lưu lượng giao thông tại nút giao thông Đường I-5/Elligsen. ODOT nên xem xét các chiến lược giảm thiểu tiềm năng.
- Nhìn vào những thay đổi trong mô hình giao thông trong khu vực tàu điện ngầm Portland.
- Nghiên cứu thu phí trên toàn bộ I-5 và I- 205 nên được nghiên cứu.
- Nghiên cứu các phương án vận chuyển và phương tiện công cộng thay thế để khắc phục tác động của việc thu phí; cần đánh giá các tác động đối với dân số phụ thuộc vào quá cảnh.
- Đánh giá tác động sức khỏe và công bằng của từng phương án thay thế; kết hợp các biện pháp đo lường hiệu suất sức khỏe và công bằng, thực hiện phân tích công bằng và hợp tác với Cơ quan Y tế Oregon.
- Đường nông thôn ở Wilsonville đã trải qua một mức độ chuyển hướng cao.
- Phí cầu đường có thể ảnh hưởng đến giá trị tài sản của các vùng đất liền kề.
- Làm rõ liệu giá động có được áp dụng hay không.
- Làm rõ mối quan hệ với cái Tôi- Dự án Cải tiến 205 và nếu phí cầu đường sẽ giúp tăng công suất.
- Làm rõ doanh thu như thế nào nếu doanh thu thu trên hành lang sẽ ở lại trong hành lang.

8.1.10 thành phố Vancouver

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Thị trưởng Thành phố Vancouver. Ngoài ra, ODOT đã nhận được các ý kiến tại cuộc họp Hội đồng Thành phố Vancouver (24/8/20). Vancouver đã gửi email chấp nhận lời mời làm Cơ quan tham gia. Nhận xét từ Vancouver bao gồm những điều sau đây:

- Các chính sách xuất phát từ Dự án sẽ có ý nghĩa và ứng dụng trên toàn khu vực; để Thành phố Vancouver hỗ trợ Dự án, nó phải cung cấp phân phối công bằng các tác động và lợi ích và phản ánh các nguyên tắc được xác định trong Khung Chính sách Định giá Tắc nghẽn của Thành phố.
- Xem xét các tác động tích lũy của nhiều dự án thu phí.
- Hãy xem xét sự công bằng về mặt địa lý của việc thu phí trên các tuyến đường bắc-nam so với các khoản tài trợ khác cho các hành lang đông-tây.
- Phân tích các lựa chọn thay thế nên bao gồm thông tin chi tiết về những người dùng sẽ trả phí.
- Mục tiêu và mục đích:
 - Thêm mục tiêu về tăng khả năng tiếp cận việc làm và trung tâm việc làm trên toàn khu vực.
 - Thêm mục tiêu về các tùy chọn và tần suất chuyển tuyến gia tăng trong khu vực Dự án.
- Xác định và giải quyết tiêu chí triển khai và vận hành cũng như cách đánh giá tiêu chí đó liên quan đến toàn bộ hệ thống thu phí hiện được biết đến.
- Các chiến lược giảm thiểu phải được áp dụng trên toàn khu vực; những cư dân có thu nhập thấp ở Washington phải có khả năng tiếp cận các chương trình giảm giá và trợ cấp cũng như tăng cường các lựa chọn phương tiện công cộng.
- Trước khi triển khai thu phí, các rào cản pháp lý đối với việc sử dụng doanh thu thu phí để tài trợ cho các hoạt động vận chuyển và giới hạn địa lý phải được khắc phục.
- Các tác động phải được đánh giá trên toàn hệ thống, bao gồm hệ thống đường phố và đường cao tốc địa phương, không chỉ giới hạn ở khu vực liền kề với trạm thu phí.
- Cần có một phân tích đầy đủ về một hệ thống định giá (Phân tích khả thi định giá giá trị khu vực đô thị Portland, Khái niệm C).
- Cải tiến nên được gắn với hành lang trong đó doanh thu được tạo ra; doanh thu thu phí sẽ hỗ trợ cải thiện năng lực được xác định trong các kế hoạch khu vực được thông qua.
- Hôn ước:
 - Thành phố đánh giá cao thông tin liên lạc từ ODOT cho đến nay.
 - Dòng thời gian của Dự án phải cung cấp đủ thời gian cho sự tham gia có ý nghĩa.
 - Tiếp tục tham gia với các nhà hoạch định chính sách và cư dân Tây Nam Washington.
 - Tất cả các dự án thu phí phải có mức độ minh bạch cao và chiến lược quản lý rủi ro toàn diện, đồng thời được thực hiện theo từng giai đoạn để ngăn chặn sự gián đoạn đối với các khu vực nhỏ.

- Xem xét các lựa chọn phương tiện đi lại khác nhau như thế nào theo giới tính và đối với cha mẹ đơn thân.
- Hỗ trợ sử dụng thuật ngữ “tolling” cho rõ ràng.

8.1.11 tàu điện

Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon đã nhận được thư nhận xét từ Hội đồng Metro. ODOT đã nhận được một bản sao của bức thư gửi Ủy ban Giao thông vận tải Oregon và một bức thư từ Phó Giám đốc Kế hoạch và Phát triển Metro. Ngoài ra, Metro đã cung cấp thư chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia. Nhận xét từ Metro bao gồm:

- Metro ủng hộ chiến lược thu phí toàn diện cho khu vực tàu điện ngầm Portland.
- Thuật ngữ "hành lang" cần được định nghĩa một cách toàn diện để cho phép đưa ra nhiều giải pháp cụ thể cho từng hành lang (I- 205 và I-5).
- Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon nên tiếp tục thu hút sự tham gia của Hội đồng Metro, Ủy ban Cố vấn Chính sách Chung về Giao thông vận tải và công chúng trong tất cả các quyết định quan trọng của dự án; ODOT nên tiếp tục thu hút ý kiến đóng góp từ cộng đồng.
- Thực hiện thu phí trên I- 205 và I-5 đồng thời để tối đa hóa hiệu quả của hệ thống khu vực và giảm khí thải nhà kính.
- Quản lý nhu cầu vận tải:
 - Thu phí có thể được sử dụng để quản lý nhu cầu thay cho việc bổ sung công suất.
 - Quản lý nhu cầu vận chuyển nên được đưa vào dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu.
 - Bổ sung mục tiêu về phí cầu đường để sử dụng hiệu quả cơ sở hạ tầng và giảm các chuyến đi vào giờ cao điểm.
- Công bằng:
 - Thực hiện Dự án với lăng kính công bằng.
 - Phân phối lợi ích công bằng nên được bao gồm trong tuyên bố nhu cầu.
 - Thêm một mục tiêu vào việc mở rộng các lựa chọn đi lại cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường.
 - Metro hoan nghênh ODOT đã thành lập Ủy ban Tư vấn về Tính công bằng và Di động.
 - Các giải pháp thay thế dự án nên bao gồm các cân nhắc đặc biệt cho những người đã bị hệ thống giao thông vận tải gạt ra ngoài lề; xem xét khu vực địa lý nào bị ảnh hưởng nhiều nhất.
- Các lựa chọn thay thế:
 - Giải pháp thay thế 5 hoạt động tốt nhất trong việc quản lý nhu cầu vận tải và nên được chuyển sang quy trình NEPA.
 - Các phương án thay thế 3 và 4 nên được sửa đổi để cải thiện hiệu suất quản lý nhu cầu vận chuyển của chúng.
 - Việc phân tích sàng lọc nên diễn ra ở quy mô Hành lang di động khu vực.
 - Cần tính đến việc chuyển hướng và du lịch đa phương thức cho từng phương án.

- Các biện pháp thực hiện:
 - Bao gồm thước đo về thông lượng người trên I- 205 giữa Đường Stafford và OR 213.
 - Bao gồm tiêu chí đánh giá về khả năng chi trả cho các nhóm yếu thế và thước đo hiệu suất liên quan đến giảm giá và miễn trừ.

8.1.12 Cục Giao thông vận tải Portland

ODOT đã nhận được hai thư nhận xét từ Ủy viên phụ trách Cục Giao thông vận tải Portland và Giám đốc của nó, cũng như một lá thư từ Giám đốc phản hồi về Kế hoạch điều phối cơ quan dự thảo. Cơ quan văn phòng cũng cung cấp thư chấp nhận lời mời làm Cơ quan tham gia. Nhận xét từ văn phòng bao gồm những điều sau đây:

- Dự án mang đến cơ hội sử dụng thu phí để thúc đẩy các mục tiêu quản lý nhu cầu, khí hậu, an toàn và công bằng được thông qua trong Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực.
- Các cơ quan tham gia nên cùng nhau thảo luận về các mối quan tâm và cơ hội, đặc biệt là khi Dự án liên quan đến các dự án thu phí trong tương lai trên toàn khu vực.
- Ủy ban Cố vấn Chính sách Chung về Giao thông vận tải nên có cơ hội cung cấp thông tin đầu vào cho Dự án.
- Nhóm Dự án nên cố gắng lắng nghe càng nhiều tiếng nói bên ngoài các cơ quan chính phủ càng tốt và đặc biệt là từ các thành viên cộng đồng Da đen, Người bản địa, Người da màu và Slavic.
- Dự thảo Mục đích và Tuyên bố Nhu cầu:
 - Tuyên bố mục đích nên được sửa đổi để nêu rõ Dự án sẽ quản lý nhu cầu theo cách an toàn, đáng tin cậy, công bằng và tiết kiệm chi phí và tối đa hóa việc sử dụng hiệu quả năng lực đường bộ; và nó sẽ tạo ra doanh thu để cải thiện khả năng tiếp cận và di chuyển trong khu vực.
 - Tuyên bố nhu cầu phải phản ánh các nhu cầu đối với dịch vụ vận chuyển bổ sung, tăng cường cơ sở vật chất cho người đi bộ và xe đạp, và nâng cao công bằng chủng tộc và xã hội.
- Mục tiêu và mục đích:
 - Cần nêu rõ những nhóm dân số nào "trước đây chưa được quan tâm đúng mức hoặc chưa được đại diện đầy đủ hoặc bị tác động tiêu cực bởi các dự án giao thông vận tải".
 - Nên tuyên bố rõ ràng rằng Dự án sẽ được thiết kế để giảm thiểu và loại bỏ các sự cố nghiêm trọng và nghiêm trọng đối với I- 205 và các tuyến đường khác bị ảnh hưởng bởi Dự án.
 - Nên tham khảo việc giảm ô nhiễm không khí do phương tiện giao thông và phát thải khí nhà kính thông qua việc chuyển sang các phương thức khác và phương tiện có sức chứa cao hơn.
- Các lựa chọn thay thế:
 - Giải pháp thay thế 5 hoạt động tốt nhất để quản lý nhu cầu vận chuyển và nên được nâng cao để xem xét thêm.

- Phương án 3 và 4 nên được sửa đổi để hỗ trợ tốt hơn cho việc quản lý nhu cầu vận tải.
- Việc lập mô hình các giải pháp thay thế nên bao gồm việc thu phí trên I-5 để có sự hiểu biết toàn diện về hệ thống khu vực.
- Sử dụng Khuôn khổ Hành lang Di động của Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực.
- Áp dụng lăng kính công bằng vào phân tích sàng lọc các lựa chọn thay thế.
- Phân tích sàng lọc đường như ưu tiên tạo doanh thu hơn quản lý nhu cầu vận tải.

8.1.13 Cảng Portland

ODOT đã nhận được thư từ Cảng Portland chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia. Trong bức thư đó, Cảng cũng có những ý kiến sau:

- Cảng hỗ trợ thu phí như một chiến lược để đạt được các mục tiêu liên quan đến lưu lượng truy cập và doanh thu.
- Quyết định về cách thực hiện thu phí trên I- 205 sẽ thông báo tường thuật công khai về thu phí và thành công cuối cùng của các dự án khác.
- TÔI- 205 là một cơ sở quan trọng như là tuyến đường chính giữa Sân bay Quốc tế Portland và các chủ hàng ở các khu vực khác của tiểu bang; nó cũng quan trọng đối với khách du lịch và công nhân sân bay.

8.1.14 Cảng Vancouver

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Cảng Vancouver, trong đó có các nhận xét sau:

- Bất kỳ giải pháp thay thế thu phí thành công nào, ở mức tối thiểu, phải duy trì khả năng di chuyển của hàng hóa.
- Giảm tác động chi phí cho các doanh nghiệp và công trình bằng cách giảm mức phí cầu đường ngoài giờ cao điểm và hạn chế số lần thu phí trên mỗi phương tiện mỗi ngày.
- Các cơ hội để cải thiện khả năng vận chuyển hàng hóa thông qua Dự án này cần được xem xét đầy đủ.
- Vốn huy động được trong I- Hành lang 205 phải được tái đầu tư vào việc bảo trì và cải tiến trong cùng một hành lang.
- Khả năng duy trì kinh phí cần thiết để đảm bảo độ tin cậy và khả năng di chuyển hiệu quả của hàng hóa là rất quan trọng đối với sự thành công của việc thu phí.

8.1.15 Hội đồng Giao thông Khu vực Tây Nam Washington

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Hội đồng Giao thông Khu vực. ODOT cũng đã nhận được ý kiến tại cuộc họp Ban Giám đốc của Hội đồng Giao thông Vận tải Khu vực (ngày 1/9/20).

Ngoài ra, hội đồng đã cung cấp một lá thư chấp nhận lời mời làm Cơ quan tham gia. Nhận xét từ hội đồng bao gồm những điều sau đây:

- Mối quan hệ với tôi- Dự án Cải tiến 205:

- Làm rõ mối quan hệ giữa cái tôi- Dự án Thu phí 205 và I- 205 Dự án Cải tiến trong dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu.
- Làm rõ nếu tôi- 205 Dự án Cải tiến phụ thuộc vào doanh thu phí.
- Nếu có tiện ích độc lập giữa các dự án, nó cần được chứng minh.
- Phân tích tác động:
 - Các tác động về giao thông và công bằng của người sử dụng cần được đánh giá và giảm thiểu ở quy mô khu vực của khu vực quy hoạch đô thị.
 - Đánh giá các dự án giảm tắc nghẽn sẽ được tài trợ bằng phí cầu đường trong đánh giá tác động tích lũy.
- Công bằng:
 - Xem xét sự công bằng về mặt địa lý của việc thu phí trên các hành lang bắc-nam so với các khoản tài trợ khác cho các hành lang đông-tây.
 - Công bằng hai bang là một mối quan tâm; điều này không được phản ánh trong các mục tiêu và mục tiêu.
- Các lựa chọn thay thế:
 - Phân tích các lựa chọn thay thế nên bao gồm thông tin chi tiết về những người dùng sẽ trả phí.
 - Đánh giá thu phí mà không có tôi- 205 Dự Án Cải Tiến.
 - đánh giá cái tôi- Dự án Cải tiến 205 không thu phí (một giải pháp thay thế Không thu phí).
 - Nâng cao Giải pháp thay thế 5 để xem xét thêm.
 - Làm rõ thêm tiêu chí “Triển khai và Vận hành” trước khi loại bỏ bất kỳ phương án thay thế nào dựa trên tiêu chí đó; đánh giá toàn bộ hệ thống thu phí (theo kế hoạch).

8.1.16 tôi- 205 thành phố

Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon đã nhận được thư nhận xét từ Thị trưởng của Hồ Oswego, Milwaukie, Thành phố Oregon, Tualatin, West Linn và Wilsonville , những người đã xác định chung các thành phố của họ là “The I- 205 thành phố.” Nhận xét từ nhóm này bao gồm:

- Nghiên cứu các tác động lâu dài của việc thu phí đối với các cộng đồng xung quanh và sự gia tăng chuyển hướng giao thông trên các tuyến đường địa phương.
- Phân tích tác động thu phí đối với tắc nghẽn và tạo doanh thu cho hệ thống đường cao tốc khu vực. Tolling trên tôi- 205 và I-5 nên được triển khai đồng thời. Chi thu phí đoạn đường cao tốc này sẽ không tăng đủ doanh thu cũng như không giúp giảm tắc nghẽn trên toàn khu vực.
- Nghiên cứu các lựa chọn phương tiện giao thông công cộng và phương tiện giao thông thay thế với lăng kính công bằng cho tính di động.
- Các giải pháp thay thế sẽ cung cấp các cải tiến về phương tiện giao thông công cộng và giao thông công cộng thay thế cụ thể và cho thấy các tác động bất bình đẳng đối với các cộng đồng có thu nhập thấp sẽ được giải quyết như thế nào.

- Doanh thu thu phí nên được đầu tư vào hành lang thu phí.

8.1.17 Quận Washington

ODOT đã nhận được thư nhận xét từ Hội đồng Ủy viên Quận. Ngoài ra, ODOT đã nhận được các ý kiến tại các cuộc họp với Hội đồng Ủy viên Quận Washington (11/8/20), Ủy ban Điều phối Quận Washington (17/8/20) và TAC của Ủy ban Điều phối (6/8/20). Quận Washington cũng cung cấp một lá thư chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia. Nhận xét từ Quận Washington bao gồm những điều sau:

- Quận Washington hỗ trợ mục đích kép của Dự án là quản lý tắc nghẽn và tài trợ cho các dự án giảm tắc nghẽn.
- Cần phải hiểu mức độ chuyển hướng để xác định biện pháp giảm thiểu thích hợp.
- Giai đoạn này nên lập kế hoạch cho việc triển khai thu phí trong tương lai trên cả I-5 và I- 205.
- Giữ tính công bằng ở vị trí hàng đầu trong quá trình lập kế hoạch và thực hiện Dự án.
- Doanh thu thu phí nên được ưu tiên cho I- 205 Dự án Cải tạo và giảm thiểu tác động chuyển dòng; ngoài ra, doanh thu nên được dành để hiện đại hóa hệ thống đường cao tốc khu vực và hỗ trợ quá cảnh.
- Làm rõ nếu các biện pháp hiệu suất được trọng số hoặc ưu tiên.
- Làm rõ mức phí được sử dụng như thế nào khi so sánh các phương án sàng lọc.
- Yêu cầu ODOT tổng hợp các câu hỏi từ các khu vực tài phán khác và chia sẻ.
- Làm rõ lý do tại sao Phương án thay thế 5 không được khuyến nghị để xem xét thêm.
- Giảm phát thải khí nhà kính nên nằm trong mục tiêu và mục tiêu hơn là tuyên bố nhu cầu.
- Hiện đã xảy ra tình trạng ùn tắc nghiêm trọng trên các tuyến đường địa phương song song với I- 205.
- Mô hình khu vực có thể không đủ để mô hình hóa tắc nghẽn.
- Tác động kết hợp của việc thu phí trên cả I-5 và I- 205 về phân luồng giao thông bổ sung chưa được nghiên cứu.
- Có lo ngại về sự thiếu nhất quán trong các mốc thời gian của I- Dự án Cải tiến 205 và thu phí.
- Việc phân tích có thể mất nhiều thời gian hơn dự kiến đối với chương trình thu phí.
- Dành thời gian để phát triển một kế hoạch giải quyết vấn đề công bằng; có lo ngại về việc chuyển hướng giao thông sang các khu dân cư có thu nhập thấp hơn và tăng rủi ro về an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp.
- Làm rõ nguồn thu phí sẽ được phân bổ ở đâu và như thế nào.

8.1.18 Bộ Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington

ODOT đã nhận được thư từ Bộ Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington chấp nhận lời mời làm Cơ quan Tham gia và đưa ra nhận xét sau:

- Việc thực hiện thu phí phải mang lại lợi ích trực tiếp cho những người trả phí.

8.1.19 Thư và Email Cơ quan khác

Ngoài các cơ quan được liệt kê trước đây, các cơ quan sau đây đã cung cấp email hoặc thư chấp nhận lời mời làm Cơ quan tham gia, nhưng không có nhận xét về Dự án:

- Quận Clark.
- Thành phố Gresham.
- Thành phố Thung lũng Hạnh phúc.
- Thành phố Milwaukie.
- Sở Chất lượng Môi trường Oregon.
- Văn phòng Bảo tồn Lịch sử Tiểu bang Oregon.

Cơ quan Bảo vệ Môi trường Hoa Kỳ đã gửi thư từ chối lời mời của Cơ quan Tham gia.

8.2 bình luận bộ lạc

Không nhận được bình luận nào từ các bộ lạc trong cuộc giao tranh này. Các Bộ lạc Liên minh của Cộng đồng Grand Ronde của Oregon đã gửi thư từ chối lời mời làm Cơ quan Tham gia nhưng yêu cầu bắt đầu tham vấn giữa chính phủ với chính phủ.

9 KẾT QUẢ: THÔNG TIN ĐẦU VÀO TỪ CÁC CỘNG ĐỒNG TRƯỚC ĐÂY VÀ HIỆN TẠI BỊ LOẠI TRỪ VÀ KHÔNG ĐƯỢC PHỤC VỤ

Trong quá trình tham gia này, ODOT cố tình tìm cách thu hút những người trước đây và hiện đang bị loại trừ trong các quy trình lập kế hoạch giao thông vận tải và không được hệ thống giao thông phục vụ.

Thu phí mang lại những lợi ích như cải thiện độ tin cậy của việc đi lại và cải thiện hệ thống giao thông. Tuy nhiên, việc thu phí có thể ảnh hưởng nhiều hơn đến một số nhóm dân cư do khả năng chi phí vận chuyển cao hơn tương ứng, các lựa chọn vận chuyển hạn chế hơn trong các khu vực nhà ở có chi phí thấp hơn, tính linh hoạt trong lịch trình bị hạn chế và các tài xế cố gắng tránh thu phí phải định tuyến lại giao thông qua các khu vực lân cận của họ.

Khung vốn chủ sở hữu³⁷ mô tả cam kết của Chương trình thu phí Oregon nhằm giảm thiểu gánh nặng và tối đa hóa lợi ích cho các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ. Khuôn khổ Công bằng đã được soạn thảo để phù hợp với Tiêu đề VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964, cấm phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da và nguồn gốc quốc gia trong các chương trình và hoạt động nhận hỗ trợ tài chính của liên bang.

ODOT đang làm việc với Ủy ban Cố vấn về Tính công bằng và Tính di động để cung cấp thông tin đầu vào về các chiến lược tính di động và tính công bằng trong suốt quá trình xem xét môi trường. Cụ thể, ủy ban sẽ xem xét những điều sau đây:

- Sự sẵn có của quá cảnh và các lựa chọn vận chuyển khác.
- Nhu cầu vận chuyển và lợi ích dành cho Người da màu và những người có thu nhập thấp cũng như những người có trình độ tiếng Anh hạn chế hoặc khuyết tật sống gần hoặc đi qua khu vực Dự án.
- Hiểu rõ hơn về các lợi ích và tác động của khu dân cư đối với các cộng đồng gần các cơ sở thu phí (ví dụ: thay đổi đối với giao thông cắt ngang, các lựa chọn dành cho người đi bộ và xe đạp, tiếp cận phương tiện công cộng).

Các tác động đối với các cộng đồng bị loại trừ và không được phục vụ trong lịch sử và hiện tại sẽ được xem xét trong quá trình đánh giá môi trường.

Phần này mô tả thông tin đầu vào cụ thể nhận được từ các cộng đồng trước đây và hiện tại đã bị loại trừ và không được phục vụ bởi các dự án giao thông vận tải. So sánh được thực hiện giữa đầu vào nhận được từ những người trong các cộng đồng này và người trả lời nói chung.

³⁷ Khuôn khổ Công bằng của Chương trình Thu phí Oregon có sẵn trực tuyến:

https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/Toll_Projects_Equity_Framework_with_AppendixA.pdf

9.1 Xác định các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ

Dựa trên Khuôn khổ Công bằng, những người từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ bao gồm, nhưng không giới hạn ở những điều sau:

- Người có thu nhập thấp³⁸ hoặc bất lợi về kinh tế.
- Cộng đồng người da đen, người bản địa và người da màu.
- Người lớn tuổi và trẻ em.
- Những người nói ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh, đặc biệt là những người có trình độ tiếng Anh hạn chế.
- Những người sống với khuyết tật.

9.2 nguồn

Thông tin đầu vào từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ được rút ra từ cuộc khảo sát trực tuyến, trong đó có các câu hỏi về nhân khẩu học liên quan đến chủng tộc/sắc tộc, tuổi tác, giới tính và thu nhập. Ngoài ra, các câu trả lời khảo sát nhận được bằng các ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh cũng được xem xét trong phân tích này. Dữ liệu nhận được qua email, thư thoại, thư và trong hội thảo trên web và bản trình bày không được bao gồm vì các câu hỏi nhân khẩu học không được bao gồm trong các định dạng này.

9.3 phương pháp luận

9.3.1 Khảo sát trực tuyến

Sử dụng các câu hỏi nhân khẩu học trong cuộc khảo sát trực tuyến, một phân tích lập bảng chéo đã được tiến hành cho các câu trả lời cho các câu hỏi trắc nghiệm và câu hỏi mở. Bàn 9-1 bao gồm các cộng đồng được xác định trong cuộc khảo sát và các câu trả lời được phân tích.

³⁸ Đối với các mục đích của Dự án, “thu nhập thấp” sẽ được định nghĩa là 200 phần trăm mức nghèo liên bang để phù hợp với dữ liệu có sẵn thông qua Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, để phù hợp với định nghĩa của các bên liên quan trong khu vực về thu nhập thấp và phù hợp hơn bao gồm các chi phí sinh hoạt trên và ngoài chi phí thực phẩm.

Bàn9-1 . Các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ được xác định trong Khảo sát trực tuyến

Cộng đồng	Câu hỏi	phản hồi
Người da đen, người bản địa và người da màu ¹	Làm thế nào để bạn xác định chủng tộc/sắc tộc của bạn? (chọn tất cả những gì áp dụng)	<ul style="list-style-type: none"> Bất kỳ câu trả lời nào cho thấy những điều sau đây được phân loại là Người da đen, Người bản địa và Người da màu: Người Châu Phi, Người Mỹ gốc Phi/Người da đen, Người Mỹ gốc Ấn hoặc Người bản địa Alaska, Người Châu Á, Người gốc Tây Ban Nha/Người Mỹ Latinh, Người bản địa Trung hoặc Nam Mỹ, Người Trung Đông và/hoặc Người bản địa Người Hawaii hoặc Đảo Thái Bình Dương. Tám mươi (80) người trả lời tự xác định là Slavic. Trong số 72 người này đã hoàn thành cuộc khảo sát bằng tiếng Nga và là những người nhập cư thế hệ đầu tiên được khuyến khích tham gia bởi một liên lạc viên gắn kết cộng đồng. Trong một số trường hợp, nhóm này được kết hợp với các cộng đồng khác trong lịch sử và hiện đang bị loại trừ để báo cáo về các phản hồi từ nhóm Người da đen, Người bản địa và Người da màu – như đã lưu ý trong báo cáo này. Bất kỳ câu trả lời nào chỉ cho thấy người Da trắng/Da trắng đều bị loại trừ. Các câu trả lời chỉ ra Người da trắng/Da trắng và một hoặc nhiều câu trả lời ở trên đã được đưa vào.
Người cao tuổi	Tuổi	<ul style="list-style-type: none"> 65 tuổi trở lên
Những người có thu nhập thấp hoặc bất lợi về kinh tế	Thu nhập hộ gia đình hàng năm	<ul style="list-style-type: none"> Lên đến \$49,999 mỗi năm ²

Lưu ý: Cuộc khảo sát trực tuyến không bao gồm bất kỳ câu hỏi nào yêu cầu người trả lời xác định xem họ có bị khuyết tật hay không.

¹ Người da đen, người bản địa và người da màu bao gồm người trả lời là người Mỹ gốc Phi/người Mỹ gốc Phi, người Mỹ gốc Ấn, người Châu Á/Đảo Thái Bình Dương và người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh. Trong một số hình và bảng, từ viết tắt “BIPOC” được sử dụng để đại diện chung cho các quần thể này.

² Định mức chuẩn nghèo của liên bang ở khu vực Portland là \$26,200 cho một hộ gia đình bốn người. Chương trình Thu phí Oregon đang sử dụng mức hướng dẫn là 200% mức liên bang, tương tự như các dự án giao thông vận tải khác trong khu vực. Các câu hỏi khảo sát không hỏi quy mô hộ gia đình. Các hộ gia đình lớn hơn có thu nhập lớn hơn \$49.999 mỗi năm có thể được coi là có thu nhập thấp nhưng không được phân tích ở đây.

Những người trả lời đã chọn “Không muốn trả lời” hoặc “Thích tự mô tả” không được đưa vào phân tích này. Một người trả lời đã cung cấp bản mô tả bản thân phù hợp với người Da trắng/Da trắng và được chuyển vào nhóm đó. 229 người trả lời khác tự mô tả đã không cung cấp câu trả lời phù hợp và được đánh dấu là “Từ chối”.

Các câu trả lời trắc nghiệm và kết thúc mở đã được gửi tới Research Dataworks Inc. để phân tích lập bảng chéo nhằm kiểm tra kết quả cho các nhóm nhân khẩu học khác nhau (xem Tài liệu đính kèm C). Phân tích bảng chéo minh họa cách các nhóm nhân khẩu học khác nhau trả lời các câu hỏi trắc nghiệm. Đối với câu trả lời cho các câu hỏi khảo sát mở, các nhận xét được sắp xếp theo chủ đề và bất kỳ sự khác biệt nào theo nhóm nhân khẩu học đều được hiển thị. (Xem phần4.2.2 để biết thêm chi tiết về phân tích các nhận xét bằng văn bản nhận được để trả lời các

câu hỏi mở.) Các nhận xét sau đó được nhóm nhân khẩu học xem xét để đánh giá cường độ của các chủ đề chính.

Với mục đích phân tích và để tạo ra các nhóm nhân khẩu học lớn hơn và đáng tin cậy hơn, một số loại chủng tộc/sắc tộc đã được kết hợp. Đây là một thực tế phổ biến với một số phản hồi trong một số nhóm chủng tộc/sắc tộc tương tự nhưng vẫn khác biệt với các nhóm lớn hơn khác (ví dụ: người gốc Phi và người Mỹ gốc Phi/người da đen). Các danh mục này được sử dụng trong các biểu đồ và đồ thị trong suốt phần này bằng cách sử dụng các màu được xác định trong Bàn 9-2. Màu sắc dành cho người lớn tuổi và người có thu nhập thấp cũng được bao gồm trong bảng này.

Bàn 9-2. Danh mục kết hợp để phân tích

Danh mục kết hợp	Chủng tộc/Sắc tộc	Số người trả lời
người gốc Phi/người Mỹ gốc Phi	<ul style="list-style-type: none"> Người châu Phi Người Mỹ gốc Phi/Da đen 	122
người Mỹ da đỏ	<ul style="list-style-type: none"> Người Mỹ da đỏ hoặc thổ dân Alaska 	87
Châu Á / Thái Bình Dương	<ul style="list-style-type: none"> Châu Á Thổ dân Hawaii hoặc Đảo Thái Bình Dương 	247
Tây Ban Nha	<ul style="list-style-type: none"> Tây Ban Nha/Mỹ Latinh Thổ dân Trung hoặc Nam Mỹ 	173
tiếng Xla-vơ	<ul style="list-style-type: none"> tiếng Xla-vơ 	80
Da trắng/Da trắng	<ul style="list-style-type: none"> Da trắng/Da trắng 	1,990
Người da đen, người bản địa và người da màu (và người Slavic)	<ul style="list-style-type: none"> Người châu Phi Người Mỹ gốc Phi/Da đen Người Mỹ da đỏ hoặc thổ dân Alaska Châu Á Thổ dân Hawaii hoặc Đảo Thái Bình Dương Tây Ban Nha/Mỹ Latinh Thổ dân Trung hoặc Nam Mỹ tiếng Xla-vơ 	651
<i>Lưu ý: Slavic được đưa vào nhóm này vì phần lớn những người được hỏi này là những người nói tiếng Nga và những người nhập cư gần đây.</i>		
65+	<ul style="list-style-type: none"> 65 tuổi trở lên 	467
<\$50K	<ul style="list-style-type: none"> Lên đến \$49,999 mỗi năm 	552

Một số người được hỏi đã chọn nhiều câu trả lời cho câu hỏi nhân khẩu học về chủng tộc và dân tộc. Kết quả là, có thể có một số câu trả lời bị tính trùng lặp giữa các mối quan tâm được

sắp xếp theo chủng tộc và sắc tộc. Hơn 900 trong số 4.600 người trả lời khảo sát đã chọn không cung cấp thông tin nhân khẩu học, vì vậy họ không thể đưa vào phân tích.³⁹

Phần 9.5 làm nổi bật các chủ đề chính của nhận xét từ các nhóm nhân khẩu học khác nhau và các khu vực nơi phản hồi của nhóm cụ thể khác với phản hồi khảo sát tổng thể.

9.3.2 Khảo sát bằng ngôn ngữ

Như được mô tả trong Phần 4.1.1, nhóm Dự án đã cung cấp thông tin Dự án bằng ngôn ngữ cho các cộng đồng trong khu vực Dự án thông qua chín liên lạc viên tham gia cộng đồng, những người này đã kết nối với cộng đồng của họ bằng các ngôn ngữ ưa thích. Các liên lạc viên đã phân phối các liên kết khảo sát bằng ngôn ngữ (mỗi ngôn ngữ có một liên kết riêng) bằng cách sử dụng các cuộc gọi điện thoại, cuộc gọi video, nền tảng truyền thông xã hội, văn bản và email. Một số liên lạc viên đã phân phối các bản khảo sát trên giấy và sau đó nhập các câu trả lời của bản khảo sát trên giấy theo cách thủ công bằng cách sử dụng liên kết bằng ngôn ngữ cụ thể của họ. Một số khảo sát bằng ngôn ngữ đã được gửi trực tiếp thông qua bản dịch tiếng Tây Ban Nha của toàn bộ cuộc khảo sát và nhà mở trực tuyến.

Nhóm Dự án đã gửi các câu trả lời khảo sát bằng ngôn ngữ để dịch và sau đó kết hợp các câu trả lời đó vào phân tích khảo sát trực tuyến tổng thể (xem Phần 6 và 7). Các câu trả lời khảo sát bằng ngôn ngữ đã được đọc và xem xét riêng biệt với phần còn lại của kết quả khảo sát trực tuyến để kiểm tra thông tin đầu vào từ những người nói ngôn ngữ khác tiếng Anh, đặc biệt là những người có trình độ tiếng Anh hạn chế.⁴⁰ Xem Tài liệu đính kèm D để xem xét tất cả các câu trả lời khảo sát đóng và mở.

Các cuộc khảo sát được trả về bởi những người nói các ngôn ngữ khác tiếng Anh là một phần của phân tích lập bảng chéo tổng thể nhưng không được phân tích riêng thông qua lập bảng chéo. Thay vào đó, các câu trả lời cho các câu hỏi trắc nghiệm từ các cuộc khảo sát đã dịch được đếm thủ công và các câu trả lời mở được xem xét để tìm bất kỳ sự khác biệt nào so với các chủ đề chính tổng thể như được mô tả trong phần sau.

Nhận xét bằng các ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh

(Những câu trả lời này đã được dịch sang tiếng Anh từ ngôn ngữ gốc của chúng.)

“Có quá nhiều thông tin để đưa ra quyết định đồng ý hay không đồng ý.” (Người Tây Ban Nha)

“Nhóm thu nhập thấp sử dụng I-205 mỗi ngày sẽ có một gánh nặng.” (Người Trung Quốc)

“Tôi đi làm hàng ngày, 5 ngày một tuần, 5 ngày đó tôi có phải trả phí cầu đường không?” (Tiếng

³⁹ Thời gian khảo sát và bình luận được mở cho bất kỳ ai muốn tham gia. Những người được hỏi không đại diện cho một mẫu ngẫu nhiên các hộ gia đình ở Quận Clackamas hoặc khu vực đô thị Portland và do đó không đại diện theo thống kê cho toàn bộ dân số.

⁴⁰ Các câu trả lời bằng ngôn ngữ không nhất thiết chỉ ra trình độ tiếng Anh hạn chế. Những người nói ngôn ngữ khác tiếng Anh có thể đã gửi câu trả lời khảo sát bằng tiếng Anh; do đó, những thứ đó không được bao gồm ở đây.

9.4 Phản hồi khảo sát đã dịch

9.4.1 Dịch khảo sát

Nhận xét bằng tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt, tiếng Nga, tiếng Trung giản thể và phồn thể. Bàn 9-3 hiển thị số lượng khảo sát được dịch theo ngôn ngữ. Trong số hơn 4.600 bình luận nhận được, 329 (7%) bằng ngôn ngữ khác tiếng Anh.

Bàn 9-3 . Số khảo sát đã nhận theo ngôn ngữ

Nguồn bình luận	Số lượt gửi nhận xét
khảo sát trực tuyến tiếng Tây Ban Nha	79
Khảo sát trực tuyến tiếng Việt	68
Khảo sát trực tuyến của Nga	72
Khảo sát tiếng Trung giản thể và phồn thể	110
Tổng số lượt gửi nhận xét đã dịch đã nhận được	329

9.4.2 Chủ đề chính

Các câu trả lời được gửi bằng các ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh không khác biệt đáng kể so với các câu trả lời tổng thể. Một vài chủ đề chính phát sinh từ việc phân tích các bình luận trực nghiệm và kết thúc mở như được liệt kê dưới đây.

- Đối với các câu hỏi trắc nghiệm về mục đích và nhu cầu của bản thảo, mục tiêu và mục tiêu cũng như các lựa chọn thay thế, các câu trả lời bằng ngôn ngữ khác có nhiều khả năng đánh dấu “không có ý kiến” hoặc “không đồng ý cũng không phản đối”.
- Hơn 300 người trả lời đã gửi khảo sát bằng ngôn ngữ khác bày tỏ ít lo ngại hơn nhiều về việc giảm thiểu sự chuyển hướng tiêu cực sang đường phố địa phương so với tất cả những người trả lời. “Cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí” là mối quan tâm hàng đầu được xác định bởi những người hoàn thành cuộc khảo sát bằng ngôn ngữ khác và “giảm tắc nghẽn giao thông” là mối quan tâm quan trọng thứ hai.
- Các cuộc khảo sát từ những người nói ngôn ngữ khác tiếng Anh thường bao gồm các nhận xét về tình trạng của nền kinh tế và tác động của nó đối với tình trạng thất nghiệp, cũng như tác động tài chính cá nhân của phí cầu đường.
- Nhiều câu trả lời khảo sát kết thúc mở cho thấy mối quan tâm của những người nói tiếng Anh hạn chế rất giống với mối quan tâm của những người được hỏi có thu nhập thấp.
- Tương tự như các câu trả lời khảo sát tổng thể, nhiều bình luận bằng ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh bày tỏ sự phản đối việc thu phí. Các chủ đề trong câu trả lời cho các câu hỏi khảo sát mở tập trung vào cách thu và chi tiền thuế hiện hành làm cơ sở cho sự phản đối. Các ý kiến tập trung vào các loại thuế khác nhau (nghĩa là thuế đăng ký xe hơi và biển số xe; thuế liên bang, tiểu bang và địa phương; thuế xăng dầu; thuế nghệ thuật; thuế quá cảnh; v.v.) và mức độ đủ để chi trả cho việc cải tạo đường xá.

9.5 Danh mục/Tóm tắt phản hồi

Các phần phụ sau đây mô tả cách trả lời cả câu hỏi khảo sát trắc nghiệm và câu hỏi mở bởi những người trả lời tự nhận mình thuộc một trong các nhóm nhân khẩu học trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ được mô tả trong Phần 9.3.1. Câu trả lời được so sánh với câu trả lời từ tất cả người trả lời như được mô tả trong Phần 5, 6, và 7.

9.5.1 Chủ đề chính

- Giống như các câu trả lời khảo sát tổng thể, phần lớn những người bình luận từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và ít đại diện bày tỏ sự phản đối việc thu phí trên I-205. Tuy nhiên, người Châu Á và Đảo Thái Bình Dương, và trong một số trường hợp là người gốc Tây Ban Nha, những người được hỏi bày tỏ sự ủng hộ nhiều hơn đối với mục đích và nhu cầu cũng như mục tiêu và mục tiêu của Dự án so với các nhóm chủng tộc khác, chẳng hạn như người da đen và người bản địa.
- Có nhiều sự khác biệt trong phản ứng giữa các nhóm chủng tộc. Những người từ các cộng đồng người Mỹ gốc Phi/Da đen và người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska cho thấy số lượng người phản đối việc thu phí nhiều hơn so với các nhóm chủng tộc khác và những người trả lời khảo sát nói chung.
- Đối với các câu hỏi đóng về sự đồng ý với dự thảo Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu, các mục tiêu và mục tiêu của Dự án cũng như các phương án thay thế được đề xuất, những người trả lời khảo sát Da đen, Bản địa và Người da màu và những người trả lời Slavic có nhiều khả năng không đồng ý mạnh mẽ. Tỷ lệ phần trăm người Mỹ gốc Phi/Da đen và người Mỹ gốc Ấn và người Alaska bản địa phản đối mạnh mẽ thậm chí còn cao hơn. Người Châu Á/Đảo Thái Bình Dương, Người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh, Người Slavic và Người da trắng/Người da trắng có nhiều người trả lời chọn “hỏi không đồng ý” nhưng đa số người trả lời từ các cộng đồng này vẫn hoàn toàn không đồng ý.
- Thông thường, những người có thu nhập thấp trả lời tương tự như những người trả lời khảo sát tổng thể với một vài ngoại lệ chính:
 - 52% số người được hỏi có thu nhập thấp xác định nhu cầu “giảm thiểu tác động của phí cầu đường đối với những người có thu nhập thấp.” Tỷ lệ tương tự số người được hỏi cũng xác định nhu cầu “cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí.” Tỷ lệ này cao hơn nhiều so với tổng số người trả lời khảo sát, trong đó 36% cho biết nhu cầu “giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp” và 41% cho biết nhu cầu “cung cấp các tuyến đường thay thế, không thu phí”.
 - Trong các câu trả lời trắc nghiệm, khoảng một phần tư số người có thu nhập thấp (26%) bày tỏ lo ngại về việc định tuyến lại và chuyển hướng với tỷ lệ tương tự như những người trả lời khảo sát tổng thể (31%), nhưng ít hơn so với những người trả lời có thu nhập cao hơn (38%).

- Khoảng 13% số người được hỏi chia sẻ nhận xét về các chủ đề công bằng,⁴¹ nêu bật những lo ngại về việc liệu các nhóm hoặc cộng đồng nhất định có nhiều khả năng gặp phải các kết quả và tác động không tương xứng từ việc thu phí hay không. Trong khi đó, 23% những người có thu nhập thấp chia sẻ nhận xét về sự công bằng.
- Những người lớn tuổi trả lời khảo sát, giống như những người trả lời có thu nhập cao hơn và người Da trắng/Da trắng, bày tỏ mối quan tâm lớn hơn về việc giảm thiểu sự chuyển hướng tiêu cực sang đường phố địa phương so với toàn bộ những người trả lời khảo sát.

9.5.2 Câu hỏi trắc nghiệm

TẦN SỐ LÁI XE

Khoảng một phần ba (35%) tổng số người trả lời khảo sát ở mọi mức thu nhập là người lái xe hàng ngày trên I- 205. Tỷ lệ người Mỹ gốc Phi/Da đen (50%), Người Mỹ gốc Ấn Độ và Người bản địa Alaska (44%) và Người Slavic (51%) là những người lái xe hàng ngày cao hơn so với những người trả lời khảo sát tổng thể.

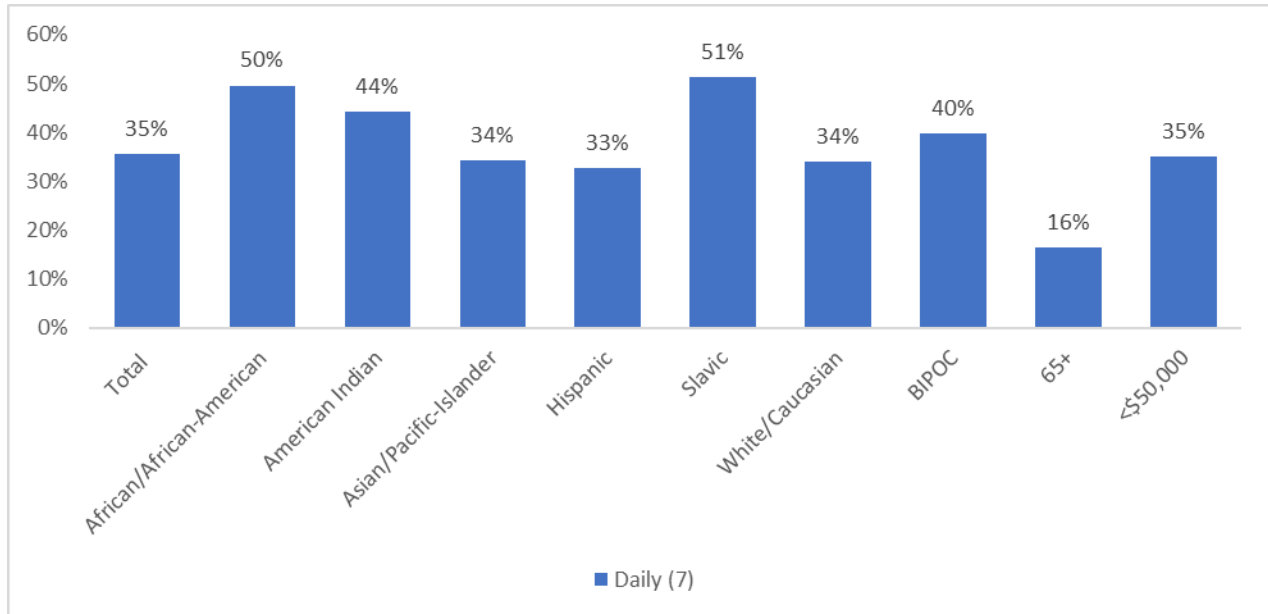
Người lớn tuổi thường không lái xe hàng ngày trên I- 205, chỉ với 16% cho thấy mức tần suất này.

Kết quả cho câu hỏi sau đây được hiển thị trong Nhân vật 9-1 .

Bạn lái xe trên tôi bao lâu một lần- 205?

⁴¹ Các bình luận liên quan đến “công bằng” là những bình luận thảo luận liệu một số nhóm hoặc cộng đồng nhất định sẽ gặp phải các kết quả và tác động không cân xứng từ việc thu phí. Chúng được phân biệt với các chủ đề về “sự công bằng”, bao gồm các nhận xét về sự tồn tại của các tuyến đường thay thế khả thi, trả tiền cho đường cao tốc đã được xây dựng, sự công bằng của hệ thống trả tiền cho người dùng, tính linh hoạt của lịch trình cá nhân hoặc mô hình du lịch và tác động địa lý đối với cộng đồng địa phương .

Nhân vật 9-1. Tỷ lệ phần trăm các nhóm bị loại trừ và không được phục vụ trước đây và hiện tại là những người điều khiển hàng ngày trên I-205



Lưu ý: "Tổng số" đề cập đến tất cả những người trả lời khảo sát và trong hình này, cột BIPOC thể hiện sự kết hợp của tất cả những người Da đen, Người bản địa, Người da màu và những người nhập cư Slavic gần đây.

MỐI QUAN TÂM VÀ CƠ HỘI VỚI TOLLS

Câu hỏi 2 của cuộc khảo sát hỏi về các mối quan tâm và cơ hội hàng đầu với phí cầu đường. Những người được hỏi có thể chọn bất kỳ phương án nào được áp dụng và các câu trả lời khác nhau tùy theo chủng tộc/sắc tộc, độ tuổi và thu nhập. Mặc dù có sự thay đổi về thứ tự tầm quan trọng, nhưng các mối quan tâm hàng đầu vẫn nhất quán. Các biến thể chính bao gồm:

- Những người được hỏi có thu nhập thấp chỉ ra rằng việc cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí có tầm quan trọng lớn hơn so với những người được hỏi nói chung. Giảm thiểu tác động của phí cầu đường đối với những người có thu nhập thấp cũng có tầm quan trọng cao hơn nhiều đối với những người có thu nhập thấp và người gốc Tây Ban Nha.

- Mong muốn giảm tắc nghẽn giao thông rất khác nhau giữa các nhóm chủng tộc khác nhau. Người Mỹ gốc Phi/Da đen và người Mỹ da đỏ và người bản địa Alaska đánh dấu việc giảm tắc nghẽn giao thông là mối quan tâm hàng đầu ít thường xuyên hơn, trong khi những người trả lời gốc Á và Slavic đánh dấu nó thường xuyên hơn, so với mức trung bình của tất cả những người được hỏi. Những người trả lời là người lớn tuổi cũng chọn "giảm thiểu tắc

MỐI QUAN TÂM CHÍNH VÀ CƠ HỘI VỚI TOLLS

- ❖ Người lớn tuổi, người có thu nhập cao hơn và người Da trắng/Da trắng quan tâm đến **việc giảm thiểu sự phân tán tiêu cực**.
- ❖ Những người trẻ hơn, những người có thu nhập thấp và những người trả lời là Người da đen, Người bản địa, Người da màu và Slavic quan tâm đến **việc cung cấp các tuyến đường thay thế và giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp**.

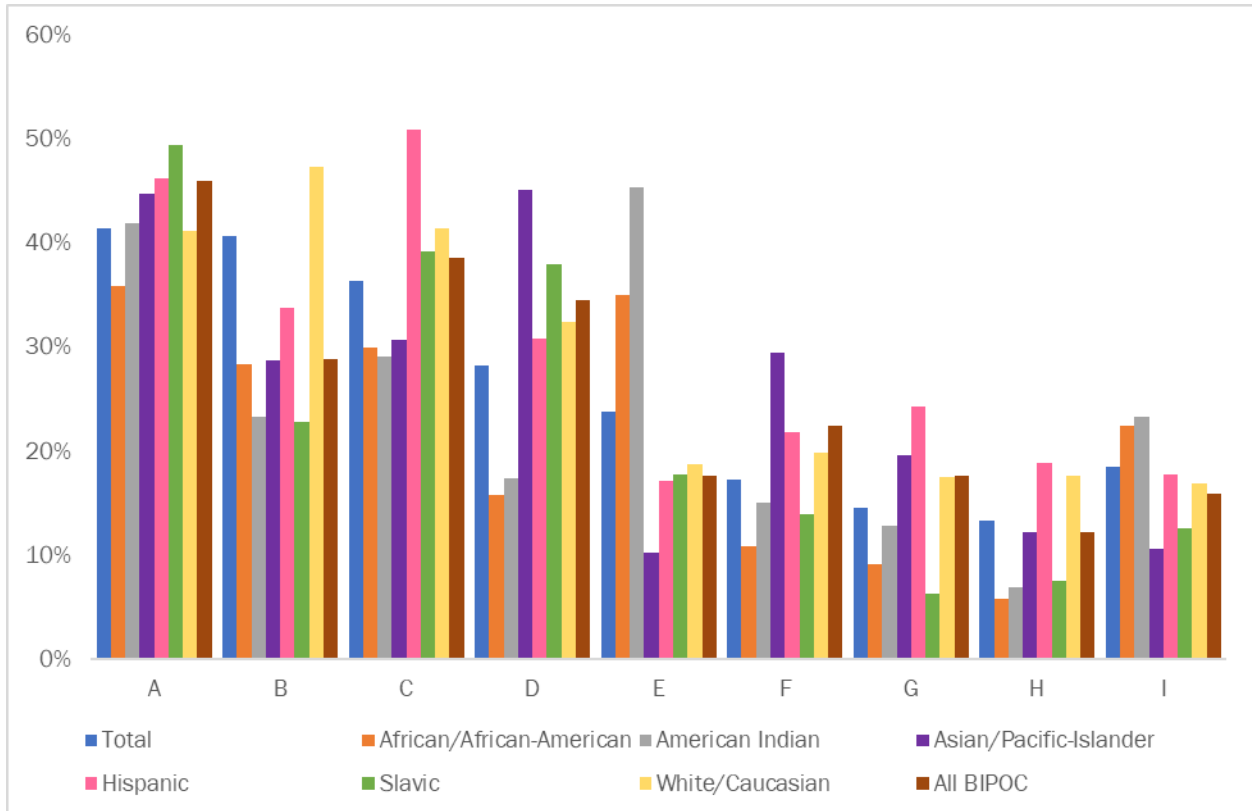
nghe giao thông” thường xuyên hơn so với những người trả lời khảo sát nói chung – mặc dù những người trả lời là người lớn tuổi cũng cho biết họ lái xe ít thường xuyên hơn.

- Những người trả lời gốc Á và gốc Tây Ban Nha và những người trả lời là người lớn tuổi bày tỏ mong muốn lớn hơn để đảm bảo rằng hệ thống định giá dễ hiểu và dễ sử dụng.
- Những người được hỏi gốc Châu Á và gốc Tây Ban Nha cũng quan tâm hơn các nhóm khác đến việc đảm bảo rằng doanh thu được sử dụng để mang lại lợi ích cho các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.
- Mối quan tâm hàng đầu của những người được hỏi là người Da trắng/Da trắng, người lớn tuổi và những người có thu nhập trên 90.000 đô la mỗi năm là giảm thiểu sự chuyển hướng tiêu cực sang đường phố địa phương. Tất cả các nhóm chủng tộc khác và những người có thu nhập thấp ít quan tâm đến việc giải trí hơn nhiều.
- Nhìn chung, 24% trong số tất cả những người tham gia khảo sát đã thêm tùy chọn viết vào để bày tỏ sự phản đối của họ đối với phí cầu đường trong Câu hỏi 2. Rất bất thường khi nhận được phản hồi viết nhất quán từ một nhóm lớn những người được hỏi như vậy. Thông thường, các phản hồi viết vào bị giới hạn về số lượng và không chứa phản hồi hoặc chủ đề nhất quán. Mối quan tâm này không đồng đều giữa các nhóm chủng tộc, với hơn một phần ba người Mỹ gốc Phi/Da đen (35%) và gần một nửa người Mỹ gốc Ấn Độ và thổ dân Alaska (45%) viết theo lựa chọn này thường xuyên hơn nhiều và các nhóm nhân khẩu học khác, bao gồm cả người châu Á (10%), người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh (17%), người Xla-vo (18%) và người da trắng/da trắng (19%), viết ít thường xuyên hơn nhiều.

Nhân vật9-2 Và Nhân vật9-3 hiển thị kết quả cho câu hỏi sau đây về mối quan tâm và cơ hội.

Cộng đồng đã xác định một số mối quan tâm và cơ hội với phí cầu đường. Điều gì bạn cảm thấy là quan trọng nhất để giải quyết? (Đánh dấu tất cả những gì áp dụng)

Nhân vật 9-2 . Mối quan tâm và cơ hội hàng đầu theo chủng tộc / dân tộc



Lưu ý: “Tổng số” đề cập đến tất cả những người trả lời khảo sát và trong hình này, cột BIPOC thể hiện sự kết hợp của tất cả những người Da đen, Người bản địa, Người da màu và những người nhập cư Slavic gần đây.

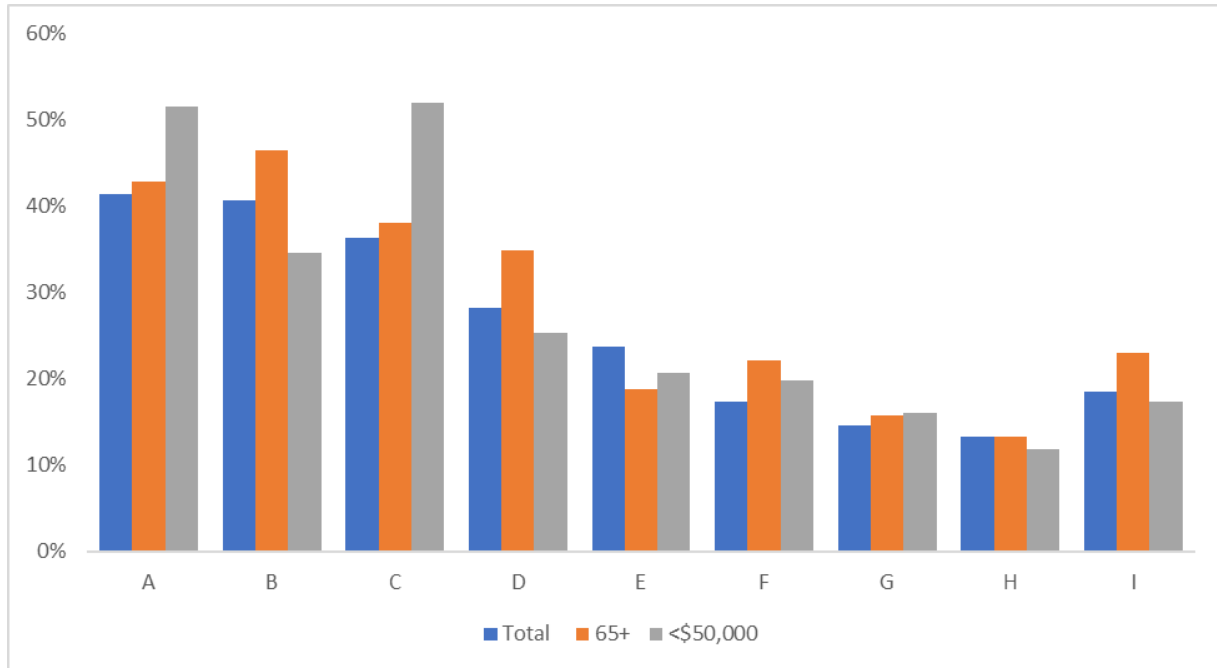
Mối quan tâm và cơ hội chính:

- MỘT Cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí.
- b Giảm thiểu sự chuyển hướng tiêu cực sang đường phố địa phương.
- C Giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp hoặc không được phục vụ đầy đủ.
- Đ. Giảm ùn tắc giao thông.
- e Không thu phí (được tạo thành một danh mục mới từ các phản hồi “Khác – Viết vào”).
- F Làm cho hệ thống định giá dễ hiểu và dễ sử dụng.
- g Đảm bảo doanh thu được sử dụng để cung cấp lợi ích cho những người trước đây và hiện tại bị hệ thống giao thông vận tải loại trừ và phục vụ không đầy đủ.
- h Cung cấp thêm các lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và đi bộ.
- TÔI Sẽ chuyển hướng giao thông sang các con đường khác.
- J Khác - Ghi Vào.

Bàn9-4 . Mối quan tâm và cơ hội hàng đầu theo chủng tộc /dân tộc

	Tổng cộng	Người châu Phi/ người Mỹ gốc Phi	thổ dân châu mỹ/ người Mỹ da đỏ	Châu Á/ Thái Bình Dương	Tây Ban Nha/ người La tinh	tiếng Xla-ơ	Trắng/ da trắng
Cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí	41%	36%	42%	45%	46%	49%	41%
Giảm thiểu chuyển hướng tiêu cực đến đường phố địa phương	41%	28%	23%	29%	34%	23%	47%
Giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp hoặc những người không được phục vụ	36%	30%	29%	31%	51%	39%	41%
Giảm ùn tắc giao thông	28%	16%	17%	45%	31%	38%	32%
không có phí cầu đường	24%	35%	45%	10%	17%	18%	19%
Làm cho hệ thống giá dễ hiểu và dễ sử dụng	17%	11%	15%	30%	22%	14%	20%
Đảm bảo doanh thu được sử dụng để cung cấp lợi ích cho những người trước đây và hiện tại bị hệ thống giao thông vận tải loại trừ và phục vụ không đầy đủ	15%	9%	13%	20%	24%	6%	18%
Cung cấp thêm các lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và đi bộ	13%	6%	7%	12%	19%	8%	18%
Sẽ chuyển hướng giao thông sang các con đường khác	2%	4%	1%		1%	1%	2%
Khác - Viết vào:	17%	18%	22%	11%	17%	11%	15%

Nhân vật 9-3 . Mối quan tâm và cơ hội hàng đầu theo độ tuổi và thu nhập



Lưu ý: "Tổng số" đề cập đến tất cả những người trả lời khảo sát.

Mối quan tâm và cơ hội chính:

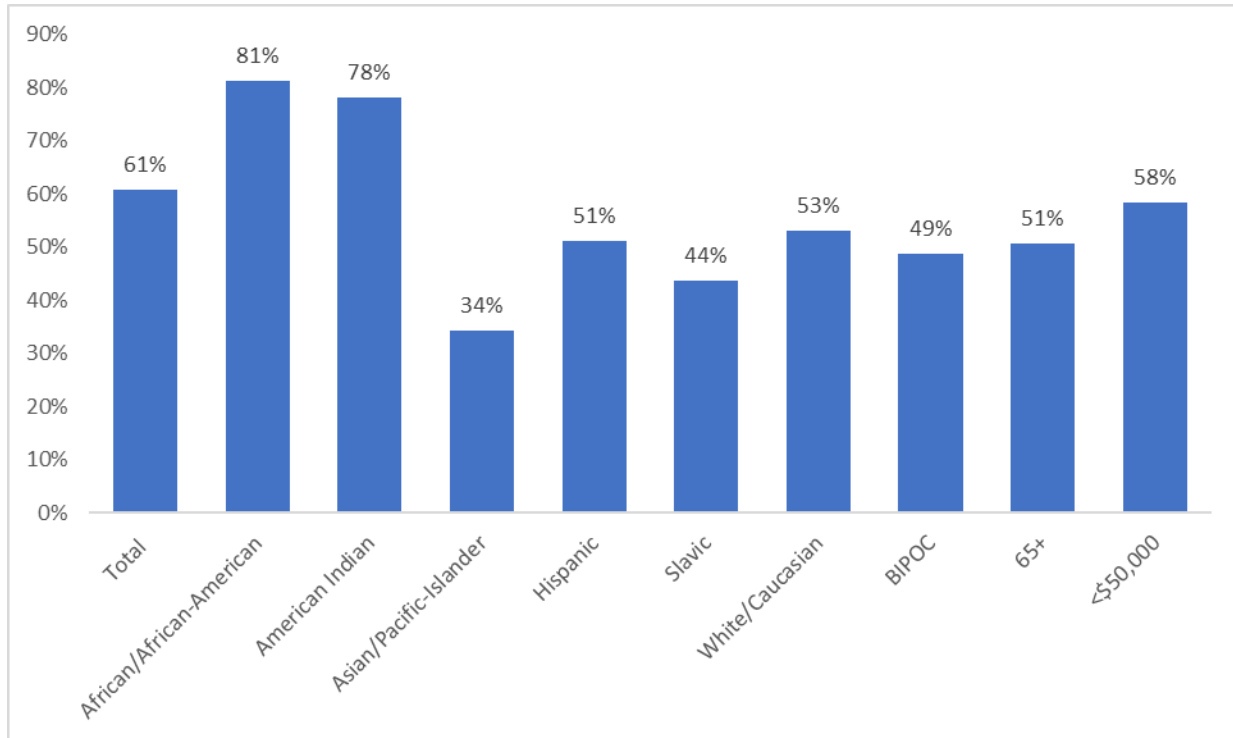
- MỘT Cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí.
- b Giảm thiểu sự chuyển hướng tiêu cực sang đường phố địa phương.
- C Giảm thiểu tác động đối với những người có thu nhập thấp hoặc không được phục vụ đầy đủ.
- D Giảm ùn tắc giao thông.
- e Không thu phí (được tạo thành một danh mục mới từ các phản hồi "Khác - Viết vào").
- F Làm cho hệ thống định giá dễ hiểu và dễ sử dụng.
- g Đảm bảo doanh thu được sử dụng để cung cấp lợi ích cho những người trước đây và hiện tại bị hệ thống giao thông vận tải loại trừ và phục vụ không đầy đủ.
- h Cung cấp thêm các lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và đi bộ.
- TÔI Khác - Ghi Vào.

MỤC ĐÍCH VÀ NHU CẦU

Nhiều người được hỏi cho biết họ hoàn toàn không đồng ý (61% tổng số người được hỏi) với mục đích và nhu cầu của dự thảo, như được mô tả trong Phần 6.2.1 . Tỷ lệ người Mỹ gốc Phi/Da đen (81%) và người Mỹ gốc Ấn và người Alaska bản địa (78%) phản đối mạnh mẽ cao hơn nhiều, trong khi tỷ lệ người châu Á (34%), người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh (51%) trở lên thấp hơn nhiều người lớn (51%) hoàn toàn không đồng ý. Nhân vật 9-4 hiển thị kết quả cho những người hoàn toàn không đồng ý với mục đích dự thảo và câu hỏi cần dự thảo.

Anh (chị) vui lòng cho biết mức độ đồng ý của mình với nhận định này: "Mục đích dự thảo và sự cần thiết của dự thảo đối với I- Dự án thu phí 205 phản ánh các vấn đề trong I- hành lang 205 và lý do để tiếp tục với dự án."

Nhân vật 9-4 . Bất đồng mạnh mẽ với Mục đích Dự thảo và Nhu cầu Dự thảo theo chủng tộc/Sắc tộc, Tuổi tác và Thu nhập



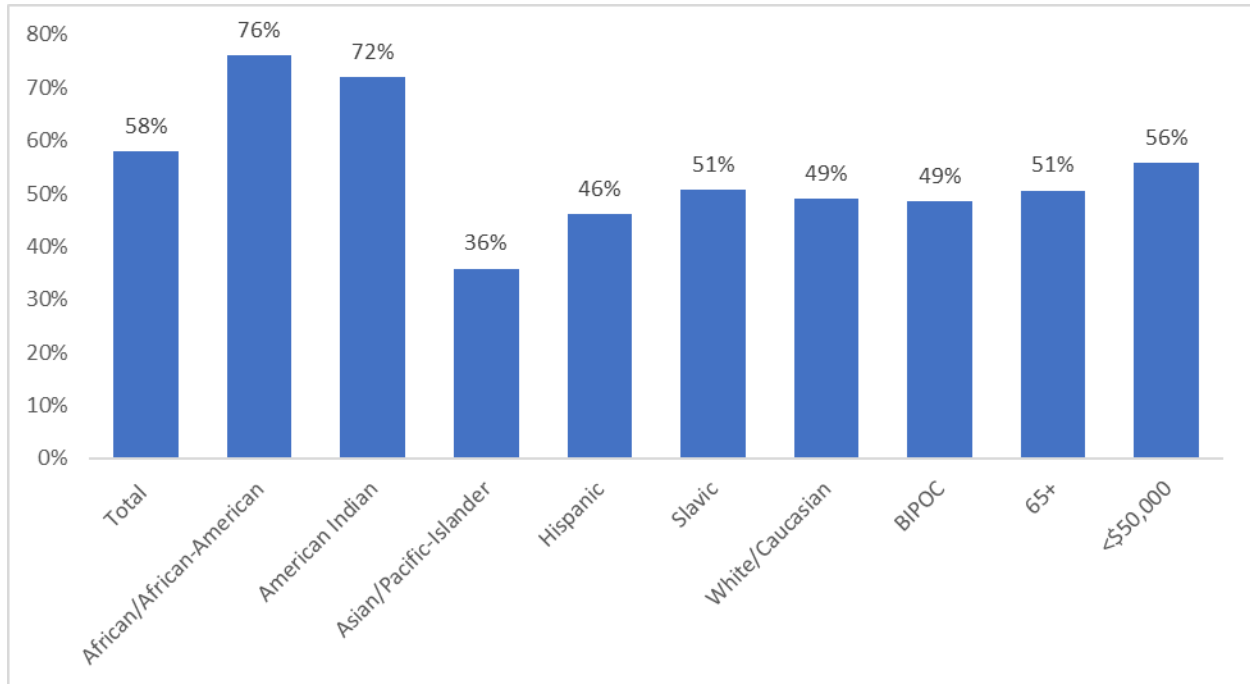
Lưu ý: "Tổng số" đề cập đến tất cả những người trả lời khảo sát và trong hình này, cột BIPOC thể hiện sự kết hợp của tất cả những người Da đen, Người bản địa, Người da màu và những người nhập cư Slavic gần đây.

MỤC TIÊU VÀ MỤC ĐÍCH

Nhiều người trả lời khảo sát thể hiện sự không đồng tình mạnh mẽ (58% tổng số người trả lời) với dự thảo mục đích và mục tiêu của Dự án được trình bày như mô tả trong Phần 6.3.1 . Tỷ lệ người Mỹ gốc Phi/Da đen (76%) và Người Mỹ gốc Ấn và Người Alaska bản địa (72%) phản đối mạnh mẽ cao hơn nhiều, trong khi tỷ lệ người Châu Á (36%), Người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh (46%) trở lên thấp hơn nhiều người lớn (51%) hoàn toàn không đồng ý. Nhân vật 9-5 hiển thị kết quả cho những người hoàn toàn không đồng ý với câu hỏi sau đây.

Vui lòng cho biết mức độ đồng ý của bạn với nhận định này: "Các mục tiêu dự thảo của dự án phù hợp với mục tiêu của tôi.- 205 Toll Project và họ mô tả các kết quả mong muốn mà dự án nên cố gắng đạt được."

Nhân vật 9-5 . Bất đồng mạnh mẽ với các Mục tiêu và Mục tiêu của Dự án theo chủng tộc/Dân tộc, Tuổi tác và Thu nhập



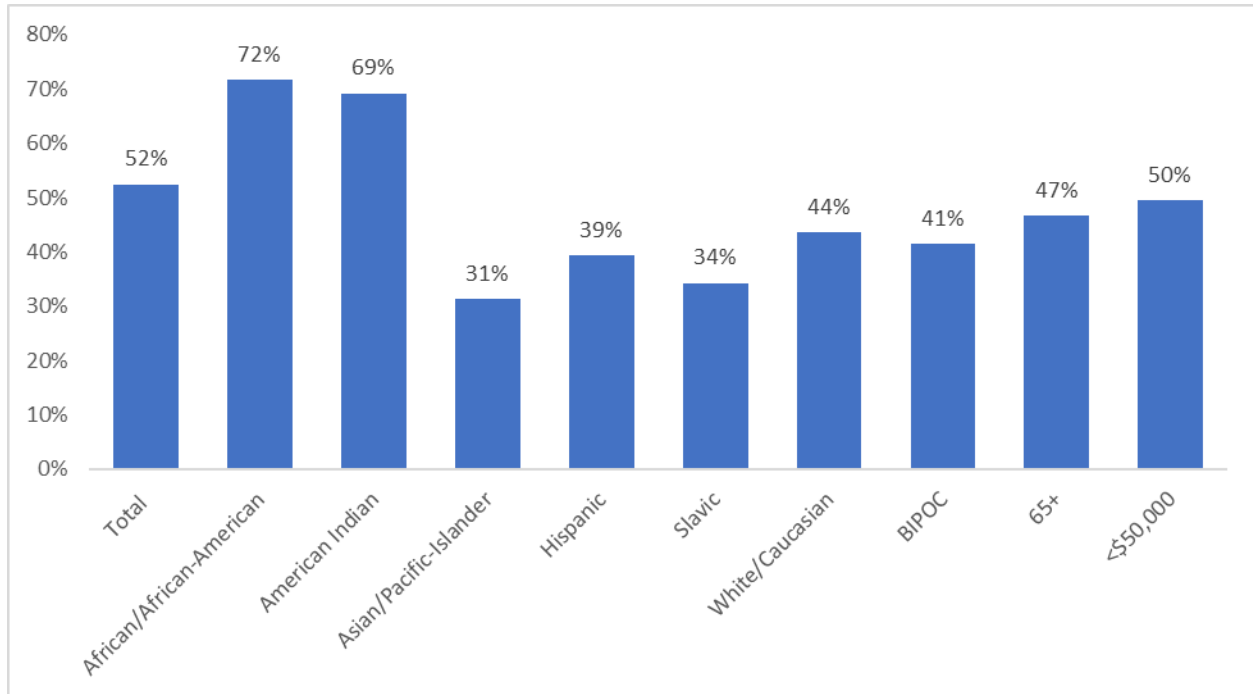
Not3e: "Tổng cộng" đề cập đến tất cả những người trả lời khảo sát và trong hình này, cột BIPOC đại diện cho sự kết hợp của tất cả người da đen, người bản địa, người da màu và những người nhập cư Slavic gần đây.

LỰA CHỌN THAY THẾ ĐƯỢC ĐỀ XUẤT

Nhiều người được hỏi hoàn toàn không đồng ý (52% tổng số người được hỏi) với các phương án thay thế dự thảo được khuyến nghị để tiếp tục phân tích thêm như được mô tả trong Phần 6.4.1 . Tỷ lệ người Mỹ gốc Phi/Da đen (72%) và Người Mỹ gốc Ấn Độ và Người bản xứ Alaska (69%) cao hơn rất nhiều, trong khi tỷ lệ người Châu Á (31%), Người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh (39%), người Xla-vo thấp hơn nhiều 34%), người lớn tuổi (47%) và những người có thu nhập thấp (50%) phản đối kịch liệt. Nhân vật 9-6 hiển thị kết quả cho những người hoàn toàn không đồng ý với câu hỏi sau đây.

Vui lòng cho biết mức độ đồng ý của bạn với tuyên bố này: "Các giải pháp thay thế được đề xuất cung cấp các lựa chọn thỏa đáng để nghiên cứu sâu trong đánh giá môi trường."

Nhân vật 9-6 . Bất đồng mạnh mẽ với các giải pháp thay thế được đề xuất theo chủng tộc/sắc tộc, tuổi tác và thu nhập



Lưu ý: "Tổng số" đề cập đến tất cả những người trả lời khảo sát và trong hình này, cột BIPOC thể hiện sự kết hợp của tất cả những người Da đen, Người bản địa, Người da màu và những người nhập cư Slavic gần đây.

9.5.3 Câu hỏi mở

Phần này mô tả các câu trả lời cho các câu hỏi khảo sát trực tuyến đã tạo cơ hội cho mọi người viết câu trả lời. Điều này bao gồm cả hai câu hỏi mà người trả lời được yêu cầu cho biết lý do tại sao họ bày tỏ mức độ không đồng ý với mục đích của dự thảo và nhu cầu, mục tiêu và mục tiêu của dự thảo, và các giải pháp thay thế được đề xuất, cũng như Câu hỏi 3 (“Chúng ta nên cân nhắc điều gì để giải quyết các mối quan ngại và cơ hội bạn đã đánh dấu ở trên?”) và Câu hỏi 10 (“Bạn muốn nhóm Dự án biết hoặc cân nhắc điều gì khác khi lập kế hoạch I- Dự án thu phí 205?”). Xem phần 6 và 7.2 để biết kết quả phân loại chi tiết từ tất cả những người trả lời.

Người lớn tuổi, những người có thu nhập thấp và phản hồi tổng hợp từ tất cả các nhóm chủng tộc đã gửi nhận xét trong cùng bốn danh mục nhận xét hàng đầu, nhưng các sắc thái rõ ràng giữa các danh mục.

Nhìn chung, nội dung nhận xét từ các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ không khác biệt đáng kể so với các phản hồi khảo sát tổng thể, được mô tả trong các Phần 6 và 7.2. Phân tích này phác thảo các danh mục chính cho các nhóm này và các khu vực có cường độ nhận xét khác nhau so với các phản hồi khảo sát tổng thể.

TRẢ LỜI CÁC CÂU HỎI KHẢO SÁT MỞ VỀ MỤC ĐÍCH VÀ NHU CẦU, MỤC TIÊU VÀ MỤC TIÊU CỦA BẢN THẢO VÀ CÁC GIẢI PHÁP THAY THẾ ĐƯỢC ĐỀ XUẤT

Ngoài các câu hỏi khảo sát trắc nghiệm được mô tả trong Phần 9.5.2, người trả lời cũng có cơ hội trả lời câu “Nếu bạn chọn không đồng ý hoặc hoàn toàn không đồng ý, hãy cho chúng tôi biết tại sao” cho ba câu hỏi trắc nghiệm về mức độ đồng ý với mục đích và nhu cầu của dự thảo, mục đích và mục tiêu, và các phương án thay thế được đề xuất. Nhiều câu trả lời cho lời nhắc không trả lời trực tiếp câu hỏi được đặt ra. Nhìn chung, nhận xét về các chủ đề này từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ tương tự như các phản hồi khảo sát tổng thể về mục đích và nhu cầu, mục đích và mục tiêu của dự thảo cũng như các giải pháp thay thế được đề xuất, như được mô tả trong Phần 6.

Nhận xét chung từ những người trả lời Da đen, Bản địa và Người da màu, những người trả lời Slavic, người lớn tuổi và những người có thu nhập thấp là tương tự nhau giữa các nhóm nhân khẩu học và bao gồm những điều sau:

- Không đồng ý rằng phí cầu đường sẽ giải quyết vấn đề tắc nghẽn.
- Lo ngại rằng việc thêm phí cầu đường sẽ tạo thêm gánh nặng cho các thành viên cộng đồng.
- Lo ngại về tình trạng tắc nghẽn gia tăng trong các cộng đồng địa phương, bao gồm Thành phố Oregon và West Linn.
- Lo ngại về chi phí sinh hoạt tăng cao trong khu vực Dự án.
- Thiếu niềm tin rằng phí cầu đường sẽ được chi cho các dự án quản lý tắc nghẽn hoặc cải thiện đường bộ.
- Quan sát cho thấy dân số tăng trong khu vực Dự án đã dẫn đến tắc nghẽn.
- Quan sát rằng tắc nghẽn khu vực không chỉ giới hạn ở I- 205 và xảy ra trên các hành lang khu vực khác.
- Quan sát thấy rằng cư dân đã phải trả nhiều loại thuế khác nhau và nhận thức rằng việc trả phí cầu đường sẽ là một gánh nặng bổ sung không công bằng. Một số người được hỏi đặc biệt lưu ý rằng phí cầu đường là không công bằng.
- Thiếu tin tưởng với nhân viên của Bang Oregon.
- Cảm giác rằng các thành viên cộng đồng không thể cung cấp thông tin đầu vào có ý nghĩa về việc có nên thêm phí cầu đường vào I- 205.
- Lo ngại về sự công bằng khi thu phí đối với cư dân của Quận Clackamas chứ không phải cư dân của Quận Multnomah.
- Nhận xét rằng doanh thu có thể tăng lên từ việc đánh thuế xe điện để bù đắp khoản thất thu từ thuế khí đốt.
- Nhận xét ủng hộ vận chuyển đa phương thức bổ sung cho hành lang.
- Quan sát thấy rằng cư dân đã trả nhiều loại thuế khác nhau và chính quyền tiểu bang sẽ có thể tài trợ cho các dự án đường bộ thông qua các loại thuế hiện hành. Một số người bình luận lưu ý những lo ngại cụ thể về đại dịch COVID-19 và tình trạng của nền kinh tế.

Một số điểm khác biệt chính nổi bật giữa các nhóm chủng tộc và dân tộc cụ thể, bao gồm:

- Một số ý kiến từ những người châu Á được hỏi không ủng hộ việc thu phí nói chung nhưng đưa ra gợi ý về vị trí đặt các điểm thu phí.
- Nhận xét từ những người trả lời gốc Tây Ban Nha thường tập trung vào tác động tài chính đối với những người có thu nhập thấp.

Một số câu trả lời giải quyết các câu hỏi được đặt ra, đặc biệt là về dự thảo các phương án thay thế được đề xuất và bao gồm những điều sau:

- Một số ủng hộ các mục tiêu, trong khi bày tỏ rằng phí cầu đường không phải là cách tiếp cận phù hợp để giải quyết các mục tiêu.
- Những lo ngại về cách các mục tiêu sẽ được thực hiện, cụ thể là sự thiếu tin tưởng đối với nhân viên của Bang Oregon.
- Những người góp ý ủng hộ mục tiêu bổ sung các tùy chọn vận chuyển đa phương thức bổ sung cho hành lang, lưu ý rằng các phương tiện vận chuyển và xe đạp không đủ để hỗ trợ một tuyến đường có thu phí.
- Nhận xét rằng tất cả các giải pháp thay thế được đề xuất bao gồm thu phí và một yêu cầu liên quan để thêm “không thu phí” làm giải pháp thay thế Dự án.
- Mối quan tâm về các số liệu được sử dụng để đánh giá các lựa chọn thay thế được đề xuất.
- Cảm giác rằng việc xem xét các lựa chọn thay thế đã xác định không phải là cách sử dụng tốt tiền thuế.
- Lo ngại rằng việc thu phí không công bằng ở tất cả các mức thu nhập.
- Trong số ít ý kiến thể hiện sự ưu tiên, Phương án 1 hoặc Phương án 5 được ưu tiên hơn.
- Cảm giác rằng các giải pháp thay thế khác nên được xem xét để tăng doanh thu hơn là phí cầu đường.
- Đề xuất rằng giao thông công cộng nên được cải thiện trước khi phân tích sâu hơn về các phương án thu phí thay thế.
- Cảm giác rằng không nên cấp thêm tiền cho giao thông công cộng cho đến khi tình trạng tắc nghẽn được cải thiện đối với những người lái xe.
- Lo ngại rằng phí cầu đường được thiết kế để phạt những người lái xe ô tô điện.
- Đề xuất rằng nên cung cấp tín dụng thuế cho những người lái xe điện.
- Lo lắng rằng những người dựa vào lái xe trên tôi- 205 không thể chọn một tuyến đường thay thế khác.
- Một số ý kiến không đồng ý với kết quả chấm điểm cho các phương án và nhận xét về việc bản thân câu hỏi khó hiểu.
- Bình luận thể hiện sự ủng hộ đối với cách các vấn đề được nghiên cứu kỹ lưỡng.
- Thất vọng vì phí cầu đường đã được chọn làm giải pháp và thiếu tin tưởng rằng ý kiến đóng góp của công chúng sẽ ảnh hưởng đến quyết định.

Dưới đây là câu trả lời cho các câu hỏi về các mối quan tâm và cơ hội chính.

DOANH THU VÀ THUẾ

Doanh thu và thuế là chủ đề được đề cập thường xuyên nhất trong số tất cả những người trả lời khảo sát. Chủ đề này là mối quan tâm đặc biệt của người Mỹ gốc Phi/Da đen, người Mỹ da đỏ và người bản xứ Alaska, và người Slavic. Các nhóm chủng tộc khác, người lớn tuổi và những người có thu nhập thấp ít đề cập đến chủ đề này hơn. Xem phần 7.2.1 để tổng hợp các ý kiến về doanh thu và thuế cho cuộc khảo sát tổng thể.

ĐỊNH TUYẾN LẠI/CHUYỂN HƯỚNG

Tương tự như các mối quan tâm và cơ hội với phí cầu đường (xem Phần 9.4.2), những người được hỏi từ các cộng đồng Da trắng/Da trắng và có thu nhập cao hơn bày tỏ mối quan tâm nhiều hơn về việc định tuyến lại và chuyển hướng vào các đường phố địa phương so với những người được hỏi có thu nhập thấp hoặc người da màu. Tuy nhiên, định tuyến lại/chuyển hướng vẫn là mối quan tâm hàng đầu của tất cả những người được hỏi. Không có sự khác biệt rõ rệt đối với người lớn tuổi, nhưng đó vẫn là mối quan tâm được nhắc đến nhiều thứ ba của họ. Xem phần 7.2.2 cho một bản tóm tắt các ý kiến về định tuyến lại và chuyển hướng cho cuộc khảo sát tổng thể.

CÔNG BẰNG

Sự công bằng được xác định là mối quan tâm hàng đầu của những người trả lời gốc Tây Ban Nha. Nhận xét về sự công bằng tập trung vào sự tồn tại của các tuyến đường thay thế khả thi, trả tiền cho các đường cao tốc đã được xây dựng, tính công bằng của hệ thống trả tiền cho người dùng, tính linh hoạt của lịch trình cá nhân hoặc mô hình du lịch và tác động địa lý đối với cộng đồng địa phương. Kết quả tổng thể cho các cộng đồng Da đen, Người bản địa và Người da màu, người trả lời là người Slavic, người lớn tuổi và người có thu nhập thấp tương tự như kết quả chung. Xem phần 7.2.2 để có tổng hợp ý kiến về tính công bằng cho tổng thể cuộc khảo sát.

SỰ KHÁC BIỆT CHÍNH KHÁC GIỮA CÁC LOẠI

Các danh mục khác thường hiển thị kết quả nhất quán giữa các nhóm nhân khẩu học, nhưng có một vài điểm khác biệt chính nổi bật:

- Những người được hỏi là người Mỹ gốc Phi/Da đen và Slavic nói rằng việc mở rộng công suất trên các tuyến đường mới hoặc hiện có là mối quan tâm chính. Cả hai nhóm đều chỉ ra rằng việc mở rộng năng lực quan trọng hơn là định tuyến lại, chuyển hướng và công bằng; những người được hỏi xác định là Slavic cũng cho biết điều đó quan trọng hơn việc họ phản đối việc thu phí. Trong nhận xét của họ về các câu hỏi khảo sát mở, các nhóm này chỉ ra rằng thu phí cầu đường sẽ không cải thiện tình trạng tắc nghẽn và việc mở rộng xa lộ là một giải pháp được đề xuất tốt hơn.
- Những người được hỏi là người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska cho thấy trách nhiệm giải trình và sự tin tưởng là mối quan tâm hàng đầu trong các nhận xét của họ. Các ý kiến từ

nhóm này bày tỏ lo ngại về cách chính quyền tiểu bang hiện đang quản lý quỹ hoặc sẽ quản lý doanh thu thu phí trong tương lai.

- Nhận xét từ những người được hỏi là người Châu Á và Đảo Thái Bình Dương tập trung vào việc thực hiện thu phí hơn là chuyển hướng hoặc công bằng. Nhiều người Châu Á và Đảo Thái Bình Dương được hỏi đã đề cập rằng nếu việc thu phí được thực hiện, chi phí và địa điểm thu phí cũng như các chiến lược khác cần được xem xét để việc thu phí có hiệu quả đối với cộng đồng của họ.
- Các tác động tài chính cá nhân và công bằng có tầm quan trọng lớn hơn đối với những người có thu nhập thấp so với các nhóm trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.

10 PHẢN HỒI NHẬN XÉT VỀ CÁC CHỦ ĐỀ ĐỂ CÔNG CHÚNG VÀ CÁC BÊN LIÊN QUAN XEM XÉT

Phần này cung cấp phản hồi của ODOT đối với ý kiến tổng thể được bày tỏ và yêu cầu nhận được trong nhận xét về các chủ đề cụ thể liên quan đến việc đáp ứng các yêu cầu NEPA sau: mục đích và nhu cầu, mục đích và mục tiêu cũng như các giải pháp thay thế được đề xuất như được tóm tắt trong Phần 6. Nhiều yêu cầu cũng được nhấn mạnh trong các nhận xét từ các cơ quan được nêu trong Phần 8.

10.1 Tình cảm chung

ODOT thừa nhận rằng hầu hết những người bình luận đã cung cấp thông tin đầu vào trong giai đoạn bình luận đều phản đối Dự án và việc thu phí nói chung. ODOT cam kết thu hút sự tham gia của cộng đồng và các cơ quan một cách minh bạch và công bằng khi Dự án được phát triển. ODOT cũng cam kết làm rõ mục đích và các ràng buộc của Dự án, các lợi ích và tác động tiềm năng, cách giải quyết các tác động và quy trình ra quyết định trong tương lai. Phần này và Phần 11 cung cấp phản hồi liên quan đến các chủ đề cụ thể và các vấn đề được nêu ra.

10.2 Dự thảo Dự án Mục đích và Nhu cầu

Sau đây là các yêu cầu liên quan đến mục đích và nhu cầu dự thảo của Dự án như được mô tả trong Phần 2.2.1.

10.2.1 Yêu cầu: Làm rõ mối quan hệ giữa cái Tôi- Dự án Thu phí 205 và I-205 Dự Án Cải Tiến.

Trả lời: Việc xây dựng theo giai đoạn của Dự án Cải tiến I-205 đã được lên kế hoạch và kế hoạch tài chính đang được phát triển. ODOT đã xác định rằng doanh thu thu phí có thể được sử dụng để tài trợ cho các phần cải tiến để hành lang I-205 an toàn hơn và ít tắc nghẽn hơn, trong khi chờ kết quả của I-205.- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí. Các nguồn tài trợ bổ sung cũng có thể được xác định cho các cải tiến. Dự án Cải tiến I-205 sẽ nâng cấp hoặc thay thế Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I-205 để có thể chịu được một trận động đất lớn, cung cấp các cải tiến cho nút giao thông và xây dựng làn đường thứ ba còn thiếu ở mỗi hướng.

10.2.2 Yêu cầu: Thêm vốn chủ sở hữu vào các tuyên bố về mục đích và/hoặc nhu cầu.

Phản ứng: Theo chỉ dẫn của Kế hoạch Hành động Chiến lược của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon, công bằng là một trong ba nguyên lý trọng tâm, hướng dẫn cho ODOT. Chương trình thu phí Oregon đã tạo ra Báo cáo thu phí công bằng, một tài liệu chính sách bao quát mới sẽ hướng dẫn Chương trình thu phí Oregon trong quá trình phát triển.

ODOT cũng đã nâng cao tính công bằng bằng cách thêm nội dung mới vào các mục đích và mục tiêu để tài liệu phù hợp hơn với các biện pháp đo lường hiệu suất công bằng và Khung công bằng do Ủy ban Tư vấn về Tính công bằng và Di động phát triển. Các giải pháp công bằng cho việc phân phối lợi ích sẽ được thực hiện thông qua một quy trình lập đi lập lại dựa trên việc thu hút và học hỏi từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ thông qua một quy trình đánh giá. ODOT sẽ tiếp tục kết hợp tính công bằng vào quá trình phát triển Dự án theo những cách có thể đo lường được.

Các mục đích và mục tiêu của Dự án là những gì cung cấp thông tin trực tiếp nhất cho quá trình tham gia và đánh giá. Dựa trên các nhận xét nhận được từ công chúng, các cơ quan, Ủy ban Cố vấn về Tính công bằng và Tính di động, cũng như cách tiếp cận cụ thể đối với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ, ODOT đã cập nhật các mục đích và mục tiêu sau đây có liên quan cụ thể đến tính công bằng. Các mục tiêu và mục tiêu liên quan đến công bằng nhằm áp dụng cho cả những cá nhân sống gần hành lang I-205 và/hoặc những con đường bị ảnh hưởng bởi việc thu phí, cũng như những người đi trên hành lang có thể sống ở nơi khác.

MỤC TIÊU VÀ MỤC TIÊU LIÊN QUAN ĐẾN VỐN CHỦ SỞ HỮU

- Mục tiêu: Cung cấp lợi ích cho các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ.
 - Tối đa hóa lợi ích và giảm thiểu gánh nặng liên quan đến việc thực hiện thu phí.
 - Hỗ trợ tiếp cận công bằng và đáng tin cậy tới các trung tâm việc làm và các địa điểm cộng đồng quan trọng khác, chẳng hạn như cửa hàng tạp hóa, trường học và các địa điểm tụ tập.
 - Hỗ trợ khả năng tiếp cận công bằng và đáng tin cậy đối với các hoạt động nâng cao sức khỏe (ví dụ: công viên, đường mòn, khu giải trí) cũng như các phòng khám và cơ sở chăm sóc sức khỏe.
 - Thiết kế hệ thống thu phí để hỗ trợ các lựa chọn đi lại cho những người có thu nhập thấp.

MỤC TIÊU VÀ MỤC TIÊU KHÁC LIÊN QUAN ĐẾN VỐN CHỦ SỞ HỮU

- Mục tiêu: Hạn chế chuyển hướng giao thông bổ sung từ phí cầu đường trên I- 205 đến các tuyến đường lân cận và khu vực lân cận.
 - Thiết kế hệ thống thu phí để hạn chế việc định tuyến lại từ thu phí.
 - Thiết kế hệ thống thu phí để giảm thiểu tác động đến các yếu tố chất lượng cuộc sống, chẳng hạn như sức khỏe, tiếng ồn, an toàn, khả năng tiếp cận việc làm, chi phí đi lại và chất lượng môi trường cho cộng đồng địa phương do điều chỉnh lại giao thông.
- Mục tiêu: Hỗ trợ đi lại an toàn bất kể phương thức vận chuyển.
 - Tăng cường an toàn phương tiện trên I- 205 và các đường địa phương bị ảnh hưởng bởi việc thu phí bằng cách giảm tình trạng tắc nghẽn.
 - Hỗ trợ các tùy chọn đi lại an toàn đa phương thức (ví dụ: người đi bộ, xe đạp và phương tiện công cộng) trên các con đường trong khu vực Dự án.
- Mục tiêu: Cải thiện chất lượng không khí và giảm tác động của biến đổi khí hậu.
 - Giảm các chất gây ô nhiễm không khí do phương tiện giao thông và phát thải khí nhà kính thông qua việc giảm tắc nghẽn, dẫn đến tốc độ phương tiện ổn định hơn, phương tiện chạy không tải ít hơn và số giờ phát thải tổng thể của phương tiện cơ giới ít hơn trên I- 205 và trên các con đường địa phương bị ảnh hưởng bởi việc thu phí.

- Giảm các chất gây ô nhiễm không khí cục bộ thông qua giảm tắc nghẽn và cải thiện hiệu quả đi lại, đặc biệt là ở các khu vực cộng đồng nơi các chất ô nhiễm có thể tập trung do tắc nghẽn giao thông.
- Mục tiêu: Hỗ trợ lựa chọn vận tải đa phương thức.
 - Hỗ trợ chuyển sang các phương tiện có sức chứa lớn hơn (bao gồm cả đi chung xe) và các phương thức vận chuyển khác (quá cảnh, đi bộ, đi xe đạp, làm việc từ xa).
 - Phối hợp với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển để hỗ trợ tính khả dụng và cải tiến đối với dịch vụ vận chuyển và các dịch vụ vận chuyển khác trong I- 205, đặc biệt là đối với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.
- Mục tiêu: Hỗ trợ tăng trưởng kinh tế khu vực.
 - Cung cấp cho sự di chuyển hàng hóa và con người trong khu vực đáng tin cậy và hiệu quả thông qua I- 205 hành lang.
 - Cung cấp sự di chuyển đáng tin cậy và hiệu quả của hàng hóa và con người trên các con đường địa phương bị ảnh hưởng bởi thu phí.
 - Cải thiện khả năng tiếp cận các trung tâm việc làm và việc làm trong khu vực, đặc biệt là đối với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.

Theo chỉ đạo của Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon, các chiến lược công bằng sẽ được đưa vào Dự án thông qua các mục tiêu và mục tiêu khác nhau, cũng như Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động. Khi các tác động được xác định, ủy ban này sẽ giúp xác định các biện pháp giảm thiểu cho các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ.

10.2.3 Yêu cầu: Bao gồm việc quản lý nhu cầu đi lại hoặc vận chuyển trong các tuyên bố về mục đích và nhu cầu.

Phản hồi: Thông qua Kế hoạch Hành động Chiến lược của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon và Kế hoạch Di chuyển và Quản lý Tắc nghẽn Toàn diện, ODOT và Chương trình Thu phí Oregon được dành riêng để thúc đẩy công bằng, giảm phát thải khí nhà kính, quản lý tắc nghẽn và đóng góp vào quỹ bền vững. Thiết kế một hệ thống thu phí để cải thiện việc sử dụng hiệu quả cơ sở hạ tầng đường bộ và cải thiện độ tin cậy của việc đi lại là nguyện vọng chính của Chương trình Thu phí Oregon.

Khi được triển khai trên khắp Hoa Kỳ hoặc quốc tế, việc thu phí đã cho thấy làm giảm việc sử dụng phương tiện một người.

Dự án sẽ kết hợp các chiến lược quản lý nhu cầu giao thông vận tải thông qua các mục tiêu và mục tiêu về chuyển hướng, đa phương thức, quá cảnh và an toàn, cũng như làm việc với Nhóm làm việc về mô hình hóa và vận chuyển và đa phương thức của Dự án và Nhóm làm việc về mô hình hóa. Ủy ban cố vấn công bằng và di động để phát triển các chiến lược quản lý nhu cầu giao thông vận tải.

Quản lý nhu cầu giao thông vận tải bao gồm một loạt các chiến lược có thể không liên quan trực tiếp đến mục đích kép của Dự án là quản lý tắc nghẽn và tạo doanh thu.⁴² Mục đích của Dự án có thể được thực hiện bằng cách thu phí theo tỷ lệ thay đổi, thường được công nhận là một chiến lược quản lý nhu cầu vận chuyển. Thu phí theo tỷ lệ thay đổi (với mức phí cao hơn trong giờ đi lại cao điểm và mức phí thấp hơn trong giờ đi lại thấp điểm) khuyến khích việc đi lại trong thời gian ít tắc nghẽn hơn. Các chiến lược quản lý nhu cầu vận chuyển khác, chẳng hạn như hỗ trợ kết nối với phương tiện công cộng, có thể được xem xét khi Dự án được phát triển để hỗ trợ các mục tiêu và mục tiêu đã xác định.

10.3 Dự thảo Mục tiêu và Mục tiêu của Dự án

Sau đây là các yêu cầu liên quan đến các mục tiêu dự thảo và mục tiêu được xác định cho Dự án, như được mô tả trong Phần 2.2.1 và các phép đo hiệu suất sẽ được sử dụng để so sánh mức độ hiệu quả của từng phương án đối với từng mục tiêu.

10.3.1 Yêu cầu: Xác định “dân số không được phục vụ và không được đại diện đầy đủ” trong các mục đích và mục tiêu.

Trả lời: Dựa trên chỉ đạo của Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động, ODOT hiện đang sử dụng “lich sử và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ đầy đủ” để mô tả rõ hơn các cộng đồng mà thuật ngữ này dự định bao gồm. Điều này được giải thích trong bảng thuật ngữ của tài liệu Khung công bằng; một tham chiếu đến bảng thuật ngữ đó đã được thêm vào phần mục tiêu và mục tiêu của Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu.

10.3.2 Yêu cầu: Sửa đổi các mục đích và mục tiêu để thừa nhận các tác động về chất lượng cuộc sống đối với các cộng đồng gần/liền kề.

Phản hồi: ODOT ưu tiên chất lượng cuộc sống cho các cộng đồng địa phương. Các mục tiêu và mục tiêu đã được cập nhật để bao gồm các mục tiêu liên quan đến chất lượng cuộc sống theo cả lợi ích công bằng và hạn chế các mục tiêu chuyên hướng bổ sung; và các thước đo hiệu suất đã được xác định để đánh giá những thay đổi tiềm ẩn về chất lượng cuộc sống, chẳng hạn như thay đổi về chất lượng không khí, mức độ tiếng ồn, khả năng tiếp cận việc làm và các hoạt động nâng cao sức khỏe. Các mục tiêu chất lượng cuộc sống bao gồm:

- Mục tiêu: Cung cấp lợi ích cho các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ.

⁴² Như đã lưu ý trên [trang web](#) của FHWA: “Theo truyền thống, TDM được định nghĩa hẹp là chia sẻ hành trình đi lại và ứng dụng lập kế hoạch của nó bị giới hạn trong việc giảm thiểu chất lượng không khí (phân tích sự phù hợp), giảm thiểu phát triển (giảm tỷ lệ phát sinh chuyến đi và nhu cầu đỗ xe) hoặc nỗ lực tăng đa phương thức trong kế hoạch giao thông vận tải. Một định nghĩa hiện đại hơn về TDM bao gồm tối đa hóa các lựa chọn đi lại, như đã nêu trong định nghĩa được cung cấp trong báo cáo của FHWA về TDM: Quản lý nhu cầu là cung cấp cho khách du lịch, bất kể họ lái xe một mình, các lựa chọn đi lại, chẳng hạn như địa điểm làm việc, tuyến đường, thời gian di chuyển và chế độ. Theo nghĩa rộng nhất, quản lý nhu cầu được định nghĩa là cung cấp cho khách du lịch những lựa chọn hiệu quả để cải thiện độ tin cậy của chuyến du lịch.”

- Tối đa hóa lợi ích và giảm thiểu gánh nặng liên quan đến việc thực hiện thu phí.
- Mục tiêu: Hạn chế chuyển hướng giao thông bổ sung từ phí cầu đường trên I- 205 đến các tuyến đường lân cận và khu vực lân cận.
 - Thiết kế hệ thống thu phí để giảm thiểu tác động đến các yếu tố chất lượng cuộc sống, chẳng hạn như sức khỏe, tiếng ồn, an toàn, khả năng tiếp cận việc làm, chi phí đi lại và chất lượng môi trường cho cộng đồng địa phương do điều chỉnh lại giao thông.

ODOT sẽ tiếp tục điều phối và tham gia với các cộng đồng và khu vực pháp lý gần khu vực Dự án để hiểu mối quan tâm của họ và đảm bảo rằng họ được thông báo trong suốt quá trình.

ODOT cam kết tiếp tục chia sẻ thông tin và đối thoại với cộng đồng địa phương thông qua các phương pháp sau:

- Cung cấp các cuộc họp giao ban tại các cuộc họp công cộng trên toàn khu vực.
- Làm việc với chương trình Liên lạc viên Gắn kết Cộng đồng để tương tác bằng ngôn ngữ với các cộng đồng Tây Ban Nha, Nga, Việt Nam và Trung Quốc.
- Có nhà mở.
- Cập nhật tin tức điện tử
- Cung cấp thông tin cập nhật cho trang web của Dự án.

ODOT cũng sẽ tiếp tục gặp nhóm Nhân viên của Cơ quan Đối tác Khu vực để chia sẻ thông tin cập nhật về Dự án và tìm kiếm ý kiến đóng góp.

10.3.3 Yêu cầu: Sửa đổi mục tiêu về tăng trưởng kinh tế để bổ sung nội dung về tăng khả năng tiếp cận việc làm và các trung tâm việc làm trên toàn khu vực.

Trả lời: ODOT đã thêm mục tiêu sau vào mục tiêu tăng trưởng kinh tế:

- Mục tiêu: Hỗ trợ tăng trưởng kinh tế khu vực.
 - Cải thiện khả năng tiếp cận các trung tâm việc làm và việc làm trong khu vực, đặc biệt là đối với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.

Ngoài ra, ODOT sẽ tiếp tục phối hợp với Nhóm Làm việc về Vận chuyển và Đa phương thức để giúp xác định các chiến lược nhằm tăng cường khả năng tiếp cận việc làm và trung tâm việc làm thông qua du lịch đa phương thức.

10.3.4 Yêu cầu: Sửa đổi mục tiêu hỗ trợ các lựa chọn vận chuyển đa phương thức để thêm ngôn ngữ về việc hỗ trợ các lựa chọn vận chuyển giá tăng và tần suất dịch vụ vận chuyển trong khu vực Dự án.

Phản hồi: ODOT đã sửa đổi mục tiêu sau (trong mục tiêu vận chuyển đa phương thức) để phản ánh yêu cầu này:

- Mục tiêu: Hỗ trợ lựa chọn vận tải đa phương thức.

- Phối hợp với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển để hỗ trợ tính khả dụng và cải tiến đối với dịch vụ vận chuyển và các dịch vụ vận chuyển khác trong I- 205, đặc biệt là đối với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.

Ngoài ra, ODOT sẽ tiếp tục phối hợp với Nhóm Công tác Vận tải và Đa phương thức (như được mô tả trong Phần 3.1.2), cũng như Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động (được mô tả trong Phần 4.1.1), để giúp xác định các chiến lược về cách tích hợp phương tiện công cộng và du lịch đa phương thức vào Dự án. Nhóm Công tác Vận chuyển và Đa phương thức bao gồm các đại diện từ toàn bộ khu vực đô thị Portland và Tây Nam Washington.

10.3.5 Yêu cầu: Đánh giá tác động sức khỏe và công bằng.

Phản hồi: ODOT đã cập nhật các mục tiêu sau trong mục tiêu công bằng và chuyển hướng của Dự án để chỉ rõ cụ thể sức khỏe là một yếu tố cần giải quyết.

- Mục tiêu: Cung cấp lợi ích cho các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ.
 - Hỗ trợ khả năng tiếp cận công bằng và đáng tin cậy đối với các hoạt động nâng cao sức khỏe (ví dụ: công viên, đường mòn, khu giải trí) cũng như các phòng khám và cơ sở chăm sóc sức khỏe.
- Mục tiêu: Hạn chế chuyển hướng giao thông bổ sung từ phí cầu đường trên I- 205 đến các tuyến đường lân cận và khu vực lân cận.
 - Thiết kế hệ thống thu phí để giảm thiểu tác động đến các yếu tố chất lượng cuộc sống, chẳng hạn như sức khỏe, tiếng ồn, an toàn, khả năng tiếp cận công việc, chi phí đi lại và chất lượng môi trường cho cộng đồng địa phương từ việc định tuyến lại giao thông.

ODOT sẽ làm việc với Ủy ban Tư vấn về Tính công bằng và Di động để xác định thêm các biện pháp liên quan đến tính công bằng. Các thước đo hiệu suất này sẽ được sử dụng để giúp xác định Phương án Ưu tiên. Ngoài ra, Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động sẽ xác định các chiến lược di động và công bằng tiềm năng để giải quyết các tác động đối với sức khỏe cộng đồng.

Một công cụ như vậy để đánh giá có thể là công cụ ước tính tác động giao thông vận tải của Cơ quan Y tế Oregon. ODOT sẽ xác định xem công cụ này có thể giúp cung cấp thông tin cho phân tích trong đánh giá môi trường hay không.

10.3.6 Yêu cầu: Bổ sung thước đo hiệu suất cho các nhóm thiệt thòi

Trả lời: Hiện tại, các thước đo hiệu suất sơ bộ sau đây bao gồm khả năng chi trả cho các nhóm yếu thế:

- Thay đổi trong chi phí đi lại theo tỷ lệ phần trăm thu nhập hộ gia đình.
- Tiết kiệm thời gian đi lại bằng phương tiện: tổng thể và cho các cộng đồng công lý môi trường.
- Giá trị tiết kiệm thời gian đi lại.

Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động có thể xác định các biện pháp bổ sung liên quan đến khả năng chi trả. Ngoài ra, Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động sẽ xác định các chiến lược di động và công bằng tiềm năng để giải quyết các tác động tiềm ẩn đối với các nhóm thiệt thòi. Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon cuối cùng sẽ thiết lập các chính sách cho Chương trình Thu phí Oregon, bao gồm các chiến lược để giảm thiểu chi phí, chẳng hạn như giảm giá hoặc miễn trừ.

ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ Phương pháp luận Môi trường và Xã hội/Cộng đồng với các cơ quan tham gia. Những bản ghi nhớ này bao gồm các biện pháp thực hiện về tác động và lợi ích cho các nhóm yếu thế.

10.3.7 Yêu cầu: Bổ sung thước đo hiệu suất giờ cao điểm trên tất cả các tuyến đường chính.

Phản hồi: ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ Phương pháp Báo cáo Kỹ thuật Giao thông với các cơ quan tham gia. Bản ghi nhớ này bao gồm một danh sách các biện pháp đo lường hiệu suất sơ bộ, bao gồm các biện pháp đo lường hiệu suất giờ cao điểm sẽ được sử dụng để xác định Phương án Ưu tiên.

10.3.8 Yêu cầu: Thêm các thước đo hiệu suất cho thông lượng người.

Phản hồi: ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ Phương pháp Báo cáo Kỹ thuật Giao thông với các cơ quan tham gia. Bản ghi nhớ này bao gồm một danh sách các biện pháp đo lường hiệu suất sơ bộ, bao gồm các biện pháp đối với lượng người sẽ được sử dụng để xác định Phương án Ưu tiên.

10.3.9 Yêu cầu: Đánh giá khả năng vận chuyển hàng hóa.

Phản hồi: ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ Phương pháp Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải với các cơ quan tham gia để họ có thể hiểu rõ hơn về phương pháp đánh giá các tác động và lợi ích tiềm năng đối với vận chuyển hàng hóa. Bản ghi nhớ này bao gồm một danh sách các biện pháp thực hiện sơ bộ, bao gồm các biện pháp đánh giá khả năng di chuyển của hàng hóa, sẽ được sử dụng để xác định Phương án Ưu tiên.

10.3.10 Yêu cầu: Đánh giá việc triển khai và vận hành ở quy mô khu vực.

Phản hồi: ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ về Phương pháp luận Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải với các cơ quan tham gia để họ có thể xem những thay đổi trong mô hình đi lại trong khu vực sẽ được đánh giá như thế nào trong đánh giá môi trường. Bản ghi nhớ này bao gồm một danh sách các biện pháp thực hiện, bao gồm các biện pháp đo lường hiệu suất khu vực cho số giờ xe đã di chuyển, số dặm xe đã đi, chuyển chế độ và các biện pháp định tính để đánh giá khả năng mở rộng sang hệ thống thu phí khu vực lớn hơn.

ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, bình đẳng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại. Dự án Thu phí I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ tiếp tục được tiến hành trong quy trình NEPA như một

dự án riêng biệt. ODOT sẽ phát triển các chiến lược nhân tin và truyền thông để làm rõ kế hoạch này cho hệ thống khu vực và lịch trình cho cả hai dự án.

Nghiên cứu PEL sẽ giúp xác định các tham số cho hệ thống thu phí khu vực và sẽ lập mô hình thu phí trên I-5 và I-205, có tính đến việc thu phí từ Đường Stafford đến OR 213 như được đề xuất trong Dự án Thu phí I-205. Phân tích quy trình PEL sẽ bao gồm Dự án thu phí I-205 làm điều kiện cơ bản.

Mặc dù phân tích mô hình hóa ở cấp độ PEL sẽ xảy ra sau khi lập mô hình cho I-205 Dự thảo Đánh giá Môi trường đã hoàn tất, thông tin sau đây sẽ được sử dụng để hiểu tác động khu vực của việc thu phí đối với I-205:

- Dữ liệu và phản hồi thu được trong quá trình Phân tích Khả thi Định giá Giá trị, cụ thể là Khái niệm C. Phân tích được thực hiện trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị chỉ ra rằng việc thu phí trên I-5 sẽ không nhất thiết ảnh hưởng đến các đề xuất giải pháp thay thế của Dự án hoặc việc xác định các tác động tiềm ẩn liên quan đến việc định tuyến lại giao thông (chuyển hướng) tắt I-205 gần khu Dự Án.
- Đầu vào từ các nỗ lực tham gia khu vực liên quan đến I-205 quy trình NEPA.
- Phối hợp với Metro về mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực của họ và đánh giá các khái niệm thu phí trong khu vực có thể bao gồm phí trên I-5 trong Nghiên cứu Định giá Tác động Khu vực của họ.

10.3.11 Yêu cầu: Phân tích tác động tích lũy nên xem xét dân số sẽ bị ảnh hưởng như thế nào bởi nhiều dự án thu phí.

Phản hồi: ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ về Phương pháp luận Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải với các cơ quan tham gia để họ có thể xem các tác động tích lũy sẽ được đánh giá như thế nào trong đánh giá môi trường. Sự phối hợp với các dự án lớn khác, chẳng hạn như Dự án Thay thế Cầu Liên bang, sẽ được sử dụng để phát triển một cách tiếp cận nhất quán trong việc xác định các dự án được coi là “có thể dự đoán được một cách hợp lý” cho phân tích này.

ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyên hướng, bình đẳng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại.

Mặc dù phân tích mô hình hóa ở cấp độ PEL sẽ xảy ra sau khi lập mô hình cho I-205 Dự thảo Đánh giá Môi trường đã hoàn tất, thông tin sau đây sẽ được sử dụng để hiểu tác động khu vực của việc thu phí đối với I-205:

- Dữ liệu và phản hồi thu được trong quá trình Phân tích Khả thi Định giá Khu vực Metro Portland, cụ thể là Khái niệm C. Phân tích được thực hiện trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị chỉ ra rằng việc thu phí trên I-5 sẽ không nhất thiết ảnh hưởng đến các đề xuất giải

pháp thay thế của Dự án hoặc việc xác định các tác động tiềm ẩn liên quan đến việc định tuyến lại giao thông (chuyển hướng) tắt tôi- 205 gần khu Dự Án.

- Đầu vào từ các nỗ lực tham gia khu vực liên quan đến I- 205 quy trình NEPA.
- Phối hợp với Metro về mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực của họ và đánh giá các khái niệm thu phí trong khu vực có thể bao gồm phí trên I-5 trong Nghiên cứu Định giá Tắc nghẽn Khu vực của họ.

10.3.12 Yêu cầu: Xác định toàn bộ hệ thống là gì (như đã biết hiện nay), đồng thời mô tả và giải quyết tiêu chí được sử dụng để đánh giá việc triển khai và vận hành, vì chúng liên quan đến khả năng mở rộng thu phí, như một phần của đánh giá tác động.

Phản ứng: ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, bình đẳng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại.

Phân tích Khả thi Định giá Giá trị cho thấy khả năng tồn tại của hệ thống thu phí khu vực; quy trình PEL sẽ dựa trên phân tích đó để tinh chỉnh tầm nhìn cho một hệ thống khu vực. Dự án Thu phí I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 đang được tiến hành trong quy trình NEPA với tư cách là phần đầu tiên của hệ thống thu phí khu vực. ODOT sẽ phát triển các chiến lược nhấn tin và truyền thông để làm rõ kế hoạch này cho hệ thống khu vực.

Mặc dù phân tích mô hình hóa ở cấp độ PEL sẽ xảy ra sau khi lập mô hình cho I- 205 Dự thảo Đánh giá Môi trường đã hoàn tất, thông tin sau đây sẽ được sử dụng để hiểu tác động khu vực của việc thu phí đối với I- 205:

- Dữ liệu và phản hồi thu được trong quá trình Phân tích Khả thi Định giá Giá trị, cụ thể là Khái niệm C. Phân tích được thực hiện trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị chỉ ra rằng việc thu phí trên I-5 sẽ không nhất thiết ảnh hưởng đến các đề xuất giải pháp thay thế của Dự án hoặc việc xác định các tác động tiềm ẩn liên quan đến việc định tuyến lại giao thông (chuyển hướng) tắt tôi- 205 gần khu Dự Án.
- Đầu vào từ các nỗ lực tham gia khu vực liên quan đến I- 205 quy trình NEPA.
- Phối hợp với Metro về mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực của họ và đánh giá các khái niệm thu phí trong khu vực có thể bao gồm phí trên I-5 trong Nghiên cứu Định giá Tắc nghẽn Khu vực của họ.

10.4 Các lựa chọn thay thế được đề xuất

Sau đây là các yêu cầu liên quan đến các lựa chọn thay thế được đề xuất sẽ được nghiên cứu trong quy trình NEPA, như được mô tả trong Phần 2.2.2 và cách chúng sẽ được đánh giá thông qua mô hình lưu lượng truy cập.

10.4.1 Yêu cầu: Cân nhắc Giải pháp thay thế Không xây dựng (không thu phí).

Phản hồi: Quy trình NEPA yêu cầu ODOT xem xét Giải pháp thay thế không xây dựng. Giải pháp thay thế không xây dựng cho phép so sánh các điều kiện hiện tại và tương lai khi không có và có Dự án.

10.4.2 Yêu cầu: Bao gồm việc mở rộng thành sáu làn đường làm đường cơ sở cho Giải pháp thay thế không xây dựng, xem xét I- 205 Cải tiến Dự án hoàn thành, không phụ thuộc vào việc thu phí.

Phản ứng: ODOT hiện đang kiểm tra xem tôi- Giải pháp thay thế không xây dựng dự án thu phí 205 sẽ đảm nhận hai làn đường theo mỗi hướng dọc theo I- 205 (các điều kiện hiện có), hoặc bao gồm một số hoặc tất cả các cải tiến được lên kế hoạch trong I- 205 Dự Án Cải Tiến.

ODOT thừa nhận rằng tôi- Dự án Cải tiến 205 được cho là sẽ đi vào hoạt động vào năm 2027, theo danh sách dự án hạn chế về tài chính của Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực. Trước khi có thể đưa ra Kết luận Không có Tác động Đáng kể, Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực sẽ được sửa đổi để bao gồm I-205 Toll Protect.

10.4.3 Yêu cầu: Đánh giá thu phí trên toàn bộ I-5 và I- 205.

Phản ứng: Theo chỉ đạo của Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon, ODOT đang triển khai Kế hoạch Di chuyển và Quản lý Tắc nghẽn Toàn diện bao gồm đánh giá hệ thống thu phí trên toàn hệ thống, khu vực. Hệ thống này sẽ góp phần thúc đẩy công bằng, giảm phát thải khí nhà kính, quản lý tắc nghẽn và góp phần tài trợ bền vững.

ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, bình đẳng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại. Dự án Thu phí I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ tiếp tục được tiến hành trong quy trình NEPA như một dự án riêng biệt. ODOT sẽ phát triển các chiến lược nhấn tin và truyền thông để làm rõ kế hoạch này cho hệ thống khu vực và lịch trình cho cả hai dự án.

Mặc dù phân tích mô hình hóa ở cấp độ PEL sẽ xảy ra sau khi lập mô hình cho I- 205 Dự thảo Đánh giá Môi trường đã hoàn tất, thông tin sau đây sẽ được sử dụng để hiểu tác động khu vực của việc thu phí đối với I- 205:

- Dữ liệu và phản hồi thu được trong quá trình Phân tích Khả thi Định giá Giá trị, cụ thể là Khái niệm C. Phân tích được thực hiện trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị chỉ ra rằng việc thu phí trên I-5 sẽ không nhất thiết ảnh hưởng đến các đề xuất giải pháp thay thế của Dự án hoặc việc xác định các tác động tiềm ẩn liên quan đến việc định tuyến lại giao thông (chuyển hướng) tất tôi- 205 gần khu Dự Án.
- Đầu vào từ các nỗ lực tham gia khu vực liên quan đến I- 205 quy trình NEPA.

- Phối hợp với Metro về mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực của họ và đánh giá các khái niệm thu phí trong khu vực có thể bao gồm phí trên I-5 trong Nghiên cứu Định giá Tắc nghẽn Khu vực của họ.

10.4.4 Yêu cầu: Mở rộng điểm cuối phía đông/tây của I- 205 lựa chọn thay thế.

Trả lời: Các điểm cuối để nghiên cứu trong quy trình NEPA của Dự án trùng khớp với phạm vi cải tiến theo kế hoạch giữa Đường Stafford và OR 213. Doanh thu thu phí có thể tài trợ cho các phần của I- 205 Dự Án Cải Tiến. Ngoài Dự án thu phí I-205, ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, công bằng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại.

10.4.5 Yêu cầu: Đánh giá một giải pháp thay thế chỉ thu phí.

Trả lời: Dự án Thu phí I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 đang được tiến hành trong quy trình NEPA với tư cách là phần đầu tiên của hệ thống thu phí khu vực. Doanh thu thu phí thu được trên I-205 có thể giúp tài trợ cho các phần của I- 205 Dự Án Cải Tiến. Ngoài Dự án thu phí I-205, ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, công bằng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn.

10.4.6 Yêu cầu: Nâng cao Giải pháp thay thế 5 cho phân tích NEPA.

Trả lời: ODOT hiểu rằng Giải pháp thay thế 5 hoạt động khá tốt trong các biện pháp khu vực trong quá trình phân tích sàng lọc ban đầu và một số khu vực pháp lý có thể quan tâm đến giải pháp thay thế này vì nó trải rộng phí tổn trong phạm vi dài nhất trên I- 205. Tuy nhiên, loại cấu trúc thu phí này không phù hợp với cấu trúc khu vực vì nó có xu hướng tạo ra các mô hình định tuyến lại tập trung có thể dẫn đến tác động đáng kể đến các cộng đồng nằm gần ranh giới khu vực (hoặc khu vực) thu phí. ODOT đang xem xét các cải tiến đối với Giải pháp thay thế 4 để đạt được tốt hơn các lợi ích khu vực mà Giải pháp thay thế 5 mang lại, bao gồm giảm các tác động chuyển hướng và định tuyến lại ở quy mô khu vực.

Ngoài Dự án thu phí I-205, ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, công bằng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại. Điều quan trọng là Dự án thu phí I-205 sẽ tích hợp tốt với hệ thống thu phí khu vực trong tương lai. Hơn nữa, nghiên cứu tiến bộ về hệ thống khu vực có thể giải quyết mong muốn mở rộng phí cầu đường trong một phạm vi dài hơn. Tại thời điểm này, ODOT không khuyến nghị đưa Giải pháp thay thế 5 vào quy trình NEPA.

10.4.7 Yêu cầu: Lập mô hình tất cả các phương án thay thế có thu phí trên I-5 để hiểu rõ hơn về các tác động trong khu vực.

Trả lời: Mô hình Dự án không bao gồm các dự án không được xác định trong Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực bị hạn chế về tài chính đã được thông qua. Thu phí trên I-5 hiện chưa được xác định và không được bao gồm trong Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực, đây là cơ sở bắt buộc để lập mô hình đánh giá thông qua mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực.

ODOT đang theo đuổi cách tiếp cận toàn hệ thống để giải quyết các mối quan tâm về công bằng, chuyển hướng, bình đẳng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn. Phương pháp thu phí trên toàn hệ thống này sẽ bắt đầu bằng quy trình “tiền NEPA” (PEL hoặc Lập kế hoạch và Liên kết Môi trường) để đánh giá giá tắc nghẽn cho hành lang I-5 qua khu vực đô thị Portland và các phần mở rộng của I-205 về phía nam và phía bắc của Dự án thu phí I-205 hiện tại. Dự án Thu phí I-205 giữa Đường Stafford và OR 213 sẽ tiếp tục được tiến hành trong quy trình NEPA như một dự án riêng biệt. ODOT sẽ phát triển các chiến lược nhấn tin và truyền thông để làm rõ kế hoạch này cho hệ thống khu vực và lịch trình cho cả hai dự án.

Nghiên cứu PEL sẽ giúp xác định các tham số cho hệ thống thu phí khu vực và sẽ lập mô hình thu phí trên I-5 và I-205, có tính đến việc thu phí từ Đường Stafford đến OR 213 như được đề xuất trong Dự án Thu phí I-205. Phân tích quy trình PEL sẽ bao gồm Dự án thu phí I-205 làm điều kiện cơ bản.

Mặc dù phân tích mô hình hóa ở cấp độ PEL sẽ xảy ra sau khi lập mô hình cho I-205 Dự thảo Đánh giá Môi trường đã hoàn tất, thông tin sau đây sẽ được sử dụng để hiểu tác động khu vực của việc thu phí đối với I-205:

- Dữ liệu và phản hồi thu được trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị, cụ thể là Khái niệm C. Phân tích được thực hiện trong Phân tích Khả thi Định giá Giá trị chỉ ra rằng việc thu phí trên I-5 sẽ không nhất thiết ảnh hưởng đến các đề xuất giải pháp thay thế của Dự án hoặc xác định các tác động tiềm ẩn liên quan đến việc định tuyến lại giao thông (chuyển hướng) tất tòi-205 gần khu Dự Án.
- Đầu vào từ các nỗ lực tham gia khu vực liên quan đến I-205 quy trình NEPA.
- Phối hợp với Metro về mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực của họ và đánh giá các khái niệm thu phí trong khu vực có thể bao gồm phí trên I-5 trong Nghiên cứu Định giá Tắc nghẽn Khu vực của họ.

10.4.8 Yêu cầu: Sửa đổi Giải pháp thay thế 3 và 4 để cải thiện hiệu suất quản lý nhu cầu vận chuyển.

Phản hồi: Các giải pháp thay thế dự án và các giả định kỹ thuật sẽ được sử dụng trong phân tích NEPA đang tiếp tục được hoàn thiện. Biểu phí thu phí cho từng phương án sẽ được đánh giá và điều chỉnh để cải thiện hiệu suất ở quy mô khu vực. Các ví dụ tiềm năng về điều chỉnh lịch trình thu phí có thể bao gồm việc thay đổi mức thu phí vào giờ cao điểm và ngoài giờ cao điểm.

Khi được triển khai trên khắp Hoa Kỳ hoặc quốc tế, việc thu phí đã cho thấy làm giảm lượng phương tiện đi lại một người, do đó, việc thu phí là một chiến lược quản lý nhu cầu vận chuyển. Dự án sẽ kết hợp các chiến lược quản lý nhu cầu vận tải thông qua các mục tiêu và mục tiêu về chuyển hướng, đa phương thức, quá cảnh và an toàn, cũng như làm việc với I- 205 Nhóm Công tác Mô hình hóa và Vận chuyển Đa phương thức và Dự án Thu phí và Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động để phát triển các chiến lược quản lý nhu cầu vận chuyển.

Quản lý nhu cầu giao thông vận tải bao gồm một loạt các chiến lược có thể không liên quan trực tiếp đến mục đích kép của Dự án là quản lý tắc nghẽn và tạo doanh thu. Mục đích của Dự án có thể được thực hiện bằng cách thu phí theo tỷ lệ thay đổi, thường được công nhận là một chiến lược quản lý nhu cầu vận tải. Thu phí theo tỷ lệ thay đổi (với mức phí cao hơn trong giờ đi lại cao điểm và mức phí thấp hơn trong giờ đi lại thấp điểm) khuyến khích việc đi lại trong thời gian ít tắc nghẽn hơn. Các chiến lược quản lý nhu cầu vận chuyển khác, chẳng hạn như hỗ trợ kết nối với phương tiện công cộng, có thể được xem xét khi Dự án được phát triển để hỗ trợ các mục tiêu và mục tiêu đã xác định.

10.4.9 Yêu cầu: Lập mô hình một giải pháp thay thế trong đó Cầu Vòm chỉ dành cho xe đạp/người đi bộ và một kịch bản khác trong đó một cây cầu dành cho phương tiện mới bắc qua Sông Willamette cũng được xây dựng.

Trả lời: Mô hình Dự án không bao gồm các dự án không được xác định trong danh sách dự án bị hạn chế về tài chính được thông qua trong Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực. Bất kỳ dự án nào khác sẽ chỉ được đưa vào mô hình hóa và phân tích của Dự án sau khi chúng được thêm vào Kế hoạch Giao thông vận tải Khu vực. Khả năng đóng cửa Cầu Vòm đối với phương tiện giao thông sẽ được phân tích thêm nếu một kịch bản như vậy được nâng cao như một lựa chọn ưu tiên thông qua Kế hoạch Ý tưởng dành cho Người đi bộ và Xe đạp của Thành phố Oregon-West Linn. Kế hoạch này giả định rằng nếu Cầu Vòm không cho xe cộ qua lại, thì sẽ không có đường giao cắt mới nào được xây dựng cho xe cộ. Kế hoạch ý tưởng đang xem xét năm hướng tuyến khác nhau dành cho người đi bộ/xe đạp băng qua sông Willamette; bất kỳ giải pháp thay thế nào trong số đó có khả năng ảnh hưởng đến các mẫu lưu lượng truy cập và do đó lập mô hình cho Dự án.

Trong khuôn khổ ODOT, nhân viên Dự án và nhân viên làm việc trong Kế hoạch Định hướng Xe đạp và Người đi bộ ở Thành phố Oregon-West Linn đã phối hợp để cập nhật dự án và bài học kinh nghiệm về lập mô hình, tác động được đo lường đối với cộng đồng và phản hồi của cộng đồng. Kế hoạch khái niệm dự kiến hoàn thành vào giữa năm 2021 và sẽ được xem xét trong việc xác định các chiến lược bổ sung cho Dự án. Mọi quan hệ của Dự án với tất cả các cải tiến tiềm năng cho việc đi lại tích cực sẽ được xác định với sự phối hợp của Nhóm Công tác Vận tải và Đa phương thức.

10.4.10 Yêu cầu: Bao gồm càng nhiều chi tiết càng tốt về người dùng thu phí trong phân tích các lựa chọn thay thế. Những cân nhắc của người dùng nên bao gồm 1) Người trả phí vận tải, thương mại và phương tiện tư nhân; 2) Thu nhập và các thông tin kinh tế xã hội khác của

người nộp phí; và 3) Vị trí cư trú của người trả phí—địa phương (trong phạm vi x dặm tính từ cơ sở thu phí)—theo thành phố, quận và tiểu bang nơi cư trú.

Trả lời: Tôi- 205 Phân tích người sử dụng hành lang đang được chuẩn bị; điều này sẽ mô tả các kiểu di chuyển hiện tại trên hành lang, bao gồm các điểm xuất phát chuyển đi, các kiểu định tuyến địa phương và khu vực trên I- 205 tuyến chính và chuyển hướng hiện tại ra khỏi tôi- 205 trong giờ cao điểm tắc nghẽn. Ngoài ra, Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải sẽ cung cấp phân tích bổ sung về mô hình đi lại của xe tải và ô tô, trong khi Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế và Công bằng Môi trường sẽ xem xét các biện pháp thực hiện khác liên quan đến tác động của việc thu phí đối với những người sử dụng hành lang khác nhau, bao gồm cả những người trước đây và hiện đã bị loại trừ và chưa được phục vụ. các cộng đồng.

10.4.11 Yêu cầu: Xác định một giải pháp thay thế với các tác động chuyển hướng ít hơn rõ rệt ở trung tâm Quận Clackamas, bao gồm cả Quốc lộ 99E.

Trả lời: Mục đích kép của Dự án là quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu cho các dự án giảm tắc nghẽn, chẳng hạn như I- Dự án Cải tạo 205; do đó, các điểm cuối cho nghiên cứu trong tôi- 205 Quy trình NEPA của Dự án Thu phí trùng khớp với phạm vi của I- Dự án Cải tiến 205 (Stafford Road và OR 213). Các lựa chọn thay thế sơ bộ được xác định trong báo cáo sàng lọc các lựa chọn thay thế đại diện cho một loạt các lựa chọn thay thế hợp lý trong các phạm vi này. Các giải pháp thay thế dự án và các giải pháp kỹ thuật sẽ được nâng cao trong phân tích NEPA sẽ tiếp tục được tinh chỉnh và các chiến lược sẽ được khám phá để đạt được Mục tiêu dự án là hạn chế chuyển hướng giao thông bổ sung từ I- 205 đến các tuyến đường lân cận và khu vực lân cận.

10.4.12 Yêu cầu: Thực hiện mô hình bổ sung không thu phí để hiểu rõ hơn về dòng chảy hiện có.

Phản hồi: ODOT sẽ tiếp tục thảo luận về các nỗ lực lập mô hình cần thiết với các cơ quan đối tác tham gia Nhóm Lập mô hình Khu vực. Những nỗ lực lập mô hình này sẽ bao gồm dữ liệu và các công cụ lập mô hình cũng như các giả định cần thiết để hiểu các điều kiện (cơ sở) hiện tại và các kiểu chuyển hướng hiện tại cũng như các kiểu giao thông sẽ như thế nào trong Giải pháp thay thế không xây dựng (không thu phí) so với các giải pháp thay thế thu phí.

10.4.13 Yêu cầu: Sử dụng mô hình để hiểu sự gia tăng chuyển hướng và các tác động được tạo ra do chuyển hướng bổ sung.

Phản hồi: Các công cụ lập mô hình cho Dự án sẽ tiếp tục được hoàn thiện để hiểu rõ hơn những thay đổi về mô hình giao thông, bao gồm khả năng chuyển hướng sang các con đường địa phương. ODOT đã chia sẻ dữ liệu lập mô hình với các cơ quan đối tác và sẽ tiếp tục làm như vậy. ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ Phương pháp báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải với các cơ quan tham gia để họ có thể xem những thay đổi về việc đi lại trên đường địa phương và tác động sẽ được đánh giá như thế nào trong đánh giá môi trường. Một trong những mục tiêu của Dự án là hạn chế việc chuyển hướng bổ sung do thu phí. Khi các nhu cầu giảm thiểu được xác định, ODOT sẽ làm việc với các đối tác cơ quan để xem xét các dự án trong kế hoạch hệ thống giao thông vận tải địa phương để xác định xem có bất kỳ phương án giảm thiểu thích hợp nào để đưa vào Dự án hay không.

10.4.14 Yêu cầu: Định lượng tác động của việc định tuyến lại qua khu vực tàu điện ngầm Portland.

Phản hồi: ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ về Phương pháp Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải với các cơ quan tham gia để họ có thể xem những thay đổi trong mô hình đi lại trong khu vực sẽ được đánh giá như thế nào trong đánh giá môi trường.

10.4.15 Yêu cầu: Xem xét chuyển hướng và du lịch đa phương thức.

Trả lời: Theo chỉ đạo của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon, việc phát triển các chiến lược công bằng và di chuyển để kiểm tra tính khả dụng của phương tiện công cộng và các phương án vận chuyển khác sẽ được đưa vào Dự án thông qua các mục tiêu và mục tiêu khác nhau, cũng như Nhóm làm việc về Giao thông công cộng và Đa phương thức và Công bằng và Di động Ủy ban Cố vấn. Khi các tác động được xác định, các nhóm này sẽ giúp xác định các phương án giảm thiểu và nâng cao.

Ngoài ra, ODOT sẽ chia sẻ Bản ghi nhớ Phương pháp Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải với các cơ quan tham gia để họ có thể xem cách đánh giá sự chuyển hướng và tác động đối với du lịch đa phương thức trong đánh giá môi trường.

10.4.16 Yêu cầu: Kết hợp các điều kiện lái xe sau đại dịch COVID-19.

Trả lời: Dự án sẽ được đánh giá về các tác động dài hạn trong suốt thời gian lập kế hoạch năm 2045. Dự báo giao thông tầm xa dựa trên các xu hướng lịch sử và mô hình hành vi hiện tại để hiểu các điều kiện và khu vực không chắc chắn trong tương lai. Điều quan trọng là phải quan sát các mẫu trong một khoảng thời gian đáng kể để phát hiện các xu hướng dài hạn và tránh hiểu sai các hiện tượng ngắn hạn—chẳng hạn như chu kỳ kinh doanh hoặc các cú sốc ngẫu nhiên đối với hệ thống (cháy rừng, COVID-19)—như những thay đổi trong dài hạn. Phạm vi hành vi. Những thay đổi vĩnh viễn trong hành vi của hộ gia đình và doanh nghiệp do đại dịch COVID-19 vẫn chưa được biết. Vào cuối năm 2020, lưu lượng giao thông vào các ngày trong tuần trên toàn tiểu bang thấp hơn khoảng 11% so với năm trước.

10.4.17 Yêu cầu: Lập mô hình các điều kiện trong tương lai cho năm 2040.

Trả lời: Phân tích các giải pháp thay thế trong NEPA sẽ phân tích các tác động tiềm ẩn cho năm 2027 và 2045. Bản ghi nhớ Phương pháp báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải ghi lại phương pháp phân tích này, phương pháp này sẽ được chia sẻ với các cơ quan tham gia.

Dự thảo Báo cáo so sánh các giải pháp thay thế sàng lọc dựa trên dữ liệu lập mô hình ban đầu cho khoảng thời gian 2027 để xác định phương án nào trong số năm giải pháp thay thế sơ bộ cần được nghiên cứu (và lập mô hình) chi tiết hơn cho đánh giá môi trường. Việc loại trừ năm 2040 hoặc 2045 khỏi thông tin liên lạc trước đây về Dự án không phải là để đánh lạc hướng cam kết thực hiện mô hình hóa trong một khoảng thời gian dài hạn (20 năm).

11 PHẢN HỒI CÁC NHẬN XÉT VỀ CÁC MỐI QUAN TÂM VÀ CƠ HỘI CHÍNH

Phần này cung cấp phản hồi cho các nhận xét nhận được về các chủ đề chính được mô tả trong Chương 7 và một danh sách các hành động mà ODOT sẽ thực hiện để đáp lại những bình luận này.

Bàn11-1 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Doanh thu và Thuế

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi yêu cầu rõ ràng hơn và nhận xét về các loại thuế hiện hành, cách chi tiêu doanh thu thuế, cách chi tiêu doanh thu tạo ra thông qua thu phí, loại dự án nào có thể (hoặc sẽ) được tài trợ bằng doanh thu thu phí và vị trí của các dự án tiềm năng. Ngoài ra, những người được hỏi đề nghị ngừng thu phí sau khi đã tạo đủ doanh thu để tài trợ cho I- 205 Dự Án Cải Tiến.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Quá nhiều loại thuế đang được trả và đây là một hình thức thuế khác. Nguồn thu hiện tại từ thuế và phí đăng ký phương tiện đủ để tài trợ cho việc cải thiện giao thông vận tải, nhưng nguồn tài trợ này đang được sử dụng không hiệu quả hoặc được phân bổ cho các dự án sai mục đích. Nên tăng thuế thay vì tăng phí, chẳng hạn như tăng thuế xăng hoặc thuế mới đối với xe điện. Tài trợ của tiểu bang và liên bang cho I- Dự án Cải tiến 205 nên được theo đuổi. Một số nhóm người dùng nhất định phải trả nhiều tiền thuế hoặc lệ phí cầu đường hơn, chẳng hạn như các ngành vận tải hàng hóa bằng xe tải hoặc những người đi làm ngoài tiểu bang. Cần làm rõ các loại dự án có thể được tài trợ bằng doanh thu thu phí. Doanh thu không nên được sử dụng cho các dự án giao thông phi phương tiện. Doanh thu nên được sử dụng để cải thiện các cơ hội dành cho người đi bộ, đi xe đạp và phương tiện công cộng. 	<p>Kinh phí sẵn có cho giao thông vận tải không theo kịp chi phí bảo trì hoặc cải thiện hệ thống giao thông vận tải của chúng ta. Thuế xăng liên bang đã không được điều chỉnh kể từ tháng 10 năm 1993 và phần đóng góp của liên bang cho các dự án giao thông vận tải của tiểu bang đã giảm đi rất nhiều. Ở cấp tiểu bang, chi phí leo thang để duy trì cơ sở hạ tầng cũ kỹ, nhu cầu nâng cấp cầu chống địa chấn và chi phí xây dựng tăng đã làm tăng nhu cầu tài chính rất nhiều. Phí cầu đường là phí người dùng để chỉ những người sử dụng công trình đường cao tốc mới trả tiền cho những cải tiến, so với thuế áp dụng cho mọi người hoặc loại phương tiện cụ thể.</p> <p>Hiến pháp Oregon (Điều IX, Mục 3a) quy định rằng doanh thu thu được từ việc sử dụng hoặc vận hành các phương tiện cơ giới (bao gồm cả phí cầu đường) được chỉ cho các dự án đường bộ, có thể bao gồm việc xây dựng hoặc tái thiết các làn đường đi lại, cũng như các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ hoặc cải thiện quá cảnh trong hoặc dọc theo đường. Vào mùa thu năm 2020, Ủy ban Vận tải Oregon đã đưa ra quyết định về khái niệm chính sách rằng phí cầu đường sẽ được chỉ cho các dự án trong hành lang mà chúng được thu.</p> <p>Thu phí trên I- 205 có thể tài trợ cho các phần của I- Dự án Cải tiến 205 , bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và</p>	<ul style="list-style-type: none"> Chia sẻ thông tin về kinh phí giao thông vận tải. Tạo và phân phối thông tin bổ sung thông qua các trang web, phương tiện truyền thông và tiếp cận cộng đồng để nâng cao hiểu biết về cách các dự án giao thông vận tải và hoạt động và bảo trì liên tục được tài trợ. Thể hiện sự cần thiết phải thu phí để cung cấp một nguồn kinh phí vận chuyển bền vững. Truyền đạt những gì phí cầu đường có thể trả cho. Cung cấp thông tin rõ ràng về cách sử dụng doanh thu thu phí. Giải thích quyết định chính sách của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon để giữ phí cầu đường trong hành lang mà chúng được thu và doanh thu phí được thu vào I- 205 có thể được sử dụng để giúp tài trợ cho các phần của I- 205 Dự Án Cải Tiến. Thể hiện sự minh bạch trong việc sử dụng phí cầu đường. Thiết lập một hệ thống để thông tin minh bạch về cách sử dụng tiền thu được thông qua thu phí.

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Doanh thu chỉ nên được sử dụng để tài trợ cho các dự án trong I-205 hành lang. Doanh thu nên được sử dụng để tài trợ cho các dự án khác trong khu vực đô thị Portland, chẳng hạn như Dự án Thay thế Cầu I-5. Lo ngại rằng doanh thu thu phí có thể được sử dụng không phù hợp bởi các quan chức chính phủ và/hoặc các cơ quan cho các mục đích phi giao thông. Những nhận xét này cho thấy rằng công chúng muốn biết thêm về địa điểm và cách thức ODOT chi tiêu quỹ vận chuyển. Nên ngừng thu phí sau khi đã tạo ra đủ doanh thu để tài trợ cho I-205 Dự Án Cải Tiến. Thu phí là cần thiết để tạo ra cơ sở hạ tầng giao thông bền vững, đặc biệt là cầu. Hỗ trợ cho phí cầu đường với lý do rằng phí cầu đường đảm bảo rằng những người sử dụng đường đang trả tiền cho họ. 	<p>tám cây cầu khác trên I-205 và phần mở rộng của làn đường thứ ba theo mỗi hướng. ODOT cam kết đối thoại liên tục với các cơ quan, các bên liên quan và các thành viên của công chúng để truyền đạt một cách minh bạch về cách thức các quỹ đang và sẽ được sử dụng.</p> <p>Tại thời điểm này, vẫn chưa xác định được liệu mức phí sẽ thay đổi hay dừng lại vào một thời điểm nào đó trong tương lai. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí, chính sách (bao gồm giảm giá và miễn trừ) cho các nhóm người dùng và tỷ lệ leo thang. Các tùy chọn mức phí đại diện sẽ được thử nghiệm trong quá trình NEPA và sau đó là nghiên cứu chi tiết hơn về việc tạo doanh thu từ phí (nghiên cứu Doanh thu và Lưu lượng truy cập Cấp độ 2). Những phân tích này kết hợp các khuyến nghị từ Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động và Ủy ban Khu vực 1 về Giao thông Vận tải.</p>	

Bàn11-2 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Định tuyến lại và Chuyển hướng

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Nhận xét bao gồm những lo ngại về tác động tiềm ẩn đối với cộng đồng địa phương và đường phố gần I- 205, quan sát về tình trạng tắc nghẽn giao thông và đường xá hiện tại, và suy nghĩ về cách phân tích và giảm thiểu các tác động tiềm ẩn từ việc định tuyến lại và chuyển hướng thông qua quá trình đánh giá môi trường và thực hiện Dự án.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Giao thông gia tăng trên các đường phố địa phương sẽ tạo thêm sự bất tiện cho người dân khi tiếp cận trường học, cửa hàng, công việc và cơ sở y tế. • Giao thông gia tăng trên các đường phố địa phương sẽ tạo thêm rủi ro về an toàn cho người đi bộ và xe đạp, cũng như thời gian phản hồi chậm hơn đối với các dịch vụ khẩn cấp. • Tăng cường định tuyến lại và chuyển hướng khỏi I- 205 sẽ dẫn đến tình trạng xuống cấp ngày càng tăng của đường phố địa phương, với chi phí bảo trì bổ sung do chính quyền địa phương và người dân chịu. • Các phương tiện bổ sung định tuyến lại và chuyển hướng qua cộng đồng của họ sẽ làm giảm giá trị tài sản. • Các tuyến đường thay thế đã bị tắc nghẽn, đặc biệt là trong giờ cao điểm, cụ thể như sau: <ul style="list-style-type: none"> - I-5. - Willamette Drive (OR 43)/Cầu Vòm Thành phố Oregon. - Xa lộ Cuối Đường mòn (HOẶC 213). - Đại lộ McLoughlin (HOẶC 99E). - Đường Stafford. - Lái xe thác Willamette. - Đường Boland. - Đường Schaefer. - Đường Sông. 	<p>Mục đích và mục tiêu của Dự án phản ánh các kết quả mong muốn ngoài mục đích của Dự án; chúng bao gồm hạn chế chuyển hướng bổ sung từ I- 205 đến các đường phố địa phương. Các giải pháp thay thế sơ bộ đã được phát triển để cố gắng hạn chế việc chuyển hướng trong các cộng đồng địa phương và điều này tiếp tục là ưu tiên của ODOT khi Dự án được phát triển.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nhận thức được tầm quan trọng của việc đánh giá các tác động chuyển hướng tiềm ẩn đối với cộng đồng địa phương. Thêm (các) thước đo hiệu suất khách quan và có liên quan đến việc bảo vệ chất lượng cuộc sống cho cộng đồng địa phương. • Nghiên cứu các mô hình chuyển hướng hiện có dọc theo hành lang. Minh họa các ví dụ về các mô hình chuyển hướng hiện có dọc theo hành lang nghiên cứu trong Phân tích Người dùng Hành lang để giúp đánh giá các mô hình này có thể thay đổi như thế nào khi triển khai thu phí. • Đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với cộng đồng địa phương từ việc chuyển hướng bổ sung do phí cầu đường gây ra. Đánh giá các tác động đến chất lượng cuộc sống, bao gồm cách chuyển hướng có thể ảnh hưởng đến chất lượng không khí, tiếng ồn, sự gắn kết cộng đồng, hoạt động kinh doanh và an toàn, cũng như liệu những thay đổi về mô hình giao thông có thể ảnh hưởng đến việc sử dụng và giá trị tài sản địa phương trong đánh giá môi trường hay không. • Xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng cho các tuyến đường bị ảnh hưởng bất lợi. Làm nổi bật các

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> - Đường Oatfield. - Đường Salamo. - Đường Rosemont. • Nhiều tuyến đường thay thế không đủ năng lực và/hoặc cần sửa chữa và cải tiến, vì vậy việc định tuyến lại và chuyển hướng bổ sung sẽ làm trầm trọng thêm những vấn đề này. • Việc định tuyến lại và chuyển hướng và các tác động tiếp theo đối với cộng đồng địa phương cần được phân tích kỹ lưỡng trong phân tích môi trường. • Dự án nên kết hợp các cơ chế để hạn chế tiếp cận các đường phố địa phương từ I- 205 hoặc thực hiện các biện pháp ngăn cản người lái xe định tuyến lại và chuyển hướng. 		<p>biện pháp tiềm năng trong đánh giá môi trường mà ODOT có thể thực hiện để giảm thiểu các tác động không thể tránh khỏi của việc định tuyến lại (nếu có) đối với các tuyến đường khác có thể do thu phí.</p>

Bàn11-3 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Công bằng

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Nhận xét về sự công bằng được nhận thức liên quan đến những người cảm thấy họ sẽ bị ảnh hưởng xấu bởi phí cầu đường và thuế, bao gồm cả sự thất vọng khi phải trả tiền cho những con đường mà những người được hỏi cảm thấy đã được trả tiền cũng như cảm giác rằng ODOT sẽ gây khó khăn cho cư dân địa phương những người sẽ phải trả nhiều phí cầu đường khi đi và về từ nơi làm việc, trường học hoặc các điểm đến khác như bưu điện.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Những con đường và đường cao tốc hiện tại đã được thanh toán và không cần phải thanh toán lại. Phí cầu đường là một gánh nặng không công bằng đối với những người sẽ phải trả tiền để đi làm hoặc đi học. West Linn và Thành phố Oregon sẽ có gánh nặng quá mức vì họ ở gần cơ sở thu phí được đề xuất. Không có sự linh hoạt về thời gian đi lại hoặc đi làm, vì vậy sẽ phải chịu gánh nặng quá mức do phí cầu đường cao hơn vào giờ cao điểm. Một khoản phí sẽ phải được trả mỗi khi mọi người rời khỏi nhà của họ cho các chuyến đi địa phương và đường ngắn. Có giới hạn truy cập ra khỏi hoặc thông qua khu vực không có lựa chọn thay thế khả thi. Tại sao tôi lại- 205 đã được chọn để thu phí nhưng các đường hoặc khu vực khác không được chọn? 	<p>Mục đích của Dự án là quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu cho các dự án giảm tắc nghẽn, chẳng hạn như I- 205 Dự Án Cải Tiến. Kinh phí sẵn có cho giao thông vận tải không theo kịp chi phí bảo trì hoặc cải thiện hệ thống giao thông vận tải của chúng tôi. Thuế xăng liên bang đã không được điều chỉnh kể từ tháng 10 năm 1993 và phần đóng góp của liên bang cho các dự án giao thông vận tải của tiểu bang đã giảm đi rất nhiều. Ở cấp tiểu bang, chi phí leo thang để duy trì cơ sở hạ tầng cũ kỹ, nhu cầu nâng cấp cầu chống địa chấn và chi phí xây dựng tăng đã làm tăng nhu cầu tài chính rất nhiều. Thu phí trên I- 205 có thể tài trợ cho các phần của I- Dự án Cải tiến 205, bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I- 205 và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. ODOT cam kết đối thoại liên tục với các cơ quan, các bên liên quan và các thành viên của công chúng để truyền đạt một cách minh bạch về cách thức các quỹ đang và sẽ được sử dụng.</p> <p>Dự án này là một trong chương trình thu phí khu vực lớn hơn để quản lý tắc nghẽn trên toàn khu vực đô thị Portland. Việc thu phí trong khu vực sẽ được thực hiện theo từng giai đoạn và đây là một trong những giai đoạn ban đầu; tuy nhiên, đây không phải là khu vực duy nhất trong khu vực sẽ có phí cầu đường.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Chia sẻ thông tin về kinh phí giao thông vận tải. Tạo và phân phối thông tin bổ sung thông qua các trang web, phương tiện truyền thông và tiếp cận cộng đồng để nâng cao hiểu biết về cách các dự án giao thông vận tải và hoạt động và bảo trì liên tục được tài trợ. Thể hiện sự cần thiết phải thu phí để cung cấp một nguồn kinh phí vận chuyển bền vững. Làm rõ vai trò của Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon trong Dự án. Tạo và cung cấp các tài liệu thông tin bổ sung để nâng cao hiểu biết về Ủy ban Giao thông vận tải Oregon với tư cách là cơ quan thu phí sẽ thiết lập mức thu phí, chính sách (bao gồm giảm giá và miễn trừ), và tỷ lệ leo thang và làm rõ thời điểm dự kiến đưa ra các quyết định này. Đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với cư dân địa phương. Đánh giá xem Dự án có dẫn đến các tác động không cân xứng đối với người dùng I tại địa phương hay không- 205 trong đánh giá môi trường, bao gồm cư dân địa phương thường sử dụng I- 205 để đi làm, đi học, cơ sở chăm sóc sức khỏe và các cơ sở cộng đồng khác.

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Việc sử dụng từ “xa lộ” cho thấy con đường nên được sử dụng miễn phí. TÔI- 205 được sử dụng để đến trường trung học. Việc thu phí sẽ buộc mọi người phải di chuyển ra xa hơn để tránh phải trả phí. Điều này trừng phạt mọi người về nơi họ sống. Phí cầu đường là một rào cản để tiếp cận chăm sóc y tế. Cư dân tiểu bang Washington làm việc ở Oregon bày tỏ sự thất vọng với việc nộp thuế thu nhập khi họ không được bỏ phiếu ở Oregon. 	<p>Ủy ban Giao thông vận tải Oregon là cơ quan thu phí sẽ thiết lập mức phí, chính sách (bao gồm giảm giá và miễn trừ) và tỷ lệ leo thang. Vào mùa thu năm 2020, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon đã đưa ra quyết định về khái niệm chính sách rằng phí cầu đường sẽ được chi cho các dự án trong hành lang mà chúng được thu. Các lựa chọn mức phí đại diện sẽ được thử nghiệm trong quá trình NEPA và sau đó là nghiên cứu chi tiết hơn về tạo doanh thu từ phí (nghiên cứu Doanh thu và Giao thông Cấp 2), kết hợp các khuyến nghị từ Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động và Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực 1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng cho cư dân địa phương. Làm nổi bật các biện pháp tiềm năng trong đánh giá môi trường mà ODOT có thể thực hiện để giảm thiểu các tác động không cân xứng không thể tránh khỏi (nếu có) đối với cư dân địa phương.

Bàn11-4 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Quan sát tắc nghẽn và tác động

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Các nhận xét bao gồm nhận thức và quan sát hiện tại về các thay đổi và mô hình tắc nghẽn, nguyên nhân chính gây tắc nghẽn trong khu vực Dự án, việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến tắc nghẽn như thế nào và tắc nghẽn ảnh hưởng đến người dân và hành vi đi lại như thế nào.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ùn tắc là do không có đủ làn đường trên I- 205 (hoặc các con đường hiện tại quá hẹp) để đáp ứng khối lượng hiện tại; ba làn xe nhập thành hai làn trên đoạn này của I- 205. • Giao thông vận tải hàng hóa là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn ở khu vực này. Trong đó, nhiều ý kiến đề xuất giải pháp khuyến khích lưu thông hàng hóa đi luân phiên (ngoài giờ cao điểm), hoặc tạo làn đường chuyên chở hàng hóa. Một nhóm nhỏ hơn các ý kiến chỉ ra rằng các phương tiện hạng nặng gặp khó khăn khi tăng tốc lên dốc, do đó làm chậm giao thông ở những đoạn đó trong khu vực Dự án. • Ùn tắc là do cư dân tiểu bang Washington đổ đầy đường Oregon. • Tắc nghẽn là do độ nghiêng trên I- 205 từ OR 43 yêu cầu các phương tiện giảm tốc độ. • Sự tắc nghẽn là do sự gia tăng của những người di chuyển đến khu vực này để thoát khỏi chi phí sinh hoạt ở Portland. • Việc thu phí sẽ không ảnh hưởng đến tình trạng tắc nghẽn [tổng thể] [trong khu vực] vì các tài xế sẽ chuyển hướng sang các con đường khác và di chuyển tình trạng tắc nghẽn ở đó. • Thu phí sẽ không ảnh hưởng đến tắc nghẽn vì nhiều người đang làm việc tại nhà và tắc nghẽn không còn là vấn đề nữa. • Thu phí sẽ làm tăng tắc nghẽn vì giả định rằng sự chậm trễ sẽ xảy ra do chậm lại để trả phí. • Việc thu phí sẽ không ngăn cản người lái xe vì mọi người sẽ vẫn phải lái xe trên tuyến đường 	<p>ODOT sẽ thực hiện các phân tích về mô hình du lịch hiện có, bao gồm điểm xuất phát và điểm đến của các chuyến đi trên hành lang, để hiểu rõ hơn các nguyên nhân chính gây tắc nghẽn trong khu vực.</p> <p>Thu phí theo tỷ lệ thay đổi nhằm mục đích cải thiện tính di động, thời gian đi lại và độ tin cậy bằng cách tính giá cao hơn trong thời gian nhu cầu giao thông cao điểm và giảm giá vào thời gian nhu cầu thấp hơn ngoài giờ cao điểm. Thời gian thu phí cao hơn trong ngày, thường trùng với thời gian tăng cường dịch vụ vận chuyển, khuyến khích một số tài xế cân nhắc sử dụng các lựa chọn đi lại khác như đi chung xe hoặc chuyển tuyến, hoặc thay đổi thời gian di chuyển của họ sang thời gian khác, ít tắc nghẽn hơn trong ngày khi phí cầu đường cao hơn thấp hơn. Một tỷ lệ nhỏ người sử dụng đường cao tốc chọn phương thức di chuyển hoặc thời gian khác giúp giảm tắc nghẽn giao thông cho những người không thể sửa đổi kế hoạch chuyến đi của</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Quan sát xem COVID-19 đã tạm thời ảnh hưởng đến các mô hình du lịch như thế nào. Tiếp tục theo dõi các xu hướng của khu vực và quốc gia liên quan đến những thay đổi ngắn hạn và dài hạn trong mô hình đi lại trên đường đi làm và mức độ tắc nghẽn do COVID-19. • Nghiên cứu các mô hình đi lại hiện có dọc theo hành lang Dự án. Nghiên cứu các mô hình đi lại hiện có, bao gồm điểm xuất phát và điểm đến của các chuyến đi trên hành lang, trong Phân tích Người dùng Hành lang. • Thực hiện mô hình du lịch và phân tích giao thông. Thực hiện mô hình hóa du lịch chuyên sâu và phân tích giao thông cho các giải pháp thay thế Dự án trong đánh giá môi trường; sử dụng dữ liệu này để xác định các khu vực tắc nghẽn hiện tại và tương lai và phát triển các chiến lược giảm thiểu.

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<p>trong Hành lang Dự án để đi làm và đi làm những việc lật vật thường ngày.</p> <ul style="list-style-type: none"> Thu phí cầu đường là cần thiết càng sớm càng tốt để giảm tắc nghẽn. sẵn sàng trả phí để được giảm tắc nghẽn. Tình trạng tắc nghẽn tồi tệ hơn trên I-5 và I-5 thu phí sẽ giải quyết được gốc rễ của vấn đề. Tắc nghẽn là một vấn đề lớn tại biên giới tiểu bang Washington. Tắc nghẽn là kết quả của giao thông trên I-84, OR 43 hoặc OR 99E. Việc thu phí sẽ không ảnh hưởng đến tình trạng tắc nghẽn trong khu vực vì tình trạng tắc nghẽn sẽ còn tồi tệ hơn ở các khu vực khác như I-5, I-84 và OR 43. Những người lái xe ở bang Washington qua Cầu Glenn Jackson là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn. Giao thông gia tăng trên các con đường phụ do thu phí sẽ làm phiền các cộng đồng địa phương như West Linn và Thành phố Oregon. Lo ngại về sự an toàn của người đi bộ, trẻ em và vật nuôi khi lưu lượng giao thông gia tăng trên các con đường phụ. Giao thông gia tăng sẽ làm mòn đường và khiến chúng không an toàn khi lái xe, đòi hỏi phải tăng cường bảo dưỡng phương tiện của họ. Gánh nặng phí cầu đường sẽ khiến cư dân của West Linn và Thành phố Oregon mất nhiều thời gian hơn do lưu lượng giao thông gia tăng mà họ sẽ luôn phải chịu đựng. Thực hiện thu phí sẽ khiến cuộc sống ở Oregon trở nên kém hấp dẫn hơn. 	<p>mình và giúp cải thiện lưu lượng giao thông cho toàn bộ hệ thống.</p> <p>Phí cầu đường phục vụ hai mục tiêu ở các mức độ khác nhau: quản lý nhu cầu để giảm tắc nghẽn và tạo doanh thu để cải thiện giao thông vận tải. Phí cầu đường được thu trên I- 205 có thể tài trợ cho các phần của I- Dự án Cải tiến 205, bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I- 205 và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Những cải tiến này sẽ góp phần giải tỏa nút thắt cổ chai trên đoạn I 4 làn xe hiện có.- 205 (2 làn mỗi chiều), đây là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn.</p> <p>Dự án này là một trong chương trình thu phí khu vực lớn hơn để quản lý tình trạng tắc nghẽn trên toàn khu vực đô thị Portland. Việc thu phí trong khu vực sẽ được thực hiện theo từng giai đoạn và đây là một trong những giai đoạn ban đầu; tuy nhiên, đây không phải là khu vực duy nhất trong khu vực sẽ thu phí cầu đường để quản lý tắc nghẽn.</p>	

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Thu phí là một cách hiệu quả để ngăn cản mọi người lái xe. 	Tất cả việc thu phí sẽ được thực hiện bằng điện tử, sử dụng bộ tiếp sóng và máy quét biển số xe, để duy trì giao thông; sẽ không dừng hoặc chậm để trả phí cầu đường	

Bàn11-5 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Thực hiện thu phí

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Nhận xét về việc thực hiện thu phí được chia thành ba loại riêng biệt: câu hỏi, ý kiến và lĩnh vực quan tâm. Những người được hỏi thường có câu hỏi trực tiếp về công nghệ thu phí, phương thức lập hóa đơn và thanh toán, triển khai thực tế, thiết lập tỷ lệ và thời gian xây dựng chương trình.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Một số người dùng phải trả các mức giá khác nhau (ví dụ: người dân địa phương và người lái xe có thu nhập thấp phải trả ít hơn trong khi người lái xe có thu nhập cao, vận chuyển hàng hóa và người ngoài tiểu bang phải trả nhiều tiền hơn). Cư dân địa phương ở West Linn hoặc Thành phố Oregon nên được miễn trả phí cầu đường. Sử dụng thẻ hàng năm hoặc hàng tháng để giới hạn chi phí cho những người dùng thường xuyên hoặc những người sẽ gặp phải tác động tài chính. Một số mục đích chuyến đi—chẳng hạn như mua sắm, đi học hoặc đi làm, hoặc tiếp cận dịch vụ chăm sóc y tế—nên được giảm giá hoặc miễn trả phí cầu đường. Giá nên được đặt dựa trên loại hoặc kích thước của phương tiện, hoặc mục đích của chuyến đi. Ưu tiên thể hiện về cách đánh giá phí cầu đường theo tỷ lệ thay đổi: dựa trên thu nhập, dựa trên nhu cầu, thời lượng chuyến đi, mục đích chuyến đi, loại phương tiện hoặc các tiêu chí khác. Phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi quá phức tạp và khó hiểu. Một số bày tỏ nhu cầu rõ ràng về giá cả trước chuyến đi của họ. Các đề xuất bao gồm biển báo nâng cao trước đoạn thu phí hoặc tích hợp với hệ thống định vị để đưa chi phí thu phí vào đề xuất tuyến đường. 	<p>Tại thời điểm này, vẫn chưa xác định được liệu mức phí sẽ thay đổi hay dừng lại vào một thời điểm nào đó trong tương lai. Đây là một quyết định chính sách mà Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ đưa ra trong tương lai. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí, chính sách, (bao gồm giảm giá và miễn trừ) cho các nhóm người dùng và leo thang. Các lựa chọn mức phí đại diện sẽ được thử nghiệm trong quá trình NEPA và sau đó là nghiên cứu chi tiết hơn về tạo doanh thu từ phí (nghiên cứu Doanh thu và Giao thông Cấp 2), kết hợp các khuyến nghị từ Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động và Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực 1. Nếu việc thu phí được chấp thuận, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon cuối cùng sẽ đặt mức thu phí ở mức đủ để đáp ứng tất cả các cam kết tài chính cho việc thu phí. Quá trình thiết lập mức thu phí sẽ bắt đầu sớm nhất là vào năm 2022 cho Dự án. Tỷ lệ thu phí đối với I-205 sẽ được hoàn thành vào năm 2024. Nếu được chấp thuận, việc thu phí trên I-205 có thể bắt đầu sớm nhất là vào năm 2024. ODOT sẽ cập nhật cho công chúng khi những quyết định này được đưa ra.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Chia sẻ thông tin về kinh phí giao thông vận tải. Tạo và phân phối thông tin bổ sung thông qua các trang web, phương tiện truyền thông và tiếp cận cộng đồng để nâng cao hiểu biết về cách các dự án giao thông vận tải và hoạt động và bảo trì liên tục được tài trợ. Thể hiện sự cần thiết phải thu phí để cung cấp một nguồn kinh phí vận chuyển bền vững. Chia sẻ thông tin trên hệ thống thu phí. Tạo và phân phối các tài liệu thông tin bổ sung để nâng cao hiểu biết về cách thức hoạt động của hệ thống thu phí đối với người dùng và các mốc thời gian dự kiến của hệ thống. Làm rõ vai trò của Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon trong Dự án. Tạo và cung cấp các tài liệu thông tin bổ sung để nâng cao hiểu biết về Ủy ban Giao thông vận tải Oregon với tư cách là cơ quan thu phí sẽ thiết lập mức thu phí, chính sách (giảm giá và miễn trừ), tỷ lệ leo thang và xác

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Bản khoản về thời hạn thu phí. Một số người bày tỏ mong muốn ngừng thu phí sau khi việc cải tạo đường hoàn thành. Những người khác bày tỏ lo ngại rằng mức phí sẽ tiếp tục tăng sau khi thực hiện. Thất vọng vì thiếu thông tin về chi phí phí cầu đường, nói rằng rất khó để đưa ra bình luận nếu không có thông tin này. Vận chuyển hàng hóa phải trả mức phí cầu đường cao hơn dựa trên trọng lượng, trong khi những người khác cho rằng phí vận chuyển hàng hóa hiện tại sẽ được giảm nếu thu phí cầu đường được thực hiện. Những người khác cho biết các tài xế giao hàng nên được miễn trừ. Hỗ trợ phí cầu đường miễn là phí cầu đường không đắt. Không tin tưởng vào ý kiến cho rằng thu phí sẽ giảm ùn tắc do họ cho rằng họ sẽ phải dừng lại và trả tiền tại trạm thu phí. Lo ngại về quyền riêng tư dữ liệu và chia sẻ thông tin nhạy cảm với chính phủ. Phí cầu đường cao tốc đã quá hạn ở Oregon. Trình điều khiển từ bên ngoài tiểu bang nên được tính phí khác nhau. Một số đề xuất rằng việc thu phí nên nhắm vào những người đi qua các tuyến đường của tiểu bang bằng cách thu phí gần Sông Columbia trên cả I-5 và I- 205 cây cầu. Lo ngại về các tác động tiềm ẩn đối với lực lượng lao động hiện có. Những người khác lo ngại về những người có thu nhập thấp đã 	<p>Phí sẽ được thu bằng điện tử để người lái xe không phải dừng lại. Hầu hết các hệ thống thu phí điện tử đều sử dụng thẻ chuyển tiếp sóng, là thiết bị gắn vào kính chắn gió của xe được ăng-ten trên đường đọc được khi xe di chuyển, liên kết thiết bị này với tài khoản khách hàng để thu phí. Công nghệ nhận dạng biển số xe có thể được sử dụng thay cho bộ tiếp sóng đối với khách hàng có tài khoản hoặc gửi hóa đơn phí cầu đường tới chủ sở hữu đã đăng ký của phương tiện đối với khách hàng không có tài khoản. Cả hai tùy chọn thanh toán có thể sẽ được áp dụng cho khu vực đô thị Portland, mặc dù các chi tiết chính xác sẽ được xác định ở giai đoạn sau. Các tùy chọn cho các cá nhân không có tài khoản ngân hàng sẽ được nghiên cứu để cung cấp quyền truy cập cho tất cả mọi người.</p>	<p>định rõ thời điểm dự kiến đưa ra các quyết định này.</p> <ul style="list-style-type: none"> Tiếp tục thu hút cộng đồng về chính sách thu phí và thiết kế hệ thống thu phí. Liên tục thu hút cộng đồng trong suốt quá trình lập kế hoạch Dự án liên quan đến các bản cập nhật chính của Dự án, quyết định thiết kế hệ thống và quyết định chính sách từ Ủy ban Giao thông vận tải Oregon. Sự tham gia của cộng đồng sẽ tiếp tục sau khi thu phí được thực hiện.

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<p>chuyển từ khu vực Portland đến Vancouver để có chi phí sinh hoạt thấp hơn.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mối quan tâm về sự dễ sử dụng cho khách du lịch và người lái xe giải trí hoặc không thường xuyên. Các chiến lược giảm thiểu liên quan đến giảm giá hoặc miễn trừ cho các nhóm người dùng, bao gồm: <ul style="list-style-type: none"> Người dùng thường xuyên người dùng không thường xuyên Cư dân địa phương Cư dân ngoài tiểu bang Sinh viên Nhân viên kinh doanh địa phương Người dùng thu nhập thấp Các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ Trình điều khiển xe điện hoặc hybrid đi chung xe Xe máy và xe tay ga Người cao tuổi cựu chiến binh Các đề xuất tập trung vào việc giảm thiểu tác động đối với các khu vực lân cận bao gồm: <ul style="list-style-type: none"> Xây tường cách âm. Sử dụng doanh thu để cải thiện bề mặt đường phố. Chỉ định đường vào địa phương. Đầu tư vào các lựa chọn quá cảnh. Đầu tư vào vanpool. 	<p>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang làm việc để giúp xác định các chiến lược nhằm cải thiện kết quả và khả năng tiếp cận các lựa chọn đi lại cho tất cả các nhóm nhân khẩu học. Các chiến lược có thể bao gồm giảm hoặc miễn phí bộ tiếp sóng, các tùy chọn thanh toán bằng tiền mặt cho các cá nhân không có ngân hàng, tín dụng hoặc giảm giá cho các mức thu nhập khác nhau và tích hợp lợi ích giữa các phương thức du lịch, chẳng hạn như thẻ quá cảnh tích lũy tín dụng thu phí. ODOT sẽ tiếp tục tìm kiếm phản hồi từ các cộng đồng này và từ Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động trong suốt quá trình lập kế hoạch Dự án và sau khi thực hiện thu phí để giám sát và điều chỉnh phí cầu đường khi cần thiết.</p>	

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Sắp đặt nghệ thuật công cộng. Các tác động đến công bằng có thể được giảm thiểu bằng cách chuyển doanh thu từ phí cầu đường trở lại các cộng đồng bị ảnh hưởng dưới hình thức tăng cường tiếp cận phương tiện công cộng, đào tạo nghề hoặc các chương trình giáo dục. Cải thiện giao thông công cộng nên được thực hiện trước khi phí cầu đường có hiệu lực. Nhu cầu thông tin về chi phí phí cầu đường cần phải có sẵn bằng nhiều ngôn ngữ. 		

Bàn11-6 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Trách nhiệm giải trình và lòng tin

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi bày tỏ sự không tin tưởng vào ODOT hoặc chính phủ nói chung. Các ý kiến bao gồm các câu hỏi về khả năng thu phí để giảm tắc nghẽn, tính hợp pháp của việc thu phí và dự án nói chung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ODOT không quản lý tốt doanh thu từ các nguồn hiện có và không thể tin tưởng giao thêm doanh thu từ thu phí. • Việc thu phí sẽ không cần thiết nếu ODOT chi tiền của người nộp thuế một cách có trách nhiệm. • Thu phí sẽ không làm giảm tắc nghẽn trong khu vực hoặc đạt được các mục đích và mục tiêu đã nêu. • Dự án này là một nỗ lực để lấy tiền từ người nộp thuế. • Dự án này là một nỗ lực nhằm giảm thâm hụt ngân sách do chi tiêu không hợp lý của chính phủ. • ODOT sẽ không sử dụng doanh thu được tạo ra trong khu vực Dự án để phục vụ cụ thể cư dân trong khu vực Dự án. • Đặt câu hỏi về khả năng hoàn thành dự án đúng hạn của ODOT. • ODOT sẽ mở rộng thu phí sang các khu vực hoặc đường khác nếu Dự án này được triển khai. • Thu phí cơ sở hạ tầng mới là bất hợp pháp hoặc có thể yêu cầu sự chấp thuận của liên bang. • Việc thu phí bất kỳ con đường nào cần có sự chấp thuận của cử tri. • Các thành viên cộng đồng ở các khu vực lân cận bị ảnh hưởng có 	<p>Vào năm 2017, Cơ quan Lập pháp Oregon đã thông qua Dự luật Hạ viện 2017, trong đó chỉ đạo Ủy ban Giao thông vận tải Oregon theo đuổi và thực hiện việc thu phí I-5 và I- 205 trong khu vực tàu điện ngầm Portland để cung cấp các công cụ quản lý giao thông bổ sung nhằm tiếp tục quản lý tình trạng tắc nghẽn và tạo doanh thu để cải thiện giao thông vận tải.</p> <p>Dự án này là một trong chương trình thu phí khu vực lớn hơn để quản lý tắc nghẽn trên toàn khu vực đô thị Portland. Việc thu phí trong khu vực sẽ được thực hiện theo từng giai đoạn; đây là một trong những giai đoạn ban đầu.</p> <p>ODOT cam kết đối thoại liên tục với các cơ quan, các bên liên quan và các thành viên của công chúng để truyền đạt một cách minh bạch về cách thức các quỹ đang và sẽ được sử dụng. Thu phí đã có hiệu quả trong việc giảm tắc nghẽn ở nhiều thành phố ở Hoa Kỳ. Việc sử dụng phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi để quản lý lưu lượng giao thông và cải thiện hiệu quả của đường bộ bằng cách tính giá cao hơn trong thời gian nhu cầu giao thông cao điểm và giá thấp hơn trong thời gian nhu cầu thấp hơn ngoài giờ cao điểm. ODOT đang học hỏi từ các dự án thu phí thành công và các chuyên gia kỹ thuật trên khắp Hoa Kỳ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Thể hiện sự minh bạch trong việc sử dụng phí cầu đường. Thiết lập một hệ thống để thông tin minh bạch về cách sử dụng tiền thu được thông qua thu phí. • Chia sẻ thông tin về kinh phí giao thông vận tải. Tạo và phân phối thông tin bổ sung thông qua các trang web, phương tiện truyền thông và tiếp cận cộng đồng để nâng cao hiểu biết về cách các dự án giao thông vận tải và hoạt động và bảo trì liên tục được tài trợ. Thể hiện sự cần thiết phải thu phí để cung cấp một nguồn kinh phí vận chuyển bền vững. • Truyền đạt những gì phí cầu đường có thể trả cho. Cung cấp thông tin rõ ràng về cách sử dụng doanh thu thu phí. Giải thích quyết định chính sách của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon để giữ phí cầu đường trong hành lang mà chúng được thu và doanh thu phí được thu vào I- 205 có thể được sử dụng để giúp tài trợ cho các phần của I- 205 Dự Án Cải Tiến.

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	thể thực hiện hành động pháp lý để ngăn chặn việc thực hiện thu phí đối với I- 205.	Ủy ban Giao thông vận tải Oregon đã thông qua một khái niệm chính sách rằng doanh thu thu phí sẽ được chi cho các cải tiến/dự án trong hành lang mà chúng được thu. Phí cầu đường được thu trên I- 205 có thể tài trợ cho các phần của I- Dự án Cải tiến 205, bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I- 205 và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Những cải tiến này sẽ góp phần giải tỏa nút thắt cổ chai trên đoạn I 4 làn xe hiện có.- 205 (2 làn mỗi chiều), đây là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn.	

Bàn11-7 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Mở rộng Dung lượng

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi đề xuất thêm đường mới hoặc mở rộng năng lực đường hiện có (ví dụ: thêm làn đường di chuyển bổ sung, cầu hoặc đường cao tốc) như một giải pháp thay thế cho việc thu phí.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Những cây cầu mới nên được xây dựng để bắc qua cả Sông Willamette và Sông Columbia. Hỗ trợ xây dựng đường cao tốc mới. Nếu thu phí sẽ được thực hiện, nó chỉ nên được thực hiện trên những con đường mới không phải những con đường hiện có. Ủng hộ cụ thể cho việc xây dựng đường tránh khu vực tàu điện ngầm cho phép xe tải và phương tiện giao thông không phải người địa phương đi vòng qua Portland hoàn toàn. Làn đường nên được thêm vào các đường cao tốc hiện có bao gồm I- 205, I-5 và OR 217. Các cây cầu nên được sửa chữa và mở rộng, đặc biệt là cầu Abernethy. Làn đường được bổ sung vào đường cao tốc hiện tại phải là làn đường có thu phí hoặc làn đường dành cho phương tiện có nhiều người. Gia tăng dân số như một yếu tố thúc đẩy nhu cầu mở rộng các xa lộ hiện có. Các loại thuế hiện tại nên được sử dụng để tài trợ cho việc mở rộng các con đường hiện có. Không nên mở rộng đường cao tốc và thay vào đó nên tập trung vào hành động khí hậu và mở rộng hệ thống giao thông công cộng. 	<p>Thêm công suất không phải là một giải pháp hiệu quả lâu dài để quản lý tắc nghẽn và thường dẫn đến mức độ tắc nghẽn tương tự hoặc cao hơn khi nhu cầu mở rộng để lấp đầy công suất hiện có. Nếu số làn đường trên đường cao tốc tăng lên, tình trạng tắc nghẽn sẽ tạm thời giảm cho đến khi có nhiều tài xế thấy rằng tuyến đường này thông thoáng và chọn lái xe hoặc chọn tuyến đường đó hơn những tuyến đường khác. Cuối cùng, nhiều ô tô sử dụng tuyến đường hơn và lợi ích của việc tăng thêm sức chứa bị xói mòn và tắc nghẽn lại xảy ra. Thu phí cung cấp một cách để đảm bảo rằng việc cải thiện công suất vẫn bền vững bằng cách tính phí người dùng để ngăn chặn việc sử dụng quá mức đường trong thời gian cao điểm.</p> <p>Thu phí trên I- 205 có thể tài trợ cho các phần của I- Dự án Cải tiến 205, bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I- 205 và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Những cải tiến này sẽ góp phần giải tỏa nút thắt cổ chai trên đoạn I 4 làn xe hiện có.- 205 (2 làn mỗi chiều), đây là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn.</p> <p>Hiện tại, không có nguồn tài trợ nào khác được xác định cho Dự án.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Chia sẻ thông tin trên lâu dài không hiệu quả mở rộng năng lực giải quyết tắc nghẽn. Tạo và phân phối tài liệu thông tin giải thích lý do tại sao việc bổ sung năng lực không phải là giải pháp lâu dài, bền vững, bao gồm các ví dụ từ khắp Hoa Kỳ nơi phương pháp này được sử dụng. Truyền đạt những gì phí cầu đường có thể trả cho. Cung cấp thông tin rõ ràng về cách sử dụng doanh thu thu phí. Giải thích quyết định chính sách của Ủy ban Giao thông vận tải Oregon để giữ phí cầu đường trong hành lang mà chúng được thu và doanh thu phí được thu vào I- 205 có thể được sử dụng để giúp tài trợ cho các phần của I- 205 Dự Án Cải Tiến.

Tóm tắt tương tác

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none">Cần khám phá thêm một cấp độ khác cho cầu và đường cao tốc (nghĩa là cầu hai tầng).		

Bàn11-8 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Vận tải Đa phương thức

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi đã nhận xét về các lựa chọn phương tiện công cộng, xe đạp và người đi bộ hiện có cũng như các nhu cầu đa phương thức trong khu vực Dự án. Các ý kiến tập trung vào sự an toàn, công bằng, kết nối và thời gian di chuyển của du lịch đa phương thức. Những người được hỏi quan sát thấy rằng dịch vụ vận chuyển hiện tại gần I- 205 ở Quận Clackamas không đáp ứng nhu cầu đi lại của công chúng. Một số ý kiến đề cập đến việc nên (hoặc không nên) sử dụng phí thu phí và doanh thu khác như thế nào để tài trợ cho các chế độ này.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Một dự án thu phí cần bao gồm các tùy chọn chuyển tuyến khả thi nếu việc thu phí sẽ được thực hiện trên I- 205 vì không có đủ các lựa chọn chuyển tuyến trực tiếp và dễ tiếp cận trong khu vực Dự án. • Quá trình vận chuyển trong khu vực cần được cải thiện để giảm thời gian đi lại và tăng khả năng kết nối. • Làn đường dành riêng cho phương tiện công cộng, xe buýt tốc hành và làn đường dành cho xe buýt trên vai dọc theo I- 205 ở Quận Clackamas. • Mở rộng MAX Orange Line đến Thành phố Oregon và các cộng đồng khác dọc theo phần phía nam của I- 205. • Một tuyến đường sắt nhẹ mới từ OR 217 đến Hồ Oswego và đi về phía đông đến Quận Clackamas. • Các tuyến xe buýt tốc hành hoặc đường sắt nhẹ giữa Thành phố Oregon và Quận Washington, bao gồm Bridgeport Village, Tualatin và Beaverton, và giữa Oregon và tiểu bang Washington. • Phương tiện công cộng là một giải pháp thay thế tốt để mở rộng đường và có thể cải thiện tính di động, giảm tắc nghẽn và giảm phát thải khí nhà kính. 	<p>Nhu cầu cải thiện quá trình vận chuyển và cung cấp các lựa chọn vận chuyển là ưu tiên hàng đầu của ODOT khi Dự án được phát triển. Đó là một trong những mối quan tâm chính được xác định trong Phân tích khả thi về giá trị và đã định hướng cho Dự án. ODOT đang làm việc với các đối tác đại lý, bao gồm cả các cơ quan vận chuyển, trong suốt quá trình phát triển Dự án để việc thu phí có thể hỗ trợ vận chuyển và là một phần của hệ thống vận chuyển tích hợp lớn hơn.</p> <p>Hiến pháp Oregon (Điều IX, Mục 3a) quy định rằng doanh thu thu được từ việc sử dụng hoặc vận hành các phương tiện cơ giới được chi cho các dự án đường bộ—có thể bao gồm việc xây dựng hoặc tái thiết các làn đường đi lại, cũng như cơ sở vật chất dành cho xe đạp và người đi bộ hoặc cải tiến phương tiện công cộng trong hoặc dọc theo con đường—nhưng nghiêm cấm việc sử dụng phí cầu đường trực tiếp cho các dự án hoặc dịch vụ vận chuyển, mặc dù có thể có những giải pháp sáng tạo để giải quyết những nhu cầu này. Ví dụ, doanh thu thu phí từ I- Đường cao tốc 95 ở Miami được sử dụng để tài trợ một phần cho các tuyến xe buýt tốc hành I-95 trong hành lang I- 95. Dự án I-1-/I-110 ExpressLanes ở Los Angeles đã tạo ra Chương trình tài trợ tái đầu tư doanh thu thu phí rỗng của ExpressLanes nhằm cung cấp doanh thu</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tìm kiếm thông tin đầu vào và hướng dẫn từ Nhóm công tác quá cảnh và đa phương thức. Sử dụng Nhóm làm việc về phương tiện công cộng và đa phương thức để hỗ trợ các chiến lược cho các cơ sở và người sử dụng phương tiện công cộng, xe đạp và người đi bộ cũng như các biện pháp giảm thiểu tiềm năng đối với các tác động không thể tránh khỏi (nếu có) đối với các phương tiện và người dùng phương tiện công cộng, xe đạp và người đi bộ từ Dự án. • Tích cực tìm kiếm phản hồi và nâng cao tiếng nói từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ và Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động trong quá trình ra quyết định dự án. Tiếp tục tìm kiếm phản hồi từ các cộng đồng này và từ Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động để tăng cường hiểu biết về cách hệ thống giao thông hiện tại tạo ra các tác động tiêu cực không tương xứng đối với cộng đồng dân cư có thu nhập thấp và cộng đồng da màu. • Đánh giá các lợi ích và tác động tiềm ẩn đối với vận tải đa phương thức. Đánh giá các lợi ích và tác động dự kiến từ việc

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> • Đầu tư quá cảnh không được cân đối trong khu vực. Thật không công bằng khi thu phí tới- 205 đặc biệt vì khu vực Dự án có rất ít lựa chọn phương tiện công cộng. • Thu phí không phải là một chiến lược hiệu quả để giảm tắc nghẽn và việc cải thiện quá trình vận chuyển sẽ hiệu quả hơn trong việc quản lý tắc nghẽn. • Doanh thu thu phí nên được sử dụng để tài trợ cho quá cảnh. • Doanh thu thu phí không nên được sử dụng để tài trợ cho quá cảnh và thay vào đó nên được sử dụng để tài trợ cho việc bảo trì và mở rộng đường cao tốc cũng như sửa chữa cầu. • Hệ thống giao thông hiện tại tạo ra những tác động tiêu cực không tương xứng đối với những người có thu nhập thấp và những người lao động thiết yếu. Hầu hết mọi người không đủ khả năng để sống gần trung tâm thành phố Portland và các lựa chọn chuyển tuyến ở vùng ngoại ô là gián tiếp và quá tốn thời gian. • Hệ thống vận chuyển ở Quận Clackamas cảm thấy không an toàn và không lành mạnh. • Chuyển hướng từ thu phí trên I- 205 sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến người đi xe buýt. Xe buýt trong khu 	<p>thu phí cho các hoạt động vận chuyển nâng cao, quản lý nhu cầu, quản lý hệ thống giao thông vận tải và vận chuyển chủ động. Cuối cùng, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon cũng sẽ quyết định cách thu phí thu phí trên I- 205 và các nơi khác trong khu vực được sử dụng.</p>	<p>thực hiện thu phí đối với các phương thức vận tải đa phương thức và người sử dụng trong đánh giá môi trường.</p>

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<p>vực sẽ bị trì hoãn do tắc nghẽn gia tăng trên đường địa phương.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Không nên thu phí người đi xe buýt và phương tiện công cộng. • Phí cầu đường là một công cụ quan trọng để giảm sự phụ thuộc tổng thể vào phương tiện. • Không có đủ làn đường dành cho xe đạp và vỉa hè trong khu vực Dự án và việc cung cấp các lựa chọn giao thông khác là rất quan trọng nếu tăng phí cầu đường vào I- 205. • Các lựa chọn đi xe đạp và đi bộ giúp giảm tắc nghẽn và đường thu phí không làm giảm tắc nghẽn. • Những lo ngại về an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp do người lái xe ngày càng chuyển hướng khỏi I- 205 đến đường địa phương. • Doanh thu thu phí nên được chi cho các khoản đầu tư đi xe đạp và đi bộ. • Doanh thu thu phí không nên được sử dụng để tài trợ cho các khoản đầu tư đi xe đạp và đi bộ mà thay vào đó nên được đầu tư vào việc mở rộng đường. • Cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ bổ sung trong khu vực Dự án sẽ không được sử dụng vì các điểm đến cách xa nhau. • Không nên mở rộng đường cao tốc và doanh thu nên được đầu tư vào 		

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	việc mở rộng cơ sở hạ tầng dành cho người đi xe đạp và đi bộ. <ul style="list-style-type: none"> Đường cao tốc nên có thêm làn đường và doanh thu không nên được đầu tư vào cơ sở hạ tầng đi xe đạp và đi bộ. 		

Bàn11-9 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Vốn chủ sở hữu

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Các ý kiến đề cập đến sự công bằng thường phản đối việc thu phí do khả năng ảnh hưởng không cân xứng đối với các hộ gia đình và người cao tuổi có thu nhập thấp. Các nhận xét liên quan đến việc thu phí sẽ là gánh nặng bổ sung mà những người có thu nhập thấp và cố định phải đối mặt như thế nào ngoài những thách thức hiện có khác như đi làm với lịch trình làm việc không linh hoạt, nhu cầu y tế và/hoặc hỗ trợ gia đình cần thiết cho việc chăm sóc người cao tuổi. Những người được hỏi cho biết nhu cầu về sự công bằng phải được xác định rõ ràng và cách nó sẽ được đưa vào Dự án.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Phí cầu đường chỉ ảnh hưởng đến những người có thu nhập thấp và những người đã gặp khó khăn về tài chính. Phí cầu đường sẽ tạo ra vấn đề cho người cao niên và người già có thu nhập cố định. Phí cầu đường sẽ ảnh hưởng đến khả năng chi trả để đi làm và đi làm của những người có thu nhập thấp, đặc biệt là đối với những người có lịch trình làm việc và đi lại kém linh hoạt. Thu phí là phân biệt chủng tộc vì nó ảnh hưởng nhiều nhất đến các cộng đồng da màu. Thu phí điện tử là phân biệt đối xử với những người không có tài khoản ngân hàng. Thêm chi phí cho sinh viên tìm kiếm giáo dục đại học. 	<p>Ưu tiên cho việc phát triển Dự án là thúc đẩy sự công bằng và tránh ảnh hưởng tiêu cực đến những người có thu nhập thấp và những người trước đây và hiện đang bị loại trừ hoặc không được phục vụ bởi các dự án giao thông vận tải. Đó là một trong những mối quan tâm chính được xác định trong Phân tích khả thi về giá trị và đã định hướng cho Dự án.</p> <p>ODOT đang làm việc với các đối tác đại lý, bao gồm cả các cơ quan vận chuyển, trong suốt quá trình phát triển Dự án để thu phí là một phần của hệ thống giao thông tích hợp lớn hơn.</p> <p>ODOT cam kết thu hút các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ thông qua việc phát triển Dự án để hiểu rõ hơn nhu cầu và mối quan tâm của cộng đồng. Điều này bao gồm làm việc với các nhà lãnh đạo công bằng quốc gia và địa phương để tạo ra một khuôn khổ phát triển các dự án thu phí của ODOT sao cho hệ thống thu phí mang lại lợi ích cho các cộng đồng trong lịch sử và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ, những cộng đồng có truyền thống bị ảnh hưởng tiêu cực một cách bất bình đẳng bởi các quyết định về giao thông vận tải. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang làm việc để giúp xác định</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ưu tiên vốn chủ sở hữu. Liên tục tìm kiếm các cơ hội để thúc đẩy Dự án này thông qua quy trình gồm nhiều bước được nêu trong Khuôn khổ Công bằng đã được thông qua. Ở mỗi bước phát triển Dự án, hãy tích cực thừa nhận những tác hại trong quá khứ và tìm kiếm cơ hội để phát triển Dự án này bằng một cách tiếp cận khác dẫn đến kết quả công bằng. Làm rõ “Vốn chủ sở hữu” nghĩa là gì. Tạo và phân phối thông tin về cách ODOT định nghĩa “sự công bằng” cho các mục đích của Dự án và cách thức công bằng sẽ được đánh giá bằng các biện pháp đo lường kết quả hoạt động và quy trình. Tích cực tìm kiếm phản hồi và nâng cao tiếng nói từ các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ và Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động trong quá trình ra quyết định dự án. Gắn kết các cộng đồng này một cách có ý nghĩa trong suốt quá trình thiết kế, phát triển, thực hiện, giám sát và đánh giá Dự án. Ví dụ: làm việc với các Liên lạc viên Gắn kết Cộng đồng để thu hút mọi người bằng các ngôn ngữ khác nhau và ở những nơi mà họ cảm thấy thoải mái. Tham gia trực tiếp vào Ủy ban Cố vấn Vốn chủ sở hữu và Di động trong việc xác định các chiến lược để thúc đẩy vốn chủ sở hữu. Đánh giá quá trình và kết quả công bằng. Phát triển các biện pháp để đánh giá cả sự tham gia công bằng (ví dụ: tham gia phát triển Dự án) và kết quả công bằng (ví dụ: khả năng chi

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
		<p>các chiến lược nhằm cải thiện kết quả và khả năng tiếp cận các lựa chọn đi lại.</p>	<p>trả, khả năng tiếp cận khu vực và sức khỏe cộng đồng).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ. Đánh giá xem Dự án có dẫn đến các tác động không cân xứng đối với các cộng đồng trước đây và hiện tại bị loại trừ và không được phục vụ trong đánh giá môi trường hay không. • Học hỏi từ các chiến lược công bằng được thực hiện ở những nơi khác. Khám phá các chiến lược công bằng được sử dụng ở các vùng khác của đất nước, bao gồm giảm hoặc miễn phí bộ tiếp sóng, tùy chọn thanh toán bằng tiền mặt cho các cá nhân không có ngân hàng, giảm giá hoặc giảm giá cho các mức thu nhập khác nhau và lợi ích tích hợp giữa các phương thức du lịch, chẳng hạn như thẻ quá cảnh tích lũy tín dụng thu phí. • Thừa nhận những bất bình đẳng hiện có trong hệ thống giao thông vận tải của chúng ta và xác định những cách tiềm năng để giải quyết những vấn đề này trong thiết kế chương trình thu phí. Áp dụng các biện pháp để ngăn chặn các cộng đồng bị loại trừ và thiếu đại diện trong lịch sử khỏi gánh nặng tác động tiêu cực của các dự án thu phí, cũng như các biện pháp nhằm cải thiện khả năng chi trả cho phương tiện đi lại, khả năng tiếp cận cơ hội và sức khỏe cộng đồng. • Phối hợp với các cơ quan đối tác để hỗ trợ các lựa chọn vận chuyển giá cả phải chăng. Làm việc với Nhóm Làm việc về Vận chuyển và Đa phương thức để hỗ trợ tính khả dụng và cải tiến đối với dịch vụ vận chuyển trong hành

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
			lang Dự án, đặc biệt là đối với những người trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ.

Bàn11-10 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Tác động Tài chính Cá nhân

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Các bình luận bao gồm những lo ngại về khả năng thanh toán phí cầu đường, đại dịch COVID-19 đã ảnh hưởng tiêu cực đến an ninh tài chính như thế nào và phí cầu đường có thể ảnh hưởng như thế nào đến nơi mọi người sinh sống và/hoặc làm việc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Cá nhân không có thu nhập cần thiết để trả phí cầu đường, kể cả những người có thu nhập cố định (ví dụ: người về hưu) và các hộ gia đình và cá nhân hiện đang phải vật lộn để kiếm sống. Những khó khăn kinh tế khác liên quan đến đại dịch COVID-19. Phí cầu đường sẽ tạo gánh nặng không công bằng cho những cư dân có thu nhập thấp hơn và những người làm việc theo ca, những người không có khả năng linh hoạt thay đổi lộ trình đi làm của họ (thời gian trong ngày hoặc tuyến đường). Phí cầu đường sẽ tạo gánh nặng không công bằng cho các gia đình trung lưu, những người sẽ không đủ điều kiện để được giảm mức phí cầu đường. Phí cầu đường sẽ ảnh hưởng xấu đến giá trị tài sản của họ, bao gồm cả những lo ngại rằng họ có thể phải di chuyển. Việc làm có thể bị mất nếu tiền lương không đủ trả phí cầu đường, hoặc nếu các công ty không hoàn trả cho họ. 	<p>Nhóm Dự án sẽ tham gia với các cộng đồng trước đây và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ, bao gồm các cộng đồng có thu nhập thấp để hiểu rõ hơn nhu cầu và mối quan tâm của cộng đồng. ODOT sẽ khám phá các chiến lược công bằng, bao gồm giảm hoặc miễn phí bộ tiếp sóng, tùy chọn thanh toán bằng tiền mặt cho các cá nhân không có ngân hàng, giảm giá hoặc giảm giá cho các mức thu nhập khác nhau và tích hợp lợi ích giữa các phương thức du lịch, chẳng hạn như thẻ chuyển tuyến tích lũy tín dụng thu phí. Ngoài ra, ODOT sẽ khám phá các chiến lược công bằng được sử dụng ở các vùng khác của đất nước, bao gồm giảm hoặc miễn phí bộ tiếp sóng, tùy chọn thanh toán bằng tiền mặt cho các cá nhân không có ngân hàng, giảm giá hoặc giảm giá cho các mức thu nhập khác nhau và tích hợp lợi ích giữa các phương thức đi lại, chẳng hạn như thẻ quá cảnh tích lũy các khoản tín dụng thu phí.</p> <p>COVID-19 đã có những tác động tài chính đáng kể đối với các hộ gia đình trên khắp khu vực đô thị Portland, gây khó khăn cho nhiều gia đình và cá nhân. Nếu được chấp thuận, việc thu phí trên I-205 có thể sớm nhất là vào năm 2024 sau khi khu vực này có cơ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Làm rõ vai trò của Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon trong Dự án. Tạo và cung cấp các tài liệu thông tin bổ sung để nâng cao hiểu biết về Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon với tư cách là cơ quan thu phí sẽ thiết lập mức thu phí, chính sách (bao gồm giảm giá và miễn trừ), và tỷ lệ leo thang cũng như xác định rõ thời điểm dự kiến đưa ra các quyết định này. Đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với các cộng đồng có thu nhập thấp. Đánh giá xem Dự án có dẫn đến các tác động không cân xứng đối với các cộng đồng có thu nhập thấp trong đánh giá môi trường hay không. Đánh giá các tác động tài chính tiềm ẩn đối với chủ sở hữu nhà địa phương từ phí cầu đường. Đánh giá xem liệu phí cầu đường và những thay đổi dẫn đến mô hình giao thông có thể ảnh hưởng đến việc sử dụng và giá trị tài sản địa phương trong đánh giá môi trường hay không. Xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng cho các cộng đồng có thu nhập thấp. Làm nổi bật các biện pháp tiềm năng trong đánh giá môi trường mà ODOT có thể thực hiện để giảm thiểu các tác động không cân xứng không thể tránh khỏi (nếu có) đối với các cộng đồng có thu nhập thấp.

Tóm tắt tương tác

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
		hội phục hồi sau ảnh hưởng của đại dịch.	

Bàn11-11 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Sự tham gia của công chúng và quá trình ra quyết định

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi đã đề cập đến quy trình thu hút sự tham gia của công chúng, bao gồm cách công chúng nên bỏ phiếu về phí cầu đường, hoạt động tiếp cận công chúng đã diễn ra trong quá trình này, ý kiến đóng góp của họ sẽ được tính đến và cách sử dụng ý kiến đóng góp của công chúng. Những người được hỏi có câu hỏi về các thành viên của Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động, các lợi ích mà họ đại diện và vai trò ra quyết định của họ đối với dự án.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tin rằng việc thu phí đã được quyết định và họ không nghĩ rằng ý kiến của họ sẽ thay đổi quyết định đó. Công dân nên được bỏ phiếu về thu phí. Nếu mọi người có thể bỏ phiếu về việc thu phí, thì hầu hết sẽ bỏ phiếu chống lại nó. Cử tri từ Quận Clackamas—cụ thể là Thành phố Oregon, West Linn và Tualatin—nên quyết định xem họ có muốn thu phí trong cộng đồng của mình hay không. Sẽ bỏ phiếu chống lại bất kỳ chính trị gia nào hỗ trợ thu phí. Phản hồi thu thập được từ cuộc khảo sát này sẽ được xuất bản và các tài liệu tiếp cận cộng đồng trong tương lai sẽ phản ánh ý kiến của công chúng. Cuộc khảo sát trực tuyến sẽ không có tác động vì nó được thiết kế để hỗ trợ quyết định thu phí, không phải để thu thập thông tin. Điều quan trọng là phải thu thập ý kiến đóng góp của công chúng bất chấp những thách thức trong đại dịch COVID-19. Việc tiếp cận Dự án này sẽ tiếp cận được nhiều thành viên cộng đồng hơn và cần có sự tham gia rộng rãi hơn của công chúng. Cuộc khảo sát nên được thực hiện để tiếp cận hơn bằng cách cung cấp nó ở định dạng phi điện tử và bằng nhiều ngôn ngữ. Đánh giá cao nỗ lực truyền thông và tiếp cận cộng đồng của ODOT. 	<p>Dự luật Hạ viện 2017 đã chỉ đạo Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon theo đuổi và thực hiện việc thu phí trên I-5 và I-205 trong khu vực tàu điện ngầm Portland để giúp quản lý tắc nghẽn giao thông. ODOT hiện đang đánh giá cách thực hiện tốt nhất việc thu phí trong khu vực tàu điện ngầm Portland; Dự án là một phần của hệ thống thu phí khu vực.</p> <p>ODOT cam kết đối thoại liên tục với các cơ quan, các bên liên quan và các thành viên của công chúng, một quy trình công khai minh bạch và công khai cách các ý kiến nhận được đã được sử dụng. ODOT đã tiến hành đánh giá sự tham gia vào mùa hè-thu. Phản hồi thu được trong giai đoạn này sẽ thông báo cho các giai đoạn tham gia trong tương lai và những giải pháp thay thế nào sẽ được nghiên cứu thêm, các chiến lược giảm thiểu và khuyến nghị cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon.</p>	<p>Hoạt động</p> <ul style="list-style-type: none"> Cập nhật kế hoạch tham gia của công chúng bằng cách sử dụng thông tin phản hồi từ Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động và các cố vấn công bằng. Cập nhật kế hoạch tham gia của công chúng để phác thảo các chiến lược tham gia cho các cộng đồng bị loại trừ và không được phục vụ trước đây và hiện tại cũng như để liên lạc rộng rãi và minh bạch với tất cả các bên có khả năng bị ảnh hưởng. Tiếp tục cung cấp thông tin cập nhật về Dự án và tìm kiếm ý kiến đóng góp của cộng đồng trong suốt quá trình phát triển Dự án. Liên tục thu hút cộng đồng trong suốt quá trình lập kế hoạch Dự án bằng cách chia sẻ thông tin, thu hút phản hồi và tổ chức các cuộc đối thoại cộng đồng. Báo cáo lại về cách sử dụng ý kiến đóng góp của cộng đồng và ảnh hưởng đến các quyết định của dự án. Tiếp tục làm việc với các liên lạc viên tham gia cộng đồng. Tiếp tục làm việc với các liên

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Đại diện trong Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động được triệu tập cho I-5 và I- 205 Các dự án thu phí nên bao gồm hành khách và cư dân của các cộng đồng lân cận. Ủy ban tư vấn nên được sử dụng để đánh giá lợi ích và gánh nặng liên quan đến việc thu phí. Đặt câu hỏi về ai là người trong ủy ban cố vấn và làm thế nào để tham gia ủy ban. 	<p>Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động bao gồm các cá nhân có kinh nghiệm chuyên môn hoặc trực tiếp về công bằng và di động. Họ sẽ tư vấn cho Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon về cách thức thu phí đối với I- Đường cao tốc 205 và I-5, kết hợp với các chiến lược quản lý nhu cầu khác, có thể mang lại lợi ích cho các nhóm dân cư trước đây và hiện tại bị các dự án giao thông vận tải loại trừ và phục vụ không đầy đủ. Ủy ban cũng đang tư vấn về các chiến lược tham gia công bằng .</p>	<p>lạc viên tham gia cộng đồng để thu hút các cộng đồng khó tiếp cận, chẳng hạn như những người dân không nói tiếng Anh.</p>

Bàn11-12 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Tác động môi trường

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Nhận xét về tác động môi trường bao gồm lưu lượng giao thông gia tăng trên các đường phố bề mặt của khu phố do các phương tiện tránh thu phí trên đường I- 205, tác động của Dự án đối với phát thải khí nhà kính và biến đổi khí hậu, và các mối lo ngại về sức khỏe cộng đồng do giao thông và tắc nghẽn gia tăng. Có nhiều ý kiến khác nhau về việc liệu tôi có thu phí- 205 sẽ giảm lượng khí thải carbon dioxide.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sẽ có sự gia tăng ô nhiễm không khí và tiếng ồn trong các cộng đồng xung quanh do sự gia tăng lưu lượng giao thông và khí thải xe cộ trên đường địa phương. Sẽ có những tác động đến các khu vực tự nhiên, công viên, đường thủy và động vật hoang dã do hoạt động giao thông gia tăng. Do định tuyến lại và chuyển hướng để tránh thu phí trên I- 205, lượng khí thải carbon dioxide sẽ tăng lên khi người lái xe đi những tuyến đường dài hơn, đốt nhiều xăng hơn và tăng thời gian chạy không tải. thu phí tôi- Dự luật 205 sẽ không làm giảm lượng khí thải carbon dioxide vì các lựa chọn chuyển tuyến trong khu vực bị hạn chế và các kết nối chuyển tuyến đến các khu vực khác trong khu vực không hiệu quả, buộc mọi người phải lái xe bất kể có thực hiện thu phí hay không. thu phí tôi- 205 sẽ giúp hạn chế việc lái xe và giảm số lượng phương tiện một người, từ đó sẽ giảm lượng khí thải carbon dioxide. Thu phí sẽ di chuyển giao thông ra khỏi tôi- 205 trở lên gần các cơ quan nhạy cảm gần đó (nghĩa là nhà trẻ, trường học, nhà ở dành cho người già, bệnh viện, v.v.). Ồn tắc nói chung đặt ra mối lo ngại về sức khỏe cộng đồng do ô nhiễm phương tiện gia tăng và tập trung. 	<p>Mục đích và mục tiêu của Dự án phản ánh các kết quả mong muốn ngoài mục đích của Dự án; chúng bao gồm cải thiện chất lượng không khí và tác động biến đổi khí hậu. Phí cầu đường đã được chứng minh là giúp giảm tắc nghẽn và tăng lưu lượng giao thông, do đó giảm lượng khí thải của phương tiện và cải thiện chất lượng không khí. Đánh giá môi trường sẽ nghiên cứu các lợi ích và tác động từ Dự án đối với các hệ thống môi trường khác nhau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Đánh giá các lợi ích và tác động môi trường tiềm ẩn do việc thực hiện thu phí và dẫn đến những thay đổi trong mô hình giao thông. Các lợi ích và tác động tiềm năng sẽ được đánh giá trên nhiều lĩnh vực chủ đề trong đánh giá môi trường và các báo cáo kỹ thuật liên quan, bao gồm năng lượng và khí nhà kính, công bằng môi trường, chất lượng không khí, tài nguyên xã hội và cộng đồng, sức khỏe cộng đồng và tiếng ồn. Xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng đối với các tác động môi trường. Nêu bật các biện pháp tiềm năng trong đánh giá môi trường mà ODOT có thể thực hiện để giảm thiểu các tác động môi trường không thể tránh khỏi (nếu có).

Bàn11-13 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Tác động kinh tế

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Nhận xét về tác động kinh tế bao gồm những lo ngại về tác động đối với các doanh nghiệp nhỏ ở Thành phố Oregon và West Linn, cản trở tăng trưởng kinh tế khu vực cũng như phục hồi kinh tế sau đại dịch COVID-19 và tác động đến thương mại giữa các tiểu bang cũng như các doanh nghiệp và người tiêu dùng phụ thuộc vào hàng hóa được vận chuyển .</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Khu thương mại gần I- 205—chẳng hạn như các khu vực thương mại tập trung xung quanh Main Street ở Thành phố Oregon và Willamette Falls Drive ở West Linn—phụ thuộc vào lượng người đi lại bằng phương tiện giao thông và sẽ chứng kiến lượng người tiêu dùng giảm. • Sẽ đưa nhu cầu mua sắm và các dịch vụ khác của họ ra bên ngoài cộng đồng để tránh phải trả phí cầu đường. • Thu phí sẽ dẫn đến tăng chi phí việc làm cho các doanh nghiệp của Thành phố Oregon và West Linn đối với những nhân viên đi làm trên I- 205. • Tolling phần này của tôi- 205 sẽ cản trở tăng trưởng kinh tế khu vực do giảm đầu tư thương mại và phát triển nhà ở. • Thu phí sẽ gây thêm khó khăn cho các doanh nghiệp đang gặp khó khăn về tài chính do đại dịch COVID-19 và sẽ làm chậm quá trình phục hồi kinh tế của các doanh nghiệp này. • thu phí tôi- 205 sẽ tạo gánh nặng cho thương mại giữa các tiểu bang và sự di chuyển tự do của hàng hóa qua Oregon. • Các ý kiến liên quan đến vận chuyển hàng hóa tập trung vào các tác động tiềm ẩn đối với ngành công nghiệp và nền kinh tế. Một số người kêu gọi rằng điều này sẽ ảnh hưởng không tương xứng đến các tài xế vận chuyển hàng hóa nhỏ, độc lập. Những người khác nêu rõ tác động tiềm tàng đối với chi phí vận chuyển và lạm phát dẫn đến sẽ được chuyển cho người tiêu dùng. • Lo ngại rằng phí cầu đường có thể làm tăng chi phí vận chuyển và chuyển sang cho các doanh nghiệp và người tiêu dùng Oregon. 	<p>Mục đích và mục tiêu của Dự án phản ánh các kết quả mong muốn ngoài mục đích của Dự án; chúng bao gồm hỗ trợ tăng trưởng kinh tế khu vực. COVID-19 đã có những tác động tài chính đáng kể đối với các doanh nghiệp trên khắp khu vực đô thị Portland. Nếu được chấp thuận, việc thu phí trên I-205 có thể bắt đầu sớm nhất là vào năm 2024, sau khi khu vực này có cơ hội phục hồi sau ảnh hưởng của đại dịch.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tiếp cận mục tiêu cho các doanh nghiệp và ngành công nghiệp. Tích cực thu hút sự tham gia của các doanh nghiệp địa phương, các nhà tuyển dụng lớn, các nhóm kinh doanh và công nghiệp cũng như ngành vận tải biển để nâng cao hiểu biết về các mối quan tâm kinh tế xung quanh Dự án. Hoạt động tiếp cận này sẽ cung cấp thông tin về các tác động tiềm tàng được đánh giá trong báo cáo kinh tế kỹ thuật và đánh giá môi trường. • Đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với nền kinh tế. Đánh giá tác động kinh tế tiềm tàng trong báo cáo kinh tế kỹ thuật và đánh giá môi trường. Các chủ đề sẽ bao gồm tác động đến các khu vực kinh doanh địa phương, vận chuyển hàng hóa, thay đổi về mô hình giao thông và nơi mọi người tiếp cận mua sắm và dịch vụ. • Xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng cho các tác động kinh tế. Nêu bật các biện pháp tiềm năng trong đánh giá môi trường mà ODOT có thể thực hiện để

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none">Những lo ngại về việc vận chuyển hàng hóa đến Cảng Portland qua I- 205.		giảm thiểu các tác động không thể tránh khỏi (nếu có) đối với nền kinh tế và thương mại khu vực.

Bàn11-14 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Các ý tưởng quản lý tắc nghẽn khác

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi bày tỏ mong muốn chung đối với ODOT là khám phá các giải pháp thay thế không thu phí để quản lý tắc nghẽn, bao gồm các giải pháp thay thế không dùng phương tiện, giảm gia tăng dân số, lập kế hoạch tăng trưởng trong tương lai và xây dựng đường cao tốc, đồng thời khuyến khích điều chỉnh các hoạt động kinh doanh.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ODOT nên tìm cách quản lý tắc nghẽn bằng cách sử dụng các giải pháp thay thế khác ngoài thu phí. • ODOT nên xem xét các ý tưởng làm giảm việc lái xe tổng thể và tập trung lại vào các giải pháp thay thế không phải phương tiện. • Gia tăng dân số là nguyên nhân lớn nhất làm gia tăng tình trạng tắc nghẽn, và ODOT nên cân nhắc làm việc với các nhà quy hoạch để giảm lượng người và doanh nghiệp mới đổ vào khu vực, có thể bằng cách khuyến khích sinh sống và làm việc bên ngoài Quận Multnomah. Tương tự như vậy, ODOT nên làm việc với các nhà quy hoạch để tạo ra nhiều cộng đồng có thể đi bộ và đi xe đạp hơn. • ODOT nên khuyến khích đi chung xe và chuyển sang các phương thức di chuyển thay thế. • ODOT nên làm việc với cộng đồng doanh nghiệp để khuyến khích các lựa chọn làm việc từ xa cho nhân viên hoặc giờ làm việc thay thế (nghĩa là ngoài thời gian đi làm cao điểm). • ODOT nên làm việc với Tiểu bang Washington để thu phí đăng ký phương tiện ngoài tiểu bang đối với những người lái xe của Tiểu bang Washington đi du lịch ở Oregon. 	<p>Phí cầu đường phục vụ hai mục tiêu: quản lý nhu cầu để giảm tắc nghẽn và tạo doanh thu. Thu phí đã có hiệu quả trong việc giảm tắc nghẽn ở nhiều thành phố ở Hoa Kỳ. Phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi quản lý lưu lượng giao thông và cải thiện hiệu quả của đường bộ bằng cách tính giá cao hơn trong thời gian nhu cầu giao thông cao điểm và giảm giá trong thời gian thấp điểm, nhu cầu thấp hơn.</p> <p>Mục đích và mục tiêu của Dự án phản ánh các kết quả mong muốn ngoài mục đích của Dự án; chúng bao gồm hỗ trợ các lựa chọn vận tải đa phương thức, hỗ trợ quản lý nhu cầu vận tải và hỗ trợ đi lại an toàn bất kể phương thức nào, cũng như khả năng tương tác với các hệ thống vận tải khác.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tiếp tục làm việc với các đối tác đại lý và các cơ quan vận chuyển. Trong suốt quá trình phát triển Dự án, ODOT sẽ tiếp tục làm việc với các cơ quan và đối tác vận chuyển để việc thu phí có thể hỗ trợ và là một phần của hệ thống giao thông tích hợp lớn hơn nhằm mục đích quản lý tắc nghẽn. • Tìm kiếm thông tin đầu vào và hướng dẫn từ Nhóm công tác quá cảnh và đa phương thức. Sử dụng Nhóm Làm việc về Phương tiện và Đa phương thức để hỗ trợ các chiến lược tích hợp thu phí vào hệ thống giao thông vận tải lớn hơn và để xác định các cải tiến về giao thông vận tải phi phương tiện.

Bàn11-15 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: Các Hệ thống Thu phí Khác

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người trả lời bao gồm các nhận xét đề cập đến việc thu phí hiện tại ở những nơi khác, các khía cạnh của việc thu phí ở những nơi khác có hiệu quả và giải thích lý do tại sao việc thu phí sẽ không hoạt động cụ thể ở Portland.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Dựa trên kinh nghiệm lái xe ở các thành phố khác, việc thu phí không làm giảm tắc nghẽn mà thường làm tăng tắc nghẽn. Thu phí không phổ biến ở bất cứ nơi nào nó được thực hiện và trích dẫn một số thành phố, tiểu bang và quốc gia khác trong trường hợp này. Doanh thu thu phí hầu như không bao giờ được đầu tư vào việc bảo trì đường bộ và lấy ví dụ về Washington, DC. Thu phí làm tăng ô nhiễm không khí và tần suất tai nạn. Việc thu phí là không công bằng và đã thảo luận về các thành phố khác có hệ thống thu phí không công bằng như Bellevue, Wash., và Los Angeles. Sau khi thu phí cầu đường được thực hiện trong một khu vực, chúng bắt đầu được sử dụng rộng rãi và chi phí thu phí tăng theo thời gian và lấy ví dụ về hệ thống thu phí ở Washington, DC. Muốn thấy một lần thu phí duy nhất tương tự như hệ thống trên I- 405 ở Seattle hoặc các con đường ở Washington, DC và Atlanta thay vì thu phí cho toàn bộ con đường. Muốn thấy các hệ thống thu phí điện tử không làm chậm lưu lượng và sử dụng tùy chọn gửi hóa đơn qua thư. Việc thu phí nên được thực hiện cùng với việc mở rộng năng lực đường cao tốc. Các ví dụ đã được cung cấp, chẳng hạn như hệ thống quay vòng ở Connecticut, trong đó thu phí được thực hiện để chi trả cho một dự 	<p>Thu phí đã có hiệu quả trong việc giảm tắc nghẽn ở nhiều thành phố ở Hoa Kỳ. Phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi quản lý lưu lượng giao thông và cải thiện hiệu quả của đường bộ bằng cách tính giá cao hơn trong thời gian nhu cầu giao thông cao điểm và giảm giá trong thời gian thấp điểm, nhu cầu thấp hơn. ODOT đang học hỏi từ các dự án thu phí thành công và các chuyên gia kỹ thuật trên khắp Hoa Kỳ. Ví dụ: Chương trình HOV và Thay thế Cầu SR 520 ở khu vực Seattle đang sử dụng phí cầu đường để giúp chi trả cho một cây cầu mới và các cải tiến khác để mở rộng 7- hành lang đậm từ 4 đến 6 làn xe trong khi quản lý tắc nghẽn với giá thay đổi.</p> <p>Thu phí trên I- 205 có thể tài trợ cho các phần của I- Dự án Cải tiến 205, bao gồm nâng cấp địa chấn cho Cầu Abernethy và tám cây cầu khác trên I- 205 và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Những cải tiến này sẽ góp phần giải tỏa nút thắt cổ chai trên đoạn I 4 làn xe hiện có.- 205 (2 làn mỗi chiều), đây là nguyên nhân chính gây tắc nghẽn.</p> <p>Tất cả việc thu phí sẽ được thực hiện bằng điện tử thông qua bộ tiếp sóng và máy quét biển số xe để giữ cho giao thông di chuyển ở tốc độ di chuyển; sẽ</p>	<ul style="list-style-type: none"> Chia sẻ thông tin về các ví dụ thu phí thành công. Tạo và phân phối tài liệu thông tin làm nổi bật các chương trình thu phí thành công từ khắp Hoa Kỳ có phạm vi tương tự như Dự án.

Tổng hợp ý kiến	Chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	án mới hoặc xây dựng đường và sau khi được chi trả, thu phí sẽ chấm dứt.	không có việc dừng hoặc giảm tốc độ để trả phí cầu đường nên ô tô không chạy không tải trên xa lộ.	

Bàn11-16 . Trả lời Nhận xét về Chủ đề Chính: An toàn

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi bao gồm các nhận xét về sự an toàn hiện tại và tương lai đối với các phương thức di chuyển thay thế, dự kiến gia tăng tai nạn giao thông và tác động của việc chuyển hướng giao thông đối với an toàn đường bộ.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mối quan tâm chung về việc chuyển hướng giao thông do thu phí cầu đường sẽ dẫn đến tình trạng tắc nghẽn gia tăng, tốc độ di chuyển và va chạm trên các con đường lân cận. Lo ngại về khả năng giao thông chuyển hướng gây ra sự gia tăng tai nạn giữa xe cộ và người đi bộ. Giao thông do chuyển hướng sẽ gây ra các vấn đề an toàn đối với phương tiện vận chuyển khẩn cấp hoặc việc đi lại cá nhân trong trường hợp khẩn cấp. Giao thông gia tăng sẽ làm suy giảm chất lượng của các con đường lân cận, góp phần gây thêm lo ngại về an toàn. Một số ý kiến lưu ý rằng điều này làm tăng gánh nặng tài chính cho các đô thị địa phương. Phí cầu đường sẽ làm cho giao thông dành cho người đi bộ và đi xe đạp trở nên kém an toàn hơn. Quan tâm đến các nhóm cụ thể, bao gồm trẻ em (đặc biệt là xung quanh trường học), người lớn tuổi và những người có thể phụ thuộc vào phương tiện công cộng. Cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp, người đi bộ và phương tiện giao thông công cộng còn hạn chế, đặc biệt lưu ý đến việc thiếu vỉa hè trên các con đường khu vực lân cận Dự án. 	<p>Mục đích và mục tiêu của Dự án phản ánh các kết quả mong muốn ngoài mục đích của Dự án; những điều này bao gồm hỗ trợ đi lại an toàn bất kể chế độ nào và hỗ trợ các lựa chọn vận chuyển đa phương thức. Việc đánh giá môi trường sẽ nghiên cứu các tác động tiềm ẩn đối với sự an toàn trên I- 205 và trong các cộng đồng xung quanh.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Nghiên cứu các mô hình đi lại hiện có dọc theo hành lang Dự án để quan sát những nơi có thể tồn tại mối lo ngại về an toàn. Nghiên cứu các mô hình đi lại hiện có, bao gồm điểm xuất phát và điểm đến của các chuyến đi trên hành lang, trong Phân tích Người dùng Hành lang. Thực hiện mô hình du lịch và phân tích giao thông. Thực hiện mô hình hóa du lịch chuyên sâu và phân tích giao thông cho các phương án thay thế của Dự án trong đánh giá môi trường và báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải liên quan; sử dụng dữ liệu này để xác định những thay đổi trong mô hình giao thông, bao gồm định tuyến lại/chuyển hướng vào đường địa phương. Đánh giá tác động an toàn tiềm ẩn. Đánh giá các tác động an toàn tiềm ẩn trong đánh giá môi trường, bao gồm các tác động tiềm ẩn đối với trẻ em, người cao niên, các cá nhân phụ thuộc vào phương tiện công cộng, người đi xe đạp và người đi bộ. Xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng cho các tác động an toàn. Làm nổi bật các biện pháp tiềm năng trong đánh giá môi trường mà ODOT có thể thực hiện

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
	<ul style="list-style-type: none"> Đi bộ, đi xe đạp và sử dụng phương tiện công cộng đã không an toàn, vì vậy lái xe và trả phí cầu đường là lựa chọn duy nhất. 		để giảm thiểu các tác động an toàn không thể tránh khỏi (nếu có).

Bàn11-17 . Trả lời các bình luận về các chủ đề chính: Các dự án hiện tại khác

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
<p>Những người được hỏi đã nhận xét về các dự án hiện có khác và tầm quan trọng tương đối của chúng so với Dự án và chỉ ra rằng điều quan trọng là phải hoàn thành các dự án theo kế hoạch trên I-5 trước khi thực hiện thu phí trên I-5.- 205.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dự án thay thế cầu I-5 nên được hoàn thành trước khi triển khai thu phí trên I-5- 205. • Nút cổ chai tại khu vực I-5/Rose Quarter cần được loại bỏ trước khi triển khai thu phí trên I- 205. • Ngân quỹ cho Dự án Cải thiện Khu phố Hoa hồng I-5 nên được chuyển hướng để cải thiện Cầu Abernethy. • Tò mò về mối quan hệ giữa Dự án này và tôi- 205 Dự Án Cải Tiến. • Mối quan hệ giữa giá cả và nhu cầu vận tải. Một số ý kiến cho rằng dự án mở rộng đường không nên được thực hiện cho đến khi thu phí được thực hiện. Một số gợi ý rằng phí cầu đường nên đủ cao để ngăn chặn các chuyến đi không cần thiết. • Các dự án được đề xuất như một phần của biện pháp trái phiếu Get Move 2020 của Metro không giải quyết năng lực hoặc tắc nghẽn. • Đề xuất rằng ODOT bao gồm các tác động từ việc chuyển đổi Cầu Vòm thành cầu chỉ dành cho xe đạp và người đi bộ trong phân tích cho Dự án. • Các chính sách và quyết định thu phí trên I- 205 có thể đóng vai trò là nền tảng để xây dựng các dự án thu phí khác trong khu vực hoặc tiểu bang. 	<p>ODOT thừa nhận rằng quản lý tắc nghẽn hiệu quả đòi hỏi một hộp công cụ gồm các chiến lược. Thu phí chỉ là một trong nhiều chiến lược quản lý nhu cầu giao thông được lên kế hoạch sử dụng để quản lý tắc nghẽn . Doanh thu thu phí từ Dự án có thể được sử dụng để giúp tài trợ một phần cho các cải tiến theo kế hoạch cho I- 205 Dự Án Cải Tiến. Mức thu phí và doanh thu có mối quan hệ trực tiếp với cách quản lý nhu cầu đi lại; Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức thu phí và xác định cách sử dụng doanh thu thu phí.</p> <p>Dự án này là dự án đầu tiên trong chương trình thu phí lớn hơn, mang tính khu vực nhằm quản lý tình trạng tắc nghẽn trên toàn khu vực đô thị Portland. Việc thu phí trong khu vực sẽ được thực hiện theo từng giai đoạn; đây là một trong những giai đoạn ban đầu.</p> <p>Các ưu tiên giao thông vận tải của khu vực được mô tả trong Chương trình Cải thiện Giao thông Vận tải Toàn Tiểu bang và Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực của Metro được thông qua và bao gồm các dự án quản lý nhu cầu vận chuyển. Một số dự án lớn đang được tiến hành trong khu vực đô thị Portland, bao gồm các dự án Thay thế</p>	<p>Chia sẻ thông tin về các dự án ODOT lớn trong khu vực. Tạo và phân phối các tài liệu thông tin bổ sung để nâng cao hiểu biết về các dự án ODOT lớn trong khu vực, bao gồm thông tin cơ bản về dự án, nguồn tài trợ, thứ tự ưu tiên của các dự án và bất kỳ mối liên hệ nào giữa các dự án.</p>

Tổng hợp ý kiến	chủ đề bình luận	Phản hồi ODOT (Thông tin và Hành động)	
		THÔNG TIN	HOẠT ĐỘNG
		Cầu Liên bang I-5 và Khu phố Rose. Đây là những dự án riêng biệt là một phần của hệ thống giao thông vận tải lớn hơn.	

12 NGƯỜI GIỚI THIỆU

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ dữ liệu ước tính 5 năm Khảo sát cộng đồng người Mỹ 2014–2018 cho Quận Clackamas, Oregon.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ Dữ liệu Ước tính 5 năm Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2014–2018 cho Quận Clark, Washington.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ dữ liệu ước tính 5 năm khảo sát cộng đồng người Mỹ 2014–2018 cho Quận Columbia, Oregon.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ dữ liệu ước tính 5 năm khảo sát cộng đồng người Mỹ 2014–2018 cho Quận Marion, Oregon.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ Dữ liệu Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ trong 5 năm 2014–2018 cho Quận Multnomah, Oregon.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ dữ liệu ước tính 5 năm Khảo sát cộng đồng người Mỹ 2014–2018 cho Quận Skamania, Washington.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Hồ sơ dữ liệu ước tính 5 năm khảo sát cộng đồng người Mỹ 2014–2018 cho Quận Washington, Oregon.

Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. 2014–2018 Hồ sơ Dữ liệu Ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ trong 5 năm cho Quận Yamhill, Oregon.