

TÔI- Dự án thu phí 205

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét: 21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

tháng 11 năm 2023



Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét: 21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

tháng 11 năm 2023

Chuẩn bị sẵn sàng cho:



Được soạn bởi:



WSP Hoa Kỳ
851 SW Đại lộ số 6, Suite 1600
Portland, HOẶC 97204

Si desea obtener información sobre este proyecto traducida al español, sírvase llamar al 503- 731- 4128.

Nếu bạn muốn thông tin về dự án này được dịch sang tiếng Việt, xin vui lòng 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，我們有提供简体中文翻译，請致電：503-731-4128

Đối với Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật hoặc các điều chỉnh theo Tiêu đề VI về Dân quyền, dịch vụ biên dịch/thông dịch hoặc biết thêm thông tin, hãy gọi 503- 731- 4128, TTY (800) 735- Dịch vụ Tiếp âm 2900 hoặc Oregon 7- 1- 1.

Phù hợp với các yêu cầu của 23 USC 168, thông tin trong tài liệu này cũng như ý kiến đóng góp của công chúng và cơ quan nhận được có thể được thông qua hoặc kết hợp bằng cách tham chiếu vào quy trình đánh giá môi trường để đáp ứng các yêu cầu của Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia



Mục lục

1	Tóm tắt sự tham gia của công chúng	1-1
1.1	Mục đích báo cáo	1-1
1.1.1	Lịch sử dự án	1-2
1.2	Tổng quan về thời gian bình luận.....	1-3
1.2.1	Mục đích của sự tham gia	1-3
1.2.2	Phương pháp đưa ra ý kiến đánh giá môi trường	1-3
1.3	Công cụ và chiến thuật thông tin	1-5
1.3.1	Tài liệu thông tin	1-5
1.3.2	Sự kiện lập bảng	1-7
1.3.3	Hội thảo	1-7
1.3.4	Tìm kiếm doanh nghiệp	1-8
1.3.5	Ủy ban thu phí Oregon	1-8
1.3.6	Thông tin tóm tắt của Cơ quan và Công chúng	1-9
1.4	Sự tham gia công bằng	1-10
1.4.1	Dịch thuật và Giải thích	1-10
1.4.2	Hợp tác với các liên lạc viên gắn kết cộng đồng	1-11
1.4.3	Sự tham gia của tổ chức dựa vào cộng đồng	1-11
1.4.4	Quảng cáo	1-11
1.4.5	Khả năng tiếp cận.....	1-12
1.5	Thông báo.....	1-12
1.5.1	Những thông báo thư điện tử	1-12
1.5.2	Truyền thông xã hội.....	1-14
1.5.3	Đối tác truyền thông xã hội.....	1-14
1.5.4	Quảng cáo trả phí.....	1-15
1.5.5	Điều phối phương tiện truyền thông và phương tiện truyền thông kiểm được.....	1-15
1.6	Sự tham gia của Cơ quan Hợp tác và Tham gia và Bộ lạc	1-17
1.6.1	Bộ lạc	1-17
1.6.2	Cơ quan tham gia và hợp tác.....	1-17
1.7	Phản hồi trong thời gian bình luận	1-18
1.7.1	Tổng số ý kiến	1-18
1.7.2	Phân bố địa lý của người bình luận.....	1-19
1.7.3	Chủ đề được người bình luận quan tâm	1-21
2	Tóm tắt nhận xét.....	2-1
2.1	Chuyển hướng/Định tuyến lại.....	2-3
2.1.1	Hiệu ứng giao thông từ việc định tuyến lại	2-3
2.1.2	Ảnh hưởng an toàn từ việc định tuyến lại.....	2-4
2.1.3	Những ảnh hưởng khác đến chất lượng cuộc sống từ việc định tuyến lại	2-4
2.1.4	Những cân nhắc khác liên quan đến việc định tuyến lại.....	2-4
2.2	Doanh thu và thuế	2-4
2.2.1	Thuế hiện hành và việc sử dụng doanh thu hiện có	2-5
2.2.2	Các nguồn doanh thu thay thế được đề xuất	2-5
2.2.3	Sử dụng doanh thu phí trong tương lai	2-6
2.3	Tài chính hộ gia đình	2-7
2.4	Sự tin cậy và trách nhiệm.....	2-8
2.5	Công bằng	2-9
2.5.1	Công bằng về mặt địa lý.....	2-9
2.5.2	Công bằng về thu nhập và sử dụng	2-10
2.5.3	Những lo ngại về sự công bằng khác.....	2-10
2.6	Quan sát và tác động tác nghẽn.....	2-10
2.6.1	Ùn tắc hiện tại và tác động	2-10
2.6.2	Tắc nghẽn và tác động trong tương lai.....	2-11
2.7	Sự tham gia/Quy trình của công chúng.....	2-12

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.7.1	Ý kiến của công chúng trong quyết định- quá trình làm nên.....	2-12
2.7.2	Các con đường gắn kết và truyền thông của công chúng.....	2-13
2.8	Lựa chọn thay thế.....	2-13
2.8.1	Vị trí trạm thu phí.....	2-14
2.8.2	Số làn đường tới số điện thoại.....	2-14
2.8.3	Cải thiện thể chất trên tôi- 205.....	2-14
2.9	Mục Đích và Sự Cần Thiết, Mục Tiêu Và Mục Tiêu.....	2-15
2.9.1	Lo ngại về hiệu quả của việc thu phí trong việc đáp ứng mục đích và nhu cầu của Dự án.....	2-15
2.9.2	Hỗ trợ cho các mục tiêu của Dự án.....	2-16
2.9.3	Hoài nghi về những mục tiêu đã đề ra.....	2-16
2.9.4	Sự cần thiết và phạm vi thu phí.....	2-16
2.10	Vận tải đa phương thức.....	2-17
2.11	Thực hiện thu phí.....	2-17
2.11.1	Thời gian và khoảng thời gian.....	2-18
2.11.2	Số điện thoại giá.....	2-18
2.11.3	Công nghệ thu phí.....	2-19
2.11.4	Thực thi.....	2-19
2.12	Công bằng.....	2-20
2.12.1	Chương trình thu phí thu nhập thấp.....	2-21
2.13	Sự an toàn.....	2-21
2.14	Chất lượng không khí, Biến đổi khí hậu, Phát thải khí nhà kính và Năng lượng.....	2-22
2.15	Kinh doanh và Vận chuyển hàng hóa.....	2-23
2.16	Nguồn lực xã hội và cộng đồng.....	2-23
2.17	Giảm thiểu và giám sát.....	2-24
2.17.1	Các biện pháp giảm thiểu vận chuyển.....	2-24
2.17.2	Yêu cầu giảm nhẹ cụ thể.....	2-25
2.17.3	Thời điểm thực hiện các biện pháp giảm nhẹ.....	2-25
2.17.4	Giám sát.....	2-26
2.18	Các dự án khu vực và kế hoạch giao thông khác.....	2-26
2.19	Các ví dụ khác về thu phí.....	2-27
2.20	Các tác động môi trường khác.....	2-28
2.20.1	Tiếng ồn.....	2-28
2.20.2	Chất lượng hình ảnh và sử dụng đất đai.....	2-28
2.20.3	Mang tính lịch sử tài nguyên.....	2-29
2.20.4	Môi trường tự nhiên: Đất, nước, thảm thực vật, động vật hoang dã.....	2-29
3	Tóm tắt nhận xét của cơ quan.....	3-1
3.1	Đầu vào của Bộ lạc và Cơ quan Tham gia.....	3-1
3.2	Chủ đề chính từ ý kiến của cơ quan tham gia.....	3-1
3.2.1	Phương pháp đánh giá chung về môi trường.....	3-2
3.2.2	thu phí- Vấn đề cụ thể.....	3-3
3.2.3	Lĩnh vực chủ đề môi trường:.....	3-4

Danh sách các bảng

BÀN1-1 .	TÔI- SƠ LƯỢC VỀ VIỆC THAM GIA ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG CỦA DỰ ÁN THU PHÍ 205.....	1-1
BÀN1-2 .	LƯỢT XEM TRANG WEB TRONG THỜI GIAN TÔI- 205 DỰ ÁN THU PHÍ ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG GIAI ĐOẠN GÓP Ý.....	1-6
BÀN1-3 .	TÔI- VIDEO THÔNG TIN ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG DỰ ÁN THU PHÍ 205.....	1-6
BÀN1-4 .	TÔI- 205 SỰ KIẾN LẬP BẢNG ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG.....	1-7
BÀN1-5 .	VẬN ĐỘNG KINH DOANH.....	1-8
BÀN1-6 .	THÔNG TIN TÓM TẮT CỦA CƠ QUAN VÀ CÔNG CHÚNG.....	1-9
BÀN1-7 .	NHÓM THẢO LUẬN LIÊN LẠC GẮN KẾT CỘNG ĐỒNG.....	1-11

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

BÀN1-8 .	GỬI EMAIL QUẢNG BÁ.....	1-12
BÀN1-9 .	EMAIL THÔNG BÁO ĐỐI TÁC.....	1-13
BÀN1-10 .	BÀI ĐĂNG TRÊN MẠNG XÃ HỘI	1-14
BÀN1-11 .	BÀI ĐĂNG TRÊN MẠNG XÃ HỘI CỦA ĐỐI TÁC	1-14
BÀN1-12 .	CỬA HÀNG QUẢNG CÁO TRẢ PHÍ.....	1-15
BÀN1-13 .	CÁC CÂU CHUYỆN TRÊN BLOG VÀ PHƯƠNG TIỆN TRUYỀN THÔNG KIỂM ĐƯỢC	1-15
BÀN1-14 .	SỐ LƯỢNG BÀI GỬI THEO PHƯƠNG PHÁP GỬI	1-18
BÀN1-15 .	PHÂN BỐ ĐỊA LÝ CỦA NGƯỜI BÌNH LUẬN EA	1-19
BÀN1-16 .	SỐ LƯỢNG VÀ TỶ LỆ PHẦN TRĂM CỦA BẢN THÂN- CHỦ ĐỀ ĐÃ CHỌN.....	1-21
BÀN2-1 .	SỐ LƯỢNG BÀI GỬI THEO PHƯƠNG PHÁP GỬI	2-1
BÀN2-2 .	SỐ LƯỢNG BÌNH LUẬN EA THEO CHỦ ĐỀ.....	2-1
BÀN3-1 .	CÁC CƠ QUAN THAM GIA ĐÃ GỬI Ý KIẾN ĐÁNH GIÁ MÔI TRƯỜNG	3-1

Danh sách các hình

NHÂN VẬT1-1 .	PHÂN BỐ ĐỊA LÝ CỦA NGƯỜI BÌNH LUẬN EA THEO MÃ ZIP	1-20
---------------	---	------

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

1 Tóm tắt sự tham gia của công chúng

1.1 Mục đích báo cáo

Báo cáo này tóm tắt các hoạt động thông báo và tham gia như một phần của quá trình tham gia cho năm 2023.- Đánh giá môi trường dự án thu phí 205 (Đánh giá môi trường năm 2023). Quá trình tham gia được sử dụng để thu thập ý kiến về- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí, so sánh hai phương án: Giải pháp thay thế xây dựng và Giải pháp thay thế không xây dựng.

Vào tháng 2 năm 2023, Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT) và Cơ quan Quản lý Đường cao tốc Liên bang (FHWA) đã ban hành Đánh giá Môi trường cho I.- Dự án thu phí 205 theo Đạo luật chính sách môi trường quốc gia (NEPA). Biện đề xuất của Dự án- phí cầu đường¹ trên Cầu Abernethy và Cầu Sông Tualatin để tăng doanh thu cho việc xây dựng các cải tiến theo kế hoạch cho I- 205, bao gồm nâng cấp và mở rộng địa chấn cũng như quản lý tắc nghẽn. Đánh giá môi trường năm 2023 đã đánh giá tác động của việc thu phí và thu phí- tài trợ cho tôi- 205 cải tiến về môi trường con người và tự nhiên và yêu cầu ý kiến đóng góp của công chúng.

Kể từ khi ban hành Giai đoạn đánh giá và nhận xét môi trường năm 2023, một số yếu tố chính đã thay đổi và có tác động đến chi phí cũng như nguồn thu của Dự án. Do đó, ODOT hiện đề xuất tập trung vào việc hoàn thành việc xây dựng lại Cầu Abernethy và giảm phạm vi của I- Dự án thu phí 205 chỉ thu phí tại cầu Abernethy. ODOT và FHWA hiện đang tiến hành Đánh giá môi trường bổ sung để đánh giá tác động môi trường của I sửa đổi này.- Dự án thu phí 205. Giai đoạn lấy ý kiến công chúng sẽ được cung cấp cùng với việc xuất bản Đánh giá môi trường bổ sung, hiện được lên kế hoạch cho mùa hè năm 2024.

Bàn1-1 . TÔI- Sơ lược về việc tham gia đánh giá môi trường của dự án thu phí 205

Hoạt động	Tổng số lượt tương tác (xấp xỉ)
Hướng tới cộng đồng	
Người xem hội thảo trên web công khai	129
Số lượt truy cập trang web*	11,899
Những người tham gia vào các sự kiện đặt bàn	100
Lượt xem video dự án (tất cả ngôn ngữ)	2,685
Người tham dự phiên điều trần công khai ảo	150
TRONG- người bình luận cơ hội người tham dự	20
Các doanh nghiệp tham gia thông qua vận động	169
Những người tham gia tại các cuộc họp giao ban của cơ quan và công chúng	360+
Những người tham gia tại các nhóm thảo luận về sự tham gia công bằng	95
Tiếp cận đại lý đối tác	
Các cơ quan tham gia được mời tham gia và cho ý kiến	25
Mời các đại biểu tham gia và bình luận	7
Tham gia hội thảo trên web của đại lý đối tác	19

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

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Hoạt động	Tổng số lượt tương tác (xấp xỉ)
Quảng cáo và thông báo	
Số lần hiển thị bài đăng trên mạng xã hội ODOT	115,114
Lưu hành quảng cáo in ấn và trực tuyến	526,665
Người nhận cập nhật email dự án	15,600
Dự án- các câu chuyện truyền thông liên quan	25+
Tổng số lượt gửi bình luận đã nhận được	2,852

1.1.1 Lịch sử dự án

Năm 2017, Cơ quan lập pháp Oregon đã thông qua Dự luật Hạ viện Oregon 2017, được biết đến với tên gọi “Tiếp tục di chuyển Oregon”. Dự luật Hạ viện Oregon năm 2017 cam kết tài trợ hàng trăm triệu đô la để tài trợ cho các dự án đường cao tốc giảm nhẹ tắc nghẽn, cải thiện địa chấn, cải tiến đường sắt chở hàng, cải tiến hệ thống giao thông công cộng và nâng cấp các cơ sở đi xe đạp và đi bộ. Đạo luật này cũng chỉ đạo Ủy ban Vận tải Oregon theo đuổi và thực hiện việc định giá theo giá trị² trên tôi- 5 và tôi- 205 tại khu vực đô thị Portland để giúp quản lý tắc nghẽn giao thông. Dự luật Hạ viện Oregon 3055, được Cơ quan lập pháp Oregon thông qua vào năm 2021, đã hỗ trợ thêm việc thực hiện Chương trình thu phí Oregon và các dự án thu phí liên quan để quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu.

Theo chỉ dẫn của Dự luật Hạ viện Oregon 2017 và Ủy ban Giao thông vận tải Oregon, ODOT đã chuẩn bị Phân tích khả thi về giá trị khu vực đô thị Portland (Phân tích khả thi về giá trị) (ODOT 2018a), xác định rằng phí cầu đường có thể được sử dụng để giúp cải thiện việc đi lại trên I- 5 và tôi- 205 trong thời gian cao điểm và tăng doanh thu do ùn tắc- các dự án cứu trợ. Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sau đó đã chỉ đạo ODOT đáp ứng chỉ thị của Cơ quan Lập pháp Oregon và tiến hành quy trình NEPA để thu phí I.- 5 và tôi- 205 trong khi giải quyết ba vấn đề ưu tiên được xác định trong quá trình thu hút sự tham gia của công chúng đối với Phân tích khả thi về định giá giá trị:

Phù hợp với định hướng này, ODOT đang phát triển một chương trình thu phí toàn tiểu bang, Chương trình Thu phí Oregon, để quản lý tình trạng tắc nghẽn và tăng doanh thu, bắt đầu với hai dự án thu phí: Dự án I- Dự án thu phí 205 và Dự án định giá di chuyển khu vực. cái tôi- Dự án thu phí 205 là dự án thu phí đầu tiên của ODOT tiến tới quy trình NEPA và đang xin phê duyệt tài trợ theo chương trình ủy quyền thu phí liên bang được quy định trong 23 Bộ luật Hoa Kỳ Mục 129 (Mục 129).³ Là một phần của Chương trình Thu phí Oregon, ODOT sẽ đưa ra khuyến nghị cho Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon nhằm giải quyết vấn đề về chương trình- chiến lược cấp độ để thúc đẩy sự công bằng và tính di động.

Ngoài việc thu phí, Dự luật Hạ viện Oregon 2017 đã xác định những cải tiến về- 205 là một dự án ưu tiên, được gọi là I- 205: Dự án Cải thiện Đường Stafford tới OR 213 (I- Dự án Cải tiến 205). Mục đích của

² Định giá theo giá trị, đôi khi được gọi là định giá tắc nghẽn hoặc thu phí theo tỷ lệ thay đổi, là một chiến lược tính phí cao hơn khi sử dụng đường hoặc cầu trong “giờ cao điểm” nhằm nỗ lực chuyển các chuyến đi sang những thời điểm ít tắc nghẽn hơn trong ngày.

³ Chương trình thu phí chung theo Mục 129 cho phép các cơ quan công quyền áp dụng mức phí mới đối với phí liên bang- hỗ trợ đường cao tốc để xây dựng lần đầu đường cao tốc, cầu hoặc đường hầm mới; xây dựng ban đầu các làn đường mới được bổ sung vào các đường cao tốc hiện có miễn là số lượng phí cầu đường- làn đường tự do không bị giảm; và về việc xây dựng lại hoặc thay thế các cây cầu, đường hầm và đường cao tốc (FHWA nd- Một).

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

những cải tiến này là giảm tắc nghẽn; cải thiện tính di động, độ tin cậy về thời gian di chuyển và an toàn; và cung cấp khả năng phục hồi địa chấn cho tôi- 205 hoạt động hiệu quả như một khu vực phía bắc toàn tiểu bang- tuyến đường huyết mạch phía nam sau trận động đất lớn bằng cách mở rộng I- 205 và nâng cấp hoặc thay thế địa chấn 13 cây cầu.⁴

Năm 2018, ODOT và FHWA xác định rằng, đối với các quy định của FHWA thực hiện NEPA, I- Dự án Cải tiến 205 đủ điều kiện là một loại trừ phân loại (CE) (23 CFR 771.117[d][13]). Vào tháng 12 năm 2018, FHWA đã ký Tài liệu kết thúc CE (2018 CE) cho I- Dự án Cải tiến 205, chứng minh rằng nó sẽ không gây ra tác động đáng kể đến môi trường. Vào năm 2021, Dự luật Hạ viện Oregon 3055 đã cung cấp các phương án tài chính cho phép giai đoạn đầu tiên của I- 205 Dự án cải tiến sẽ được xây dựng mà không thu phí.⁵ Giai đoạn đầu tiên này, được gọi là giai đoạn I- 205: Dự án Giai đoạn 1A (Giai đoạn 1A), bao gồm việc xây dựng lại Cầu Abernethy với các làn đường phụ bổ sung và cải tiến các nút giao liên kề tại OR 43 và OR 99E. ODOT xác định rằng cần có doanh thu phí để hoàn thành các giai đoạn xây dựng còn lại của I- Dự án Cải tiến 205 như được mô tả trong CE 2018 (tức là những dự án không có trong Giai đoạn 1A). Tác động môi trường của phí- những cải tiến được tài trợ đã được phân tích trong phần I- Đánh giá môi trường dự án thu phí 205.

1.2 Tổng quan về thời gian bình luận

1.2.1 Mục đích của sự tham gia

ODOT và FHWA đã tiến hành một chương trình giao tiếp và tham gia rộng rãi cho Đánh giá Môi trường như một phần của quy trình đánh giá môi trường nhằm đáp ứng các yêu cầu của NEPA, hướng dẫn ODOT cũng như lợi ích của cộng đồng và cơ quan. Mục tiêu của sự tham gia này là thu thập ý kiến đóng góp của công chúng và đối tác cộng đồng về các tác động cộng đồng và môi trường được báo cáo trong Đánh giá Môi trường.

Trong suốt 60- trong khoảng thời gian lấy ý kiến từ ngày 21 tháng 2 đến ngày 21 tháng 4 năm 2023, ODOT và FHWA đã mời đóng góp ý kiến về [I- 205 Đánh giá môi trường dự án thu phí](#) và [các phụ lục](#) liên quan.

1.2.2 Phương pháp đưa ra ý kiến đánh giá môi trường

Nhóm Dự án đã đưa ra một số cách để nhận xét nhằm giải quyết các sở thích liên lạc, nhu cầu ngôn ngữ khác nhau và những nhu cầu có khả năng truy cập internet hoặc công nghệ hạn chế:

- **TÔI- Mẫu bình luận trực tuyến 205 EA.** Một mẫu bình luận trực tuyến đã được cung cấp cụ thể cho tôi- 205 Toll EA giai đoạn bình luận. Biểu mẫu yêu cầu người nhận xét chỉ ra (các) chủ đề rộng liên quan đến nhận xét của họ và có phần mở- đã kết thúc hộp bình luận để người góp ý chia sẻ suy nghĩ của mình về Đánh giá Môi trường. Biểu mẫu nhận xét chỉ hoạt động trong thời gian nhận xét của EA. Người góp ý có thể truy cập biểu mẫu thông qua liên kết trên Oregon

⁴ Bạn có thể tìm thêm thông tin chi tiết về các phương án thiết kế được xem xét cho từng thành phần cải tiến trong Báo cáo Chứng minh Ý tưởng (HDR 2017) và Chi phí.- ĐẾN- Báo cáo hoàn chỉnh về Cầu Abernethy kết hợp và các dự án mở rộng (HDR 2018a).

⁵ Nếu việc thu phí được phê duyệt sau khi hoàn thành việc đánh giá môi trường của I- Dự án thu phí 205, doanh thu phí có thể được sử dụng để trả các khoản vay cho Giai đoạn 1A.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Tolling và tôi- 205 trang đích Đánh giá Môi trường. Mẫu bình luận trực tuyến có sẵn bằng năm ngôn ngữ: tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt và tiếng Trung giản thể.

- **Mẫu bình luận trực tuyến có thể truy cập được.** Tiếng Anh- ngôn ngữ có thể truy cập tôi- Biểu mẫu nhận xét trực tuyến 205 EA được cung cấp để đảm bảo khả năng tương thích với trình đọc màn hình và khả năng truy cập cho những người nhận xét có nhu cầu truy cập chức năng. Người nhận xét có thể truy cập biểu mẫu thông qua liên kết trên trang I- Trang đích Đánh giá Môi trường 205.
- **Mẫu bình luận trực tuyến thu phí Oregon.** Trang web Oregon Tolling cung cấp một biểu mẫu trực tuyến để lấy ý kiến chung của công chúng. Ý kiến được chào đón bất cứ lúc nào. Biểu mẫu được liên kết trên trang chủ và thanh bên của trang web. Các nhận xét được cung cấp thông qua biểu mẫu nhận xét trên trang web Oregon Tolling được coi là nhận xét về Đánh giá Môi trường trong thời gian nhận xét.
- **TÔI- Hộp thư đến Email 205 EA.** Những người bình luận muốn gửi email hoặc cung cấp tệp đính kèm có thể gửi email trực tiếp cho ODOT. Một hộp thư đến cụ thể – I205TollEA@odot.oregon.gov – đã được tạo cho tôi- 205 Đánh giá môi trường dự án thu phí và chỉ có sẵn trong giai đoạn lấy ý kiến. Địa chỉ email này đã được liên kết trên trang web của dự án và được chia sẻ trong các tài liệu thông báo.
- **Email Chương trình Thu phí Oregon.** Trang web Oregon Tolling cung cấp địa chỉ email để nhận ý kiến chung của công chúng: oregontolling@odot.oregon.gov . Email được chào đón bất cứ lúc nào. Địa chỉ email được liên kết trên trang chủ và thanh bên của trang web. Các nhận xét được cung cấp qua địa chỉ email Oregon Tolling được coi là các nhận xét về Đánh giá Môi trường trong thời gian nhận xét.
- **Thư.** ODOT cũng mời nhận xét bằng văn bản qua thư: Mandy Putney, Văn phòng Di động Đô thị ODOT, 18277 SW Boones Ferry Road, Tualatin, Oregon 97224
- **Mẫu bình luận bằng giấy.** Một mẫu bình luận bằng giấy đã được cung cấp tại- sự kiện cá nhân dành cho những cá nhân muốn đưa ra nhận xét bằng văn bản. Mẫu nhận xét bằng giấy có thể được trả lại cho nhân viên tại- sự kiện của người hoặc gửi qua thư. Mẫu giấy này được cung cấp bằng tiếng Anh, tiếng Trung (giản thể), tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt.
- **Phiên điều trần công khai ảo.** ODOT đã tổ chức một buổi điều trần công khai để thu thập ý kiến về I- Đánh giá môi trường dự án thu phí 205 vào ngày 4 tháng 4 năm 2023, từ 3 giờ chiều đến 6 giờ chiều Cuộc họp được tổ chức ảo trên Zoom. Mandy Putney, Giám đốc Chương trình Thu phí ODOT và Thomas Parker, FHWA, đã có mặt để lắng nghe ý kiến. Những người tham gia được mời đưa ra nhận xét bằng lời nói bằng bất kỳ ngôn ngữ nào. Tên và bình luận đã được ghi lại bởi một phóng viên tòa án. Bình luận được giới hạn trong ba phút để đảm bảo rằng tất cả những người tham gia đều có cơ hội phát biểu.

Khoảng 150 người đã tham dự phiên điều trần công khai ảo và 61 người đưa ra nhận xét.

- **TRONG- Cơ hội nhận xét của người.** Ngoài các hình thức bình luận trực tuyến và bình luận bằng văn bản, - Cơ hội để người bình luận được tổ chức đồng thời với phiên điều trần công khai trực tuyến vào ngày 4 tháng 4 năm 2023, từ 3 giờ chiều đến 6 giờ chiều tại Trung tâm Cộng đồng Pioneer, 615 5th St. Thành phố Oregon, Oregon 97045. Những người bình luận được mời

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

đưa ra bình luận bằng lời nói cho phóng viên tòa án bằng bất kỳ ngôn ngữ nào. Bình luận được giới hạn trong ba phút để đảm bảo rằng tất cả những người tham gia đều có cơ hội phát biểu. Tất cả các ý kiến được ghi lại trong phiên điều trần công khai ảo đều được gửi dưới dạng nhận xét cho Đánh giá Môi trường.

Khoảng 20 người đã tham dự buổi lễ- cơ hội nhận xét của người và 15 người đưa ra nhận xét.

- **Thư thoại.** Để thay thế cho các lựa chọn trực tuyến hoặc bằng văn bản, người nhận xét có thể đưa ra nhận xét bằng lời nói qua thư thoại theo số: (503)837- 3536. Hướng dẫn bằng âm thanh để sử dụng thư thoại được cung cấp bằng nhiều ngôn ngữ: tiếng Quảng Đông, tiếng Quan Thoại, tiếng Nga, tiếng Ukraina, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt.

1.3 Công cụ và chiến thuật thông tin

Nhóm Dự án đã phát triển tài liệu, tiến hành tiếp cận và tổ chức các cơ hội công khai để chia sẻ thông tin, trả lời câu hỏi và mời nhận xét trong thời gian lấy ý kiến của công chúng.

1.3.1 Tài liệu thông tin

Nhóm Dự án đã chia sẻ thông tin bằng cách sử dụng các nguồn và kênh được mô tả bên dưới trong thời gian lấy ý kiến công chúng.

Bộ công cụ tiếp cận cộng đồng: Nhóm Dự án đã phát triển một bộ công cụ tiếp cận cộng đồng như một nguồn tài nguyên để các cơ quan và đối tác cộng đồng chia sẻ thông tin về dự án và cơ hội nhận xét của công chúng. Bộ công cụ này bao gồm nội dung email, thư xin việc có liên kết đến trang web và tài nguyên của dự án cũng như các tệp PDF của tờ thông tin, biểu mẫu nhận xét và tờ rơi bằng nhiều ngôn ngữ. Trước và trong giai đoạn lấy ý kiến công chúng, các email có bộ công cụ này đã được gửi đến các đối tác đại lý và cộng đồng- các tổ chức có trụ sở.

Tờ thông tin dự án: Một [tờ thông tin](#) được phát triển với tư cách là người đọc- nguồn tài nguyên thân thiện và đồng hành với Đánh giá môi trường chính thức. Tờ thông tin bao gồm một bản tóm tắt về tôi- Dự án thu phí 205 và đánh giá môi trường, cao- những phát hiện ở cấp độ từ các chủ đề quan trọng được nghiên cứu trong Đánh giá Môi trường và thông tin về cách đưa ra nhận xét công khai. Các tờ thông tin được đăng trực tuyến, in ra để- sự kiện cá nhân và có sẵn bằng tiếng Anh, tiếng Trung (giản thể), tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt.

Mẫu nhận xét: Mẫu nhận xét bao gồm thông tin cơ bản về I- Dự án thu phí 205 và các mẹo “Cách bình luận” để tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình bình luận. Mẫu bình luận in cũng bao gồm đồ họa thông tin. Các mẫu bình luận đã được đăng trực tuyến, được in ra để- sự kiện cá nhân và có sẵn bằng tiếng Anh, tiếng Trung (giản thể), tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt.

Tờ rơi và bưu thiếp: Nhóm Dự án đã phát triển tờ rơi và bưu thiếp cho kỹ thuật số và trong- phân phối người. Tờ rơi và bưu thiếp chứa thông tin về dự án, giai đoạn bình luận của công chúng, hội thảo trên web và phiên điều trần ảo. Họ cũng bao gồm một mã QR có thể được quét để truy cập trang web của dự án và biết thêm thông tin. Cả hai đều có sẵn bằng năm ngôn ngữ: tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt và tiếng Trung giản thể.

Thư viện công cộng. Các bản in của Đánh giá Môi trường có sẵn để xem xét tại Thư viện Công cộng Thành phố Oregon, Thư viện Công cộng West Linn, Thư viện Công cộng Tualatin và Thư viện Công cộng Canby.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Trang web thu phí Oregon: Trong thập niên 60- vào ngày nhận xét công khai, trang web Oregon Tolling bao gồm các biểu ngữ đồ họa liên kết đến trang con Đánh giá Môi trường, bao gồm bản đồ dự án tương tác, liên kết đến tất cả các tài liệu, báo cáo và video Đánh giá Môi trường cũng như mô tả về giai đoạn nhận xét công chúng và cách tham gia. Lịch web thu phí Oregon bao gồm ngày tháng và các liên kết có liên quan trong- sự kiện cá nhân, hội thảo trên web và phiên điều trần công khai ảo. Thông báo quảng cáo, email và phương tiện truyền thông xã hội cũng được liên kết với trang con Đánh giá Môi trường.

Bản đồ tương tác: Sử dụng GIS, Nhóm Dự án đã phát triển một công cụ [bản đồ web tương tác](#) minh họa ba loại thông tin chính liên quan đến I- Dự án thu phí 205:

- Hiệu ứng giao thông được nghiên cứu ở phần I- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí, bao gồm phân tích ảnh hưởng giao thông đối với các đoạn đường liền kề và 50 nút giao thông.
- Những cải tiến đối với cái tôi- Hành lang 205 được nghiên cứu ở I- Đánh giá môi trường dự án thu phí 205.
- Đề xuất giảm thiểu được bao gồm trong phần I- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí nhằm giải quyết các tác động tiêu cực từ dự án.

Bàn1-2 . Lượt xem trang web trong thời gian tôi- 205 Dự án thu phí Đánh giá môi trường Giai đoạn góp ý

Trang	Lượt xem trang
Trang web của Chương trình Thu phí Oregon	2.260 lượt khách truy cập
TÔI- Trang web Dự án thu phí 205	5.568 lượt khách truy cập
TÔI- Trang web đánh giá môi trường dự án thu phí 205	3.095 lượt khách truy cập
TÔI- Bản đồ tương tác đánh giá môi trường dự án thu phí 205	976 lượt khách truy cập

Các video thông tin: Nhóm Dự án đã phát triển sáu [video hoạt hình](#) với thông tin từ các tờ thông tin. Một danh sách phát đã được tạo cho họ trên kênh YouTube ODOT Oregon Toll Program. Các video cũng được liên kết với trang con Đánh giá Môi trường. Phụ đề cho mỗi video được cung cấp bằng tiếng Anh, tiếng Trung (giản thể), tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt.

Ngoài sáu video hoạt hình, Nhóm Dự án đã chuẩn bị một- video chuyên sâu xem xét chi tiết của tôi- Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải đánh giá môi trường của dự án thu phí 205, cũng như video hướng dẫn về bản đồ tương tác.

Bàn1-3 . TÔI- Video thông tin đánh giá môi trường dự án thu phí 205

Tiêu đề video	Lượt xem cho đến nay
TÔI- Chuỗi video đánh giá môi trường dự án thu phí 205: Tổng quan	1,176
TÔI- Chuỗi video đánh giá môi trường dự án thu phí 205: Cách nhận xét	502
TÔI- Chuỗi video đánh giá môi trường của dự án thu phí 205: Chất lượng không khí, khí hậu và tiếng ồn	160
TÔI- Chuỗi video đánh giá môi trường dự án thu phí 205: Kinh tế	171

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

TÔI- Chuỗi video đánh giá môi trường của dự án thu phí 205: Công bằng và bình đẳng môi trường	223
TÔI- Chuỗi video đánh giá môi trường dự án thu phí 205: Giao thông vận tải	216
TÔI- Đánh giá môi trường dự án thu phí 205: Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải	80
TÔI- Hướng dẫn lập bản đồ tương tác đánh giá môi trường dự án thu phí 205	157
Tổng cộng	2,685

1.3.2 Sự kiện lập bảng

Nhóm Dự án đã tổ chức bảy sự kiện lập bảng, được liệt kê trong Bàn1-4 , nơi các thành viên của công chúng được thông báo về tôi- 205 Đánh giá môi trường dự án thu phí và được mời đóng góp ý kiến trong thời gian lấy ý kiến công chúng. Việc lập bảng diễn ra tại nhiều địa điểm khác nhau trên khắp khu vực dự án để tiếp cận nhiều cộng đồng trong khu vực dự án. Nhân viên đã cung cấp các tài liệu thông tin được tham chiếu trong Phần 1.3.1 tại mỗi sự kiện, cùng với các bản cứng tham khảo của Đánh giá Môi trường đầy đủ để du khách xem xét. Mỗi sự kiện đặt bàn diễn ra trong khoảng hai giờ và có từ ba đến năm nhân viên có mặt tại mỗi sự kiện.

Bàn1-4 . TÔI- 205 Sự kiện lập bảng đánh giá môi trường

Vị trí đặt bàn	Quyền hạn	Ngày	Số người tiếp cận
Fred Meyer	Thành phố Oregon	Ngày 14 tháng 3 năm 2023	20
Cửa hàng tạp hóa	Thành phố Oregon	Ngày 31 tháng 3 năm 2023	15
Tòa nhà Dịch vụ Phát triển Quận Clackamas- STIP	Quận Clackamas	Ngày 3 tháng 4 năm 2023	8
Thư viện công cộng Tualatin	Tualatin	Ngày 5 tháng 4 năm 2023	15
Thư viện thành phố Beaverton- STIP	Quận Washington	Ngày 8 tháng 4 năm 2023	5
Trung tâm cộng đồng người lớn Tây Linn	Tây Linn	Ngày 12 tháng 4 năm 2023	25
Trung tâm người cao tuổi Gladstone	Gladstone	Ngày 13 tháng 4 năm 2023	15
Tổng cộng			Khoảng 100

1.3.3 Hội thảo

Nhóm dự án đã tổ chức [hai hội thảo trực tuyến ảo](#) : ngày 14 tháng 3 năm 2023, 6- 7h30 tối và ngày 16/3/2023, 12/12- 1giờ 30 phút tối Các hội thảo trên web đã được lên lịch để những người tham dự có thể tham dự vào ban ngày hoặc buổi tối và cùng một nội dung được chia sẻ ở mỗi hội thảo trên web. Bản ghi âm đã được đăng trực tuyến.

Mỗi hội thảo trên web kéo dài một giờ, trong đó có 30 phút dành riêng để trình bày thông tin về tôi.- 205 Dự án Thu phí và Đánh giá Môi trường, và 30 phút dành cho phần hỏi đáp được kiểm duyệt. Phiên dịch trực tiếp bằng tiếng Quảng Đông và tiếng Tây Ban Nha đã có tại hội thảo trực tuyến ngày 14 tháng 3 và bằng tiếng Quan Thoại, tiếng Nga và tiếng Việt tại hội thảo trực tuyến ngày 16 tháng 3. Phiên dịch ASL đã được cung cấp cho cả hai sự kiện.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Có khoảng 20 người tham dự hội thảo trực tuyến ngày 14 tháng 3; chín câu hỏi đã được nhận và trả lời. Bản ghi YouTube đã được xem 46 lần.

Có khoảng 25 người tham dự hội thảo trực tuyến ngày 16 tháng 3; 22 câu hỏi đã được nhận và trả lời. Bản ghi YouTube đã được xem 38 lần.

1.3.4 Tìm kiếm doanh nghiệp

Nhóm Dự án đã khảo sát các khu thương mại ở bốn cộng đồng trong hoặc gần khu vực dự án: Canby, West Linn, Thành phố Oregon và Tualatin. Khoảng 170 doanh nghiệp đã được tiếp cận trong khoảng thời gian từ ngày 13 tháng 4 đến ngày 17 tháng 4 năm 2023. Nhân viên mang theo tờ rơi in và bưu thiếp để phân phát cho từng cơ sở kinh doanh mà họ đến thăm và sẽ để tờ rơi trước cửa những cơ sở kinh doanh không mở cửa.

Bàn1-5 . Vận động kinh doanh

Khu vực vận động	Ngày	Doanh nghiệp đã tiếp cận
Có thể bởi	Ngày 13 tháng 4 năm 2023	51
Tây Linn	Ngày 14 tháng 4 năm 2023	38
Thành phố Oregon	Ngày 14 tháng 4 năm 2023	34
Tualatin	Ngày 17 tháng 4 năm 2023	46
Tổng cộng		169

1.3.5 Ủy ban thu phí Oregon

Các ủy ban cố vấn công cộng và các nhóm đối tác khu vực cung cấp hướng dẫn và chỉ đạo về Chương trình thu phí Oregon, bao gồm cả I- Dự án thu phí 205. Trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường, các nhóm này đã được thông báo về tài liệu dự án và cơ hội đóng góp ý kiến. Những nhóm này là:

- Ủy ban Cố vấn về Công bằng và Di động (EMAC):** EMAC ưu tiên sự công bằng và tính di động trong việc thiết kế I- Dự án thu phí 205 và Dự án định giá di chuyển khu vực. Ủy ban này là một nhóm các cá nhân có kinh nghiệm chuyên môn hoặc kinh nghiệm sống về công bằng và di chuyển cùng nhau tư vấn cho Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon và ODOT về cách tính phí tắc nghẽn đối với I- 205 và tôi- 5, kết hợp với các chiến lược quản lý nhu cầu giao thông khác, có thể bao gồm các lợi ích cho những nhóm dân cư trước đây và hiện chưa được đại diện hoặc phục vụ chưa đầy đủ bởi các dự án giao thông.

Nhóm Dự án đã tổ chức một cuộc họp giao ban với EMAC trong giai đoạn lấy ý kiến công chúng, cung cấp cái nhìn tổng quan về những phát hiện chính trong I- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí và cách áp dụng hướng dẫn của ủy ban đối với ODOT. Nhóm cũng đã thông báo cho các thành viên EMAC qua email về các tài nguyên trong giai đoạn bình luận để chia sẻ với cộng đồng của họ. Nhóm Dự án đã gửi một tài liệu Google được chia sẻ cho các thành viên EMAC và tiến hành một- TRÊN- một cuộc họp với các thành viên để thu thập ý kiến đóng góp của họ và chia sẻ dưới dạng nhận xét về Đánh giá Môi trường.

Trong Cuộc họp EMAC ngày 5 tháng 4 năm 2023,- bình luận cuối cùng đã được xem xét và các câu

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

hỏi làm rõ bổ sung đã được đại diện ODOT nêu ra và trả lời. Các thành viên EMAC được cung cấp cơ hội cuối cùng để chỉnh sửa nhận xét trong khoảng thời gian từ ngày 14 tháng 4 đến ngày 19 tháng 4. Sau khi không nhận được thêm ý kiến đóng góp nào, các nhận xét của EMAC đã được hoàn thiện và gửi trước khi kết thúc giai đoạn lấy ý kiến công chúng.

- **Ủy ban Tư vấn Thu phí Khu vực (RTAC):** RTAC tư vấn cho Giám đốc ODOT phát triển các dự án thu phí tắc nghẽn ở khu vực đô thị Portland. Các cuộc họp của ủy ban đã tạo ra một diễn đàn để cung cấp phản hồi cho lãnh đạo ODOT trước khi thu phí- các quyết định liên quan của Ủy ban Vận tải Oregon hoặc ODOT. Ủy ban bao gồm khoảng 25 thành viên đại diện cho nhiều lợi ích và quan điểm khác nhau và được Giám đốc ODOT bổ nhiệm.

Nhóm Dự án đã chia sẻ thông tin tổng quan về kế hoạch tham gia của công chúng trong giai đoạn lấy ý kiến công chúng với RTAC vào tháng 1 năm 2023 và tổng quan về các kết quả đánh giá môi trường về vận chuyển và chuyển hướng cũng như các hoạt động tham gia của công chúng vào tháng 2 năm 2023. Nhóm cũng đã cung cấp cho các thành viên RTAC thông tin và nguồn thông tin qua email hai lần trong suốt thời gian lấy ý kiến công chúng. Khi kết thúc giai đoạn lấy ý kiến công chúng, Nhóm Dự án đã chia sẻ kết quả ban đầu của giai đoạn lấy ý kiến với RTAC tại các cuộc họp vào tháng 4 và tháng 5.

- **Ủy ban Cố vấn Xây dựng Quy tắc Thu phí Toàn tiểu bang (STRAC):** STRAC bao gồm 18 cá nhân từ khắp tiểu bang giúp ODOT phát triển Quy tắc Hành chính Oregon (OAR) để xác định cách khách hàng sẽ tương tác và sử dụng hệ thống thu phí cũng như cách thiết lập và điều chỉnh mức phí .

Nhóm Dự án đã thông báo cho STRAC về giai đoạn lấy ý kiến trong các cuộc họp công khai vào tháng 2 và tháng 3 năm 2023. Nhóm cũng đã thông báo cho các thành viên STRAC qua email ba lần trong suốt thời gian lấy ý kiến công chúng.

1.3.6 Thông tin tóm tắt của Cơ quan và Công chúng

Nhóm Dự án đã tiến hành các cuộc họp giao ban để tạo thêm cơ hội cho các cơ quan và công chúng nghe thông tin và đặt câu hỏi trước khi gửi ý kiến chính thức. Các bản tóm tắt được cung cấp theo yêu cầu và được liệt kê trong Bàn1-6 . Các cuộc họp giao ban đã đưa ra một cái nhìn tổng quan về tôi- 205 Kết quả đánh giá môi trường dự án thu phí.

Các câu hỏi và ý kiến đưa ra tại các cuộc họp giao ban không được ghi nhận là ý kiến chính thức; những người tham gia được khuyến khích gửi nhận xét thông qua biểu mẫu trực tuyến, biểu mẫu nhận xét bằng giấy, email, thư thoại hoặc phiên điều trần công khai trực tuyến.

Bàn1-6 . Thông tin tóm tắt của Cơ quan và Công chúng

Khán giả	Ngày	Số người tham gia (không bao gồm nhân viên Dự án)
Ủy ban Điều phối Quận Clackamas Tiểu ban Chuyển hướng	Ngày 15 tháng 2 năm 2023	21
Liên minh doanh nghiệp Happy Valley	Ngày 22 tháng 2 năm 2023	34
Đạt được liên minh	01 tháng 3	30
Ủy ban Điều phối Quận Clackamas	Ngày 2 tháng 3 năm 2023	18

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Khán giả	Ngày	Số người tham gia (không bao gồm nhân viên Dự án)
Hội đồng thành phố hồ Oswego	Ngày 7 tháng 3 năm 2023	26
Hội đồng Ủy viên Quận Clackamas	Ngày 8 tháng 3 năm 2023	13
Ủy ban Điều phối Quận Clackamas Tiểu ban Chuyển hướng	Ngày 15 tháng 3 năm 2023	19
Hội đồng thành phố Tây Linn	Ngày 3 tháng 4 năm 2023	10
Ủy ban Tư vấn Người đi bộ và Xe đạp Quận Clackamas	Ngày 4 tháng 4 năm 2023	20
Ủy ban Điều phối Quận Washington - Ủy ban Cố vấn Giao thông vận tải	Ngày 6 tháng 4 năm 2023	26
Stafford- Tổ chức Kế hoạch Cộng đồng Thung lũng Tualatin	Ngày 11 tháng 4 năm 2023	24
Liên minh kinh tế Westside	Ngày 12 tháng 4 năm 2023	33
Câu lạc bộ đồng quê Charbonneau	Ngày 14 tháng 4 năm 2023	100+
Tổng cộng		360+

1.4 Sự tham gia công bằng

Chương trình Thu phí Oregon cam kết giảm thiểu gánh nặng và tối đa hóa lợi ích cho các cộng đồng trong lịch sử và hiện tại bị hệ thống giao thông vận tải loại trừ hoặc không được phục vụ đầy đủ. Nhóm Dự án đã thực hiện những nỗ lực được mô tả trong phần này trong giai đoạn lấy ý kiến để thông báo và thu hút sự tham gia của các cộng đồng trong quá khứ và hiện đang bị loại trừ và chưa được phục vụ đầy đủ.

1.4.1 Dịch thuật và Giải thích

Nhóm Dự án đã làm việc với các Liên lạc viên Gắn kết Cộng đồng (CEL) để đảm bảo các tài liệu chính được cung cấp cho những người có trình độ tiếng Anh hạn chế. Một tờ thông tin, tờ rơi, bưu thiếp và mẫu nhận xét đã được dịch sang tiếng Trung giản thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt và được cung cấp dưới dạng bản in và có sẵn trên trang web của dự án. Quảng cáo kỹ thuật số và phụ đề chi tiết cho các video thông tin cũng được dịch. Tất cả tài liệu đã được chia sẻ với CEL để phân phối cho cộng đồng tương ứng của họ. CEL cũng cung cấp bản ghi âm bằng tiếng Quảng Đông, tiếng Quan Thoại, tiếng Nga, tiếng Ukraina, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt cho thư thoại của dự án dành riêng để tiếp nhận ý kiến công chúng bằng lời nói.

Tài liệu Đánh giá Môi trường được cung cấp bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Trung, tiếng Nga và tiếng Việt. Để đáp ứng yêu cầu của thành viên cộng đồng, các phụ lục của Đánh giá Môi trường đã được cung cấp bằng tiếng Việt.

Hội thảo trực tuyến công khai cung cấp dịch vụ phiên dịch đồng thời bằng tiếng Quảng Đông và tiếng Nga vào ngày 14 tháng 3 năm 2023 và bằng tiếng Quan Thoại, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt vào ngày 16 tháng 3 năm 2023. Bằng cách sử dụng tính năng phiên dịch Zoom, những người tham gia muốn nghe thông tin bằng một trong năm ngôn ngữ đó có thể tham gia một phòng riêng nơi người dịch phiên dịch

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

bài thuyết trình. Cả hai hội thảo trực tuyến công khai này cũng được diễn giải bằng Ngôn ngữ ký hiệu của Mỹ. Người tham gia có thể chia sẻ câu hỏi trong- ngôn ngữ, sau đó có thể được dịch và gửi cho người thuyết trình trong phần Hỏi đáp của hội thảo trực tuyến. Bản ghi của hội thảo trực tuyến đã có sẵn trên trang web của dự án sau khi sự kiện kết thúc.

1.4.2 Hợp tác với các liên lạc viên gắn kết cộng đồng

Nhóm Dự án đã hợp tác chặt chẽ với CEL để chia sẻ thông tin với các cộng đồng đa dạng và chưa được phục vụ đầy đủ, tuyển dụng thành viên công chúng vào các nhóm thảo luận và dịch hoặc giải thích thông tin từ tiếng Anh sang tiếng Việt, tiếng Trung, tiếng Nga hoặc tiếng Tây Ban Nha. CEL đã sử dụng bộ công cụ bằng nhiều ngôn ngữ để chia sẻ thông tin về dự án và giai đoạn nhận xét với cộng đồng của họ.

Từ ngày 21 tháng 2 đến ngày 22 tháng 4 năm 2023, CEL đã tuyển dụng và sau đó tổ chức bảy nhóm thảo luận. Các nhóm thảo luận tập trung vào các đối tượng sau: cộng đồng người Mỹ Latinh, người Slav, người Trung Quốc, người Việt Nam, người khuyết tật, người Mỹ bản địa và cộng đồng người da đen, bản địa hoặc người da màu (BIPOC).

Bàn1-7 . Nhóm thảo luận liên lạc viên gắn kết cộng đồng

Nhóm thảo luận	Ngày	Số người tham gia
Tiếng Việt (tiếng Việt)	Ngày 5 tháng 4 năm 2023	16
Tiếng Slav (tiếng Nga/tiếng Ukraina) (tiếng Nga)	Ngày 6 tháng 4 năm 2023	15
Người khuyết tật	Ngày 8 tháng 4 năm 2023	8
người Trung Quốc	Ngày 10 tháng 4 năm 2023	15
Latinx (tiếng Tây Ban Nha)	Ngày 13 tháng 4 năm 2023	9
BIPOC	Ngày 14 tháng 4 năm 2023	16
Người Mỹ bản xứ	Ngày 22 tháng 4 năm 2023	3
Tổng cộng		82

1.4.3 Sự tham gia của tổ chức dựa vào cộng đồng

Nhóm Dự án đã tiếp cận khoảng 300 cộng đồng- các tổ chức có trụ sở tại khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin và bộ công cụ tài liệu về việc ban hành I- 205 Dự án thu phí đánh giá môi trường giai đoạn bình luận.

Nhóm Dự án cũng điều phối một nhóm thảo luận được thiết kế dành cho đại diện cộng đồng- các tổ chức có trụ sở. Để tuyển dụng cho sự kiện này, Nhóm Dự án đã xác định 46 tổ chức làm việc với các cộng đồng có lịch sử và hiện bị loại trừ và chưa được phục vụ đầy đủ, bao gồm cả các cộng đồng có nền văn hóa.- các tổ chức cụ thể, các tổ chức vận động, không- lợi nhuận và dịch vụ- các tổ chức có trụ sở. Cuộc họp có sự tham dự của các thành viên từ 13 cộng đồng- các tổ chức có trụ sở.

1.4.4 Quảng cáo

Nhóm Dự án đã quảng cáo 60- thời gian lấy ý kiến công chúng trong ngày cũng như các hội thảo trực tuyến ngày 14 và 16 tháng 3 năm 2023 và phiên điều trần công khai ảo bằng tiếng Tây Ban Nha- ngôn ngữ và tiếng việt- phương tiện truyền thông ngôn ngữ, bao gồm *El Latino de Hoy*, *The Asian Reporter*, và *VietNNN* . Một quảng cáo trực tuyến cũng được đăng trên *The Skanner* , một tờ báo chuyên đưa tin về các cộng đồng người Mỹ gốc Phi và những cộng đồng chưa được phục vụ đầy đủ ở Tây Bắc Thái Bình Dương.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

1.4.5 Khả năng tiếp cận

Nhóm Dự án đã sử dụng một số chiến lược để đảm bảo những người khiếm thị hoặc khiếm thính có thể tiếp cận được các tài liệu và hoạt động. Tất cả các tài liệu về tôi- 205 Đánh giá môi trường của dự án thu phí được đăng trực tuyến tuân thủ các yêu cầu của Mục 508 của Đạo luật Phục hồi năm 1973. Điều này có nghĩa là các tài liệu được tối ưu hóa cho phần mềm đọc màn hình để cho phép người dùng khiếm thị xem lại thông tin bằng văn bản thông qua giọng nói. Phụ đề chi tiết có sẵn cho các video thông tin được đăng trên YouTube và thông qua nền tảng Zoom cho hội thảo trên web. Phiên dịch Ngôn ngữ ký hiệu của Mỹ đã được cung cấp cho các hội thảo trực tuyến.

Tài liệu có sẵn ở dạng kỹ thuật số và bản in để phân phối tại- các sự kiện cá nhân và để CEL và Nhân viên Dự án phân phát trong thời gian lấy ý kiến công chúng. Các bản sao của Đánh giá Môi trường và các tài liệu bổ sung cũng được phân phát tại các thư viện công cộng trong khu vực dự án để đảm bảo những người dân có khả năng truy cập Internet hạn chế có thể xem toàn bộ tài liệu.

Tài liệu Đánh giá Môi trường được cung cấp bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Trung, tiếng Nga và tiếng Việt. Để đáp ứng yêu cầu của thành viên cộng đồng, các phụ lục của Đánh giá Môi trường cũng được cung cấp bằng tiếng Việt.

1.5 Thông báo

Nhóm Dự án đã thông báo cho các thành viên cộng đồng về giai đoạn bình luận Đánh giá Môi trường thông qua một số kênh khác nhau để khuyến khích mọi người truy cập trang web và tìm hiểu thêm về Dự án, hội thảo trên web và cách bình luận. Điều này bao gồm quảng cáo trả phí thông qua các ấn phẩm khu vực và đa văn hóa cũng như thông qua các kênh thông tin ODOT, bao gồm trang web Chương trình thu phí Oregon, bản tin email và phương tiện truyền thông xã hội. ODOT cũng khuyến khích các ủy ban dự án, nhân viên cơ quan khu vực, CEL và CBO chia sẻ thông tin về các hội thảo trực tuyến thông tin và cơ hội nhận xét với mạng lưới của họ.

1.5.1 Những thông báo thư điện tử

Nhóm Dự án đã gửi tổng cộng bảy email quảng bá thông qua hệ thống GovDelivery của ODOT.

Bàn1-8 . Gửi email quảng bá

Chủ đề bản tin	Ngày	Số lượng người nhận
Bản tin Chiến lược Di chuyển Đô thị: Sắp ra mắt: Giai đoạn lấy ý kiến công chúng cho I- Dự án thu phí 205	Ngày 10 tháng 2 năm 2023	15,097
Thông cáo báo chí: Báo cáo thu phí Xa lộ Liên tiểu bang 205 mở cửa cho công chúng bình luận từ hôm nay đến hết ngày 7 tháng 4	Ngày 21 tháng 2 năm 2023	5,912
Cập nhật dự án: Báo cáo thu phí cho Xa lộ Liên tiểu bang 205 được công chúng lấy ý kiến đến hết ngày 7 tháng 4	Ngày 23 tháng 2 năm 2023	8,980
Bản tin Chiến lược di chuyển đô thị: I- 205 Thời gian bình luận báo cáo phí được kéo dài thêm hai tuần	Ngày 9 tháng 3 năm 2023	15,226
Thông cáo báo chí: ODOT đang tìm kiếm ý kiến của công chúng cho tôi- Đánh giá môi trường dự án thu phí 205- Mở cửa đến 4 giờ chiều Thứ sáu, ngày 21 tháng 4	Ngày 7 tháng 4 năm 2023	6,102
Cập nhật dự án: Nhắc nhở: Chia sẻ phản hồi của bạn về I- Báo cáo dự án thu phí 205!	Ngày 7 tháng 4 năm 2023	9,255

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Chủ đề bản tin	Ngày	Số lượng người nhận
Bản tin Chiến lược Di chuyển Đô thị: Nhắc nhở: Chia sẻ ý kiến của bạn về I- 205 vào thứ Sáu tuần này, ngày 21 tháng 4	Ngày 17 tháng 4 năm 2023	15,631

Ngoài ra, Nhóm Dự án đã gửi thông báo qua email cho các thành viên ủy ban dự án, nhân viên cơ quan khu vực và CBO.

Bàn1-9 . Email thông báo đối tác

Chủ đề bản tin	Ngày	Phân bố
Cảnh báo xem trước Đánh giá Môi trường, kèm theo yêu cầu chia sẻ với mạng	Ngày 10 tháng 2 năm 2023	Các quan chức được bầu Cơ quan tham gia Nhân viên pháp lý địa phương Thành viên EMAC thành viên RTAC Bộ lạc <i>Khoảng 290 người nhận</i>
Cảnh báo về việc xuất bản tài liệu và các cơ hội tương tác có sẵn, kèm theo yêu cầu chia sẻ với mạng	Ngày 21 tháng 2 năm 2023	Viên chức dân cử Cơ quan tham gia Cán bộ quản lý địa phương thành viên EMAC thành viên RTAC thành viên STRAC Bộ lạc Các tổ chức dựa vào cộng đồng <i>Khoảng 590 người nhận</i>
Cảnh báo tiện ích mở rộng bình luận, kéo dài thời gian bình luận từ 7/4 đến 21/4 Email bao gồm một bộ công cụ gồm các tài liệu, bao gồm tờ thông tin, tờ rơi và bưu thiếp	Ngày 1 tháng 3 năm 2023	Viên chức dân cử Cơ quan tham gia Cán bộ quản lý địa phương thành viên EMAC thành viên RTAC thành viên STRAC Bộ lạc Các tổ chức dựa vào cộng đồng <i>Khoảng 590 người nhận</i>
Email nhắc nhở khi kết thúc thời gian bình luận	Ngày 10 tháng 4 năm 2023	Viên chức dân cử Cơ quan tham gia Cán bộ quản lý địa phương thành viên EMAC thành viên RTAC thành viên STRAC Bộ lạc Các tổ chức dựa vào cộng đồng <i>Khoảng 590 người nhận</i>

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

1.5.2 Truyền thông xã hội

Trong giai đoạn bình luận, Nhóm dự án đã phối hợp với nhóm truyền thông xã hội của ODOT để xuất bản ba bài đăng trên phương tiện truyền thông tự nhiên. Các bài đăng được chia sẻ trên các nền tảng Facebook, Twitter, Instagram và LinkedIn của ODOT.

Bàn1-10 . Bài đăng trên mạng xã hội

Ngày	Chủ đề truyền thông xã hội	Tổng phạm vi
Ngày 21 tháng 2 năm 2023	Thông báo dự án	115.144 lượt hiển thị
Ngày 27 tháng 2 năm 2023	Liên kết đến video dự án	1.165 lượt tương tác
Ngày 10 tháng 3 năm 2023	Lời nhắc về hội thảo trực tuyến ngày 14 tháng 3 và ngày 17 tháng 3	313 lần nhấp vào liên kết
Ngày 6 tháng 4 năm 2023	Nhắc nhở kết thúc thời gian bình luận	82 bình luận
		48 lượt chia sẻ
		214 phản ứng

1.5.3 Đối tác truyền thông xã hội

Các đối tác có thẩm quyền đã chia sẻ thông tin về I- Giai đoạn bình luận Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí 205 thông qua các kênh truyền thông xã hội của họ. Bàn1-11 tóm tắt phạm vi tiếp cận của các thông báo này.

Bàn1-11 . Bài đăng trên mạng xã hội của đối tác

Ngày	Quyền hạn	Nền tảng và liên kết
Ngày 21 tháng 2 năm 2023	Thành phố Oregon	Facebook
Ngày 22 tháng 2 năm 2023	Tây Linn	Twitter
Ngày 22 tháng 2 năm 2023	Quận Clackamas	Twitter
Ngày 22 tháng 2 năm 2023	Quận Clackamas	Facebook
Ngày 10 tháng 3 năm 2023	Tualatin	Twitter
Ngày 13 tháng 3 năm 2023	Tây Linn	Facebook
Ngày 14 tháng 3 năm 2023	Thành phố Oregon	Facebook
Ngày 16 tháng 3 năm 2023	Thành phố Oregon	Facebook
Ngày 21 tháng 3 năm 2023	thôn Stafford	Twitter
Ngày 30 tháng 3 năm 2023	Thành phố Oregon	Facebook
Ngày 3 tháng 4 năm 2023	Thành phố Oregon	Facebook
Ngày 3 tháng 4 năm 2023	Quận Clackamas	Twitter
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	Gladstone	Twitter
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	Gladstone	Facebook
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	Quận Clackamas	Twitter
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	Quận Clackamas	Facebook
Ngày 6 tháng 4 năm 2023	Tây Linn	Facebook
Ngày 10 tháng 4 năm 2023	Thành phố Oregon	Facebook
Ngày 10 tháng 4 năm 2023	Tây Linn	Twitter
Ngày 10 tháng 4 năm 2023	Tây Linn	Facebook

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

1.5.4 Quảng cáo trả phí

Nhóm Dự án đã đặt quảng cáo in và kỹ thuật số trên các phương tiện truyền thông. Quảng cáo bao gồm thông tin về giai đoạn bình luận của công chúng, hội thảo trên web và phiên điều trần công khai ảo. Một số quảng cáo cũng được tái-định dạng để đăng trên Facebook hoặc Instagram và chia sẻ với CEL để phân phối trực tuyến. Quảng cáo kỹ thuật số được liên kết với trang web của dự án và quảng cáo in bao gồm mã QR mà người đọc có thể quét để truy cập trang web.

Danh sách các ấn phẩm được chia sẻ bên dưới, cùng với thông tin chi tiết về lượng phát hành của từng ấn phẩm.

Bàn1-12 . Cửa hàng quảng cáo trả phí

Chỗ thoát	In/Kỹ thuật số/Cả hai	Vòng tuần hoàn
Báo chí truyền thông Pamplin (Clackamas/Oregon City News, Lake Oswego Review, West Linn Tidings, The Times (Beaverton/Tigard/ Tualatin), Canby Herald)	Cả hai	142.250 (Portland) 50.700 (Beaverton, Tigard, Tualatin) 37.000 (Hồ Oswego) 25.954 (Tây Linn) 38.430 (Clackamas/Thành phố Oregon) 33.331 (Canby/Molalla)
El Latino de Hoy	In	90,000
Phóng viên châu Á	In	20.000 bản in 2.000 kỹ thuật số
Người quan sát Portland	Cả hai	40,000
Người Oregon	Cả hai	7.000 bản in 40.000 kỹ thuật số
VietNNN	Cả hai	không áp dụng

Ngoài ra, Thông báo về tính khả dụng của Đánh giá Môi trường đã được đăng trên các tờ báo Pamplin Media vào ngày 21 và 22 tháng 2 năm 2023 và trên tờ The Oregonian vào ngày 22 tháng 2 năm 2023.

1.5.5 Điều phối phương tiện truyền thông và phương tiện truyền thông kiểm được

Vào ngày 21 tháng 2 năm 2023, ODOT đã gửi một thông cáo báo chí quảng bá việc xuất bản Đánh giá Môi trường, giai đoạn nhận xét và cơ hội tham gia tới danh sách email đầy đủ của Chương trình Thu phí Oregon. Ngoài ra, Dự án đã mời 60 cơ quan báo chí đến họp báo truyền thông vào ngày 21 tháng 2 năm 2023 để chia sẻ thông tin và giải đáp các thắc mắc về Dự án cũng như giai đoạn bình luận. Năm cơ quan truyền thông đã tham dự.

Đã có hơn 25 câu chuyện truyền thông về tôi- 205 Dự án thu phí và Đánh giá môi trường trong giai đoạn lấy ý kiến.

Bàn1-13 . Các câu chuyện trên blog và phương tiện truyền thông kiểm được

Ngày	Sự xuất bản	Tiêu đề
Ngày 21 tháng 2 năm 2023	KATU	ODOT công bố đánh giá về cái tôi mới- Dự án thu phí 205, lấy ý kiến người dân
Ngày 21 tháng 2 năm 2023	KPIC	ODOT lấy ý kiến công chúng về báo cáo về I- dự án thu phí 205

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Ngày	Sự xuất bản	Tiêu đề
Ngày 21 tháng 2 năm 2023	Tòa án Portland	Phí cầu đường ở Oregon tiến gần hơn đến thực tế với việc ODOT công bố báo cáo đánh giá môi trường
Ngày 22 tháng 2 năm 2023	Đài thiên văn thành phố	TÔI- 205 phí cầu đường sẽ khiến bạn mất 600 USD mỗi năm
Ngày 23 tháng 2 năm 2023	Viện Chính sách Cascade/ Oregon Catalyst	ODOT cho biết các hộ gia đình sẽ phải trả \$575 một năm trong đợt thu phí đầu tiên
Ngày 23 tháng 2 năm 2023	Quận Clackamas	ODOT tìm kiếm ý kiến đóng góp của công chúng về việc thu phí Quận Clackamas
Ngày 25 tháng 2 năm 2023	Người theo chủ nghĩa đô thị	Cách tài trợ cho việc chi tiêu đường cao tốc: Hồ sơ tiết lộ kế hoạch tăng phí cầu đường của Oregon- Người theo chủ nghĩa đô thị
Ngày 28 tháng 2 năm 2023	Tòa án Portland	Ý KIẾN: Đã đến lúc dừng kế hoạch thu phí ODOT Ý kiến của khách
Ngày 2 tháng 3 năm 2023	KGW	Dự luật sẽ chặn ODOT thu phí I- 5 và tôi- 205
Ngày 3 tháng 3 năm 2023	KXL	Kế hoạch thu phí của ODOT vấp phải sự phản đối
Ngày 6 tháng 3 năm 2023	Người phát ngôn Wilsonville	Ý kiến: Kiến nghị sáng kiến là cách duy nhất để ngăn chặn tôi- thu phí 205
Ngày 7 tháng 3 năm 2023	Canby hiện tại	Dự luật mới sẽ hạn chế I của ODOT- 5, tôi- Kế hoạch thu phí 205
Ngày 9 tháng 3 năm 2023	Quận Clark ngày nay	TÔI- Thời gian bình luận báo cáo phí 205 kéo dài hai tuần
Ngày 13 tháng 3 năm 2023	Đánh giá hồ Oswego	Ý kiến: Có phải ODOT sắp chuyển khỏi làn đường của nó với I của nó?- Dự án thu phí 205?
Ngày 15 tháng 3 năm 2023	Tòa án Portland	Ý KIẾN: Phí cầu đường sẽ khiến người dân Oregon trở nên tồi tệ hơn Ý kiến của khách
Ngày 23 tháng 3 năm 2023	Đánh giá hồ Oswego	Hãy để cư dân LO bỏ phiếu về việc thu phí
Ngày 31 tháng 3 năm 2023	Cuộc sống Tualatin	Góc Thị trường: Tôi- Thu phí cầu 205 và Abernathy
Ngày 3 tháng 4 năm 2023	KOIN	HOẶC thu phí: Thị trường Thành phố Oregon chỉ trích ODOT trong bối cảnh phản đối mạnh mẽ đối với tôi- số điện thoại 205 (
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	KATU	Ý kiến mạnh mẽ ở tôi- Phiên điều trần công khai về dự án thu phí 205
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	KOIN	Người dân Oregon bị chia rẽ theo ODOT's I- Dự án thu phí 205 trong buổi điều trần công khai
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	KATU	Quận Clackamas khuyến khích người dân bình luận về kế hoạch thu phí của ODOT- 205
Ngày 4 tháng 4 năm 2023	Tin tức thành phố Oregon	ODOT nhận được nhiều phản đối từ cư dân Quận Clackamas về việc thu phí
Ngày 9 tháng 4 năm 2023	KATU	YVYV: Thị trường Thành phố Oregon và Tây Linn phản ứng với đề xuất của ODOT về việc thu phí đối với I- 205
Ngày 9 tháng 4 năm 2023	KATU	YVYV: ODOT giải đáp những lo ngại của cộng đồng về việc thu phí I- 205
Ngày 12 tháng 4 năm 2023	KOIN	Các ủy viên Quận Clackamas, HOẶC phản đối việc thu phí Xa lộ Liên tiểu bang 205

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Ngày	Sự xuất bản	Tiêu đề
Ngày 13 tháng 4 năm 2023	Tòa án Portland	Ý KIẾN: Thu phí hiện đại là một cách tiếp cận mới nhằm giảm lưu lượng giao thông trong khu vực tàu điện ngầm Portland Ý kiến của khách
Ngày 13 tháng 4 năm 2023	KGW	Đây là lý do tại sao ODOT muốn thu phí đối với tôi- 5 và tôi- 205
Ngày 13 tháng 4 năm 2023	Thời báo Forest Grove	Ý KIẾN: Thu phí hiện đại là một cách tiếp cận mới nhằm giảm lưu lượng giao thông trong khu vực tàu điện ngầm Portland Ý kiến của khách
Ngày 17 tháng 4 năm 2023	Người phát ngôn Wilsonville	Diễn đàn ODOT về thu phí ngày càng gây tranh cãi tại Charbonneau ở Wilsonville
Ngày 20 tháng 4 năm 2023	Xe đạp Portland	Cuộc chiến trên xa lộ đã bước sang một nửa- mở rộng tỷ lệ của tôi- 205 ở Quận Clackamas

1.6 Sự tham gia của Cơ quan Hợp tác và Tham gia và Bộ lạc

1.6.1 Bộ lạc

Các bộ lạc dưới đây đang tư vấn cho các bộ lạc với tôi- Dự án thu phí 205 và cũng được coi là 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
- Liên minh các bộ lạc của Khu bảo tồn Warm Springs ở Oregon
- Các bộ lạc và ban nhạc liên minh của quốc gia Yakama
- Bộ lạc Da Đỏ Cowlitz
- Bộ lạc Nez Perce

ODOT đã thông báo cho các bộ lạc về giai đoạn bình luận Đánh giá Môi trường thông qua một loạt email. Điều này bao gồm một email trước thời gian lấy ý kiến (ngày 10 tháng 2 năm 2023); một thông báo chính thức khi bắt đầu giai đoạn bình luận với thông tin về các tài nguyên web bao gồm biểu mẫu nhận xét, bản đồ tương tác, tờ thông tin dự án và hội thảo trên web (ngày 21 tháng 2 năm 2023); thông báo chính thức về việc gia hạn thời gian lấy ý kiến (02/03/2023); nhắc nhở về thời hạn lấy ý kiến (10/04/2023); và lời cảm ơn vì đã tham gia (ngày 5 tháng 5 năm 2023). Trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường, ODOT và FHWA đã mời các Bộ lạc Tư vấn tham dự hội thảo trực tuyến vào lúc 11 giờ sáng ngày 9 tháng 3 năm 2023 Không có Bộ lạc nào yêu cầu các cuộc họp bổ sung trong thời gian lấy ý kiến.

1.6.2 Cơ quan tham gia và hợp tác

ODOT đã thông báo cho các Cơ quan Tham gia và Hợp tác về giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường thông qua một loạt email, trong đó có email trước giai đoạn lấy ý kiến (ngày 10 tháng 2 năm 2023); một thông báo chính thức khi bắt đầu giai đoạn bình luận với thông tin về các tài nguyên web bao gồm biểu mẫu nhận xét, bản đồ tương tác, tờ thông tin dự án và hội thảo trên web (ngày 21 tháng 2 năm 2023);

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

thông báo chính thức về việc gia hạn thời gian lấy ý kiến (02/03/2023); nhắc nhở về thời hạn lấy ý kiến (10/04/2023); và lời cảm ơn vì đã tham gia (ngày 5 tháng 5 năm 2023).

Trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường, ODOT và FHWA đã mời các Cơ quan Tham gia tham dự hội thảo trực tuyến vào ngày 9 tháng 3 năm 2023, lúc 11 giờ sáng Mục đích của hội thảo trực tuyến dành cho Cơ quan Tham gia là để chia sẻ thông tin cập nhật về Dự án cũng như phân tích môi trường và giải quyết các câu hỏi. Phần trình bày cho các Cơ quan Tham gia và Hợp tác cũng tương tự như phần trình bày cho các hội thảo trực tuyến công khai. Tổng cộng có 19 đại diện từ ít nhất 10 cơ quan đã tham dự hội thảo trực tuyến. Phần 3 cung cấp bản tóm tắt các ý kiến nhận được từ các cơ quan tham gia trong giai đoạn lấy ý kiến.

1.7 Phản hồi trong thời gian bình luận

1.7.1 Tổng số ý kiến

Trong suốt 60- thời gian nhận xét trong ngày, ODOT và FHWA đã nhận được hơn 2.800 lượt gửi, như được hiển thị trong Bàn1-14 . Khoảng một nửa số người bình luận đã gửi phản hồi của họ thông qua biểu mẫu nhận xét Đánh giá Môi trường trực tuyến thông qua SurveyMonkey.

Bàn1-14 . Số lượng bài gửi theo phương pháp gửi

Phương thức gửi	Số lượng bài nộp	Tỷ lệ bài nộp
TÔI- 205 con đường nộp EA		
Biểu mẫu có thể truy cập	169	6%
Nhóm thảo luận	12	0%
TÔI- Email 205 EA	571	20%
TRONG- cơ hội nhận xét của người	15	1%
Thư	21	1%
Mẫu giấy	5	0%
Điều trần công khai	60	2%
Mẫu bình luận trực tuyến	1,321	46%
Con đường nộp chương trình thu phí chung		
Email chương trình thu phí	188	7%
Thư thoại	39	1%
Mẫu bình luận trên web	451	16%
Tổng số bài gửi	2,852	

*Thư hầu hết được gửi đến tôi- Email 205 EA, với một số ít được gửi tới email chương trình thu phí chung.

Các cơ quan tham gia và hợp tác đã cung cấp tổng cộng 16 bài nộp. Các cơ quan đó bao gồm:

- Thành Phố Gladstone
- Thành phố Thung lũng Hạnh phúc
- Thành phố Hồ Oswego
- Thành phố Thành phố Oregon
- Hội đồng Ủy viên Quận Clackamas
- Quận Clark, WA
- Hội đồng Metro
- Nhân viên tàu điện ngầm
- Hội đồng Giao thông Khu vực Tây Nam Washington

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Thành phố Tualatin
- Thành phố Vancouver, WA
- Thành phố Tây Linn
- Thành phố Wilsonville
- TriMet
- Nhân viên Quận Washington
- WSDOT

Các bài nộp được cung cấp bằng các ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh bao gồm:

- Một người Tây Ban Nha- nhận xét về ngôn ngữ được gửi qua I- 205 Địa chỉ email đánh giá môi trường
- Một bình luận bằng tiếng Việt được gửi qua SurveyMonkey
- Ba bình luận được ghi lại từ Nhóm thảo luận Nga
- Tám bình luận được ghi lại từ Nhóm thảo luận Latinx

1.7.2 Phân bố địa lý của người bình luận

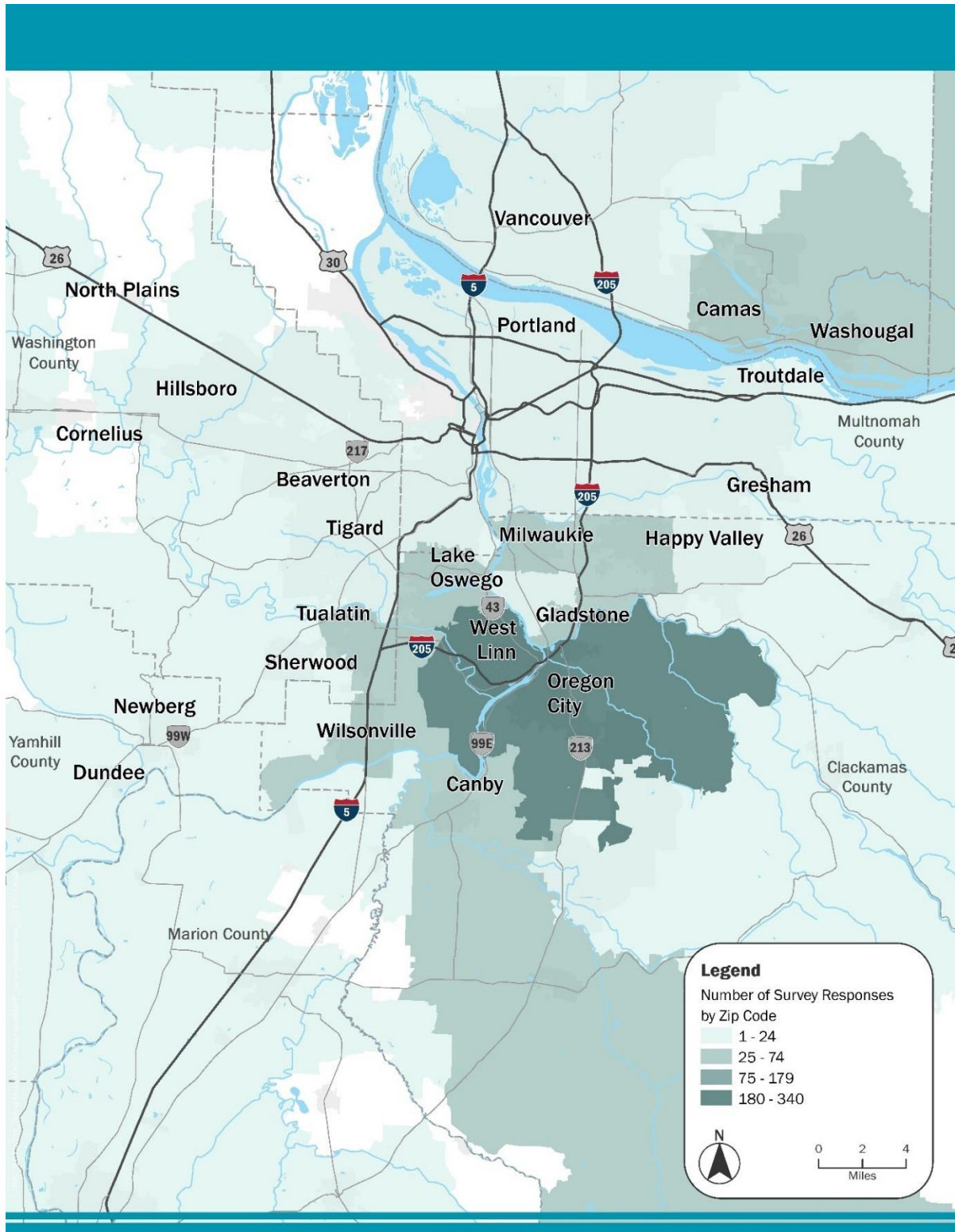
Trong cả biểu mẫu nhận xét Đánh giá Môi trường và biểu mẫu nhận xét chung về chương trình thu phí, người góp ý có tùy chọn gửi mã ZIP của họ để giúp xác định sự phân bố địa lý của các nội dung gửi. Mã ZIP có trong email cũng được đưa vào tập dữ liệu. Tổng cộng có 2.032 trong số 4.459 bài gửi, tương đương 46%, bao gồm thông tin mã ZIP. Mã ZIP được người bình luận chia sẻ được nhóm theo quận trong Bàn1-15. Bản đồ nhiệt thể hiện mức độ tập trung tương đối của người bình luận theo mã ZIP được hiển thị trong Nhân vật 1-1, trong đó màu tối hơn biểu thị các mã ZIP có mật độ người nhận xét cao hơn. Tương tự như những nỗ lực tham gia trước đây, Quận Clackamas và đặc biệt là các cộng đồng trực tiếp xung quanh I- Dự án Thu phí 205, có tỷ lệ người góp ý cao hơn so với các khu vực khác trong khu vực đô thị Portland.

Bàn1-15. Phân bố địa lý của người bình luận EA

Quận	Số lượng người bình luận	Tỷ lệ người bình luận	Tỷ lệ Portland Dân số khu vực đô thị
Clackamas	1176	58%	58%
Clark	277	14%	14%
Multnomah	221	11%	11%
Washington	185	9%	9%
Marion	48	2%	Tất cả khác = 8%
Tất cả khác	125	6%	
Tổng số phản hồi	2,032	100%	100%

Lưu ý: Các số có thể cộng lại không tới 100% do làm tròn số. Mã ZIP không thẳng hàng về mặt không gian với ranh giới của Quận. Những con số là một sự khái quát hóa.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:
21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023



Nhân vật 1-1 . Phân bố địa lý của người bình luận EA theo mã ZIP
Lưu ý: Màu đậm hơn biểu thị mã ZIP có mật độ người nhận xét cao hơn.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

1.7.3 Chủ đề được người bình luận quan tâm

Biểu mẫu nhận xét Đánh giá Môi trường yêu cầu người trả lời chọn các phương án từ danh sách các chủ đề thể hiện rõ nhất chủ đề nhận xét bằng văn bản của họ. Câu hỏi này là tùy chọn và người trả lời có thể chọn bao nhiêu tùy chọn tùy thích.

Bản1-16 . Số lượng và tỷ lệ phần trăm của bản thân- Chủ đề đã chọn

Tùy chọn chủ đề	Số lượng bài nộp	Tỷ lệ bài nộp
Tác động tới cộng đồng địa phương – bao gồm tài chính hộ gia đình, nền kinh tế khu vực, công bằng môi trường và tác động tổng hợp của việc cải thiện và thu phí	885	67%
Ảnh hưởng đến hệ thống giao thông – bao gồm việc định tuyến lại/chuyển hướng sang các đường phố địa phương, ùn tắc và luồng giao thông trên I- 5 và tôi- 205, an toàn giao thông, vận chuyển tích cực, đi xe đạp, đi bộ, chuyển tuyến và vận chuyển hàng hóa	822	62%
Mục đích, nhu cầu, mục đích và mục tiêu của dự án	325	25%
Ảnh hưởng đến môi trường tự nhiên địa phương – bao gồm chất lượng không khí, biến đổi khí hậu, tiếng ồn, địa chất và đất, vật liệu độc hại, thảm thực vật và động vật hoang dã, vùng đất ngập nước và tài nguyên nước	193	15%
Đề xuất giảm thiểu – hoặc các giải pháp được phát triển để giảm tác động bất lợi được xác định trong quá trình đánh giá môi trường	167	13%
Chủ đề khác	164	12%
Ảnh hưởng đến môi trường xây dựng ở địa phương – bao gồm việc sử dụng đất, chất lượng cảnh quan và tài nguyên lịch sử và khảo cổ	145	11%
Không có điều nào ở trên	40	3%
Tổng số phản hồi	1317	-

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2 Tóm tắt nhận xét

Phần này cung cấp bản tóm tắt về khoảng 2.800 nhận xét nhận được từ ngày 21 tháng 2 đến ngày 21 tháng 4 năm 2023 (bao gồm), thông qua biểu mẫu nhận xét Đánh giá Môi trường, email Đánh giá Môi trường, mẫu nhận xét chung, email chung, nhận xét được gửi qua thư, thư thoại, phiên điều trần công khai, trong- cơ hội nhận xét của cá nhân, các sự kiện lập bảng và các nhóm thảo luận Đánh giá Môi trường (như được liệt kê trong Bàn2-1). Bản tóm tắt này bao gồm các ý kiến được gửi từ cả Cơ quan Tham gia và những người góp ý khác. Bản tóm tắt chi tiết hơn về ý kiến của Cơ quan Tham gia có thể được tìm thấy trong Phần 3.

Bàn2-1 . Số lượng bài gửi theo phương pháp gửi

Phương thức gửi	Số lượng bài nộp	Tỷ lệ bài nộp
TÔI- 205 con đường nộp EA		
Biểu mẫu có thể truy cập	169	6%
Nhóm thảo luận	12	0%
TÔI- Email 205 EA	571	20%
TRONG- cơ hội nhận xét của người	15	1%
Thư	21	1%
Mẫu giấy	5	0%
Điều trần công khai	60	2%
Mẫu bình luận trực tuyến	1,321	46%
Con đường nộp chương trình thu phí chung		
Email chương trình thu phí	188	7%
Thư thoại	39	1%
Mẫu bình luận trên web	451	16%
Tổng số bài gửi	2,852	

*Thư hầu hết được gửi đến tôi- Email 205 EA, với một số ít được gửi tới email chương trình thu phí chung.

Các thành viên của Nhóm Dự án đã xem xét tất cả các ý kiến được gửi và phân loại chúng theo chủ đề. Mỗi lần gửi bình luận có thể được bao gồm trong nhiều chủ đề. Bàn2-2 xác định tần suất mà mỗi chủ đề được phân loại. Dưới đây là bản tóm tắt các chủ đề chính theo từng chủ đề, theo thứ tự từ thường xuyên nhất đến ít thường xuyên nhất.

Bàn2-2 . Số lượng bình luận EA theo chủ đề

Đề tài	Số lượng bình luận ⁶
Chuyển hướng/định tuyến lại	1,010
Doanh thu và thuế	960
Tài chính hộ gia đình	900
Sự tin cậy và trách nhiệm	880
Công bằng	790

⁶ Mỗi bình luận có thể được gán thẻ với nhiều chủ đề. Các số được làm tròn đến số mười gần nhất.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:
21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

Đề tài	Số lượng bình luận ⁶
Quan sát và tác động tức thời	790
Sự tham gia/Quy trình của công chúng	740
Lựa chọn thay thế	600
Mục Đích và Sự Cần Thiết, Mục Tiêu Và Mục Tiêu	580
Vận tải đa phương thức	490
Thực hiện thu phí	470
Công bằng	400
Sự an toàn	350
Chất lượng không khí, Biến đổi khí hậu, Phát thải khí nhà kính và Năng lượng	350
Kinh doanh và Vận chuyển hàng hóa	300
Nguồn lực xã hội và cộng đồng	270
Giảm thiểu và giám sát	190
Các dự án khu vực và kế hoạch giao thông khác	170
Các ví dụ khác về thu phí	140
Các tác động môi trường khác	130

Với mục đích chỉ ra tần suất của các chủ đề và thông điệp chính, Nhóm Dự án đã sử dụng các thuật ngữ “nhiều”, “một số”, “một số” và “ít”.

- “Nhiều” được dùng để chỉ ra rằng một chủ đề đã được thể hiện trong hơn 50% số nhận xét trong một lĩnh vực chủ đề.
- “Một số” biểu thị khoảng 30% đến 50%.
- “Một số” biểu thị khoảng 10% đến 30%.
- “Một số ít” có nghĩa là nó được nhắc đến nhiều lần trong khoảng 10% số nhận xét.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.1 Chuyển hướng/Định tuyến lại

Khoảng 1.010 lượt gửi đề cập đến việc định tuyến lại và chuyển hướng giao thông, được định nghĩa là tình trạng giao thông và tắc nghẽn bị đẩy hoặc định tuyến lại sang các tuyến đường thay thế và các đường lân cận khi người lái xe cố gắng tránh tắc nghẽn hoặc phí cầu đường. Các bình luận bao gồm những lo ngại về tác động tiềm tàng đối với cộng đồng địa phương và các đường phố gần tôi- 205, quan sát về tắc nghẽn hiện tại và tương lai cũng như tình trạng đường sá do thu phí và nhận xét cá nhân sẽ chọn cách tránh phí cầu đường như thế nào trong tương lai. Ngoài tác động của giao thông, những lo ngại này thường đề cập đến những ảnh hưởng khác đến chất lượng cuộc sống được coi là liên quan đến việc định tuyến lại và chuyển hướng giao thông, như an toàn, chất lượng không khí, tiếng ồn và sức sống kinh tế địa phương.

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

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CHUYỂN ĐỔI/CHUYỂN ĐƯỜNG LẠI

“Tôi sống ở Tigard và làm việc ở Thành phố Oregon. Nếu phí cầu đường được áp dụng đối với tôi- 205 Tôi có thể sẽ tránh chúng bằng cách đi đường sau. Điều này sẽ chỉ giải quyết một vấn đề về giao thông và tạo ra một vấn đề mới.”

“Là một cư dân của West Linn, tôi chỉ nghĩ rằng điều này sẽ tác động tiêu cực đến thị trấn của chúng tôi nhiều hơn những gì mọi người đang ước tính, chỉ riêng việc chuyển hướng giao thông và tác động đến những người không có

2.1.1 Hiệu ứng giao thông từ việc định tuyến lại

- Nhiều người bình luận cho rằng các tài xế sẽ chuyển sang các tuyến đường thay thế và đường địa phương để tránh phí cầu đường, đặc biệt là các cộng đồng gần I.- 205 ở Quận Clackamas.
- Một số người bình luận đề cập đến mối lo ngại về các tuyến đường cụ thể mà người lái xe sẽ chuyển hướng, bao gồm:

- Câu hình cung
- Đường Blankenship
- Đường Borland
- Đường Bryant
- Đường trẻ em
- Phố Cornwall
- Đường Éch
- TÔI- 5
- TÔI- 84
- Đường Johnson
- Đường Suối Ấn
- Đường chính
- Đại lộ McLoughlin
- Đường Nyberg
- Đường Oakfield
- HOẠC 43
- HOẠC 99

- HOẠC 213
- Đường núi Pete
- Đường Rosemont
- Đường Salamo
- Đường Schaeffer
- Cầu Sellwood
- Đường Stafford
- Phố Summit
- Đại lộ hoàng hôn
- Đường Washington
- Đường Thác Willamette
- Đường Webster
- Đại lộ số 10
- Đại lộ 65
- Đại lộ 82
- Đại lộ 122

- Một số người bình luận viết rằng tình trạng tắc nghẽn sẽ gia tăng trên các tuyến đường thay thế và đường phố địa phương do việc định tuyến lại.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại rằng những con đường địa phương sẽ nhận được giao thông chuyển hướng không được xây dựng để đáp ứng lưu lượng lớn như vậy và những con đường đó đã phải chịu áp lực từ các phương tiện được định tuyến lại hiện có. Một số bày tỏ lo ngại về việc xe tải chờ hàng di chuyển trên đường địa phương.

2.1.2 Ảnh hưởng an toàn từ việc định tuyến lại

- Một số người bình luận cho rằng tình trạng tắc nghẽn gia tăng do chuyển hướng sẽ khiến các tuyến đường thay thế và đường địa phương trở nên nguy hiểm hơn. Một số tên đường cụ thể được đề cập, bao gồm Đường Childs, I- 5, Đường Johnson, Đường Oakfield, OR 43, OR 99, Đường South End, Đường Stafford và Đường Willamette Falls.
- Một số người bình luận cho rằng việc thu phí sẽ đẩy tình trạng tắc nghẽn lên các tuyến đường được người đi xe đạp và người đi bộ sử dụng nhiều và tạo ra tình trạng không an toàn cho họ. Một số tên đường cụ thể được đề cập, bao gồm Đường Borland, Đường Ek, OR 43, OR 99, Willamette Falls Drive và Đại lộ số 10.

2.1.3 Những ảnh hưởng khác đến chất lượng cuộc sống từ việc định tuyến lại

- Một số người bình luận cho rằng tình trạng tắc nghẽn gia tăng do chuyển hướng và định tuyến lại sẽ dẫn đến mức độ phát thải, ô nhiễm và tiếng ồn tăng lên ở các khu vực lân cận.
- Một số người bình luận cho rằng khả năng sống của các khu vực lân cận sẽ bị ảnh hưởng tiêu cực do lưu lượng giao thông tăng lên do việc định tuyến lại và cần thêm thời gian để tiếp cận trường học, cửa hàng, nguồn lực cộng đồng và cơ sở y tế.
- Một số ý kiến cho rằng, các doanh nghiệp địa phương sẽ bị ảnh hưởng tiêu cực vì khách hàng sẽ ít đi mua sắm hơn do tắc nghẽn đường bộ tại địa phương và việc tuyển dụng nhân viên sẽ khó khăn do chi phí đi lại tăng cao.
- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại rằng việc định tuyến lại và chuyển hướng qua các đường phố lân cận sẽ dẫn đến giảm giá trị tài sản.

2.1.4 Những cân nhắc khác liên quan đến việc định tuyến lại

- Một số người bình luận cho rằng ODOT nên đặt mức phí đủ thấp để người lái xe không chuyển sang các tuyến đường thay thế và đường địa phương.
- Một số người bình luận cho biết họ hoặc ai đó mà họ biết sẽ chuyển hướng sang các tuyến đường thay thế và đường địa phương để tránh phí cầu đường, vì họ phản đối việc trả phí về nguyên tắc hoặc vì lý do tài chính.
- Một số người bình luận lo ngại rằng mức thấp- những người điều khiển thu nhập sẽ buộc phải chuyển hướng sang các tuyến đường thay thế và đường phố địa phương do chi phí đi lại tăng lên.

2.2 Doanh thu và thuế

Khoảng 960 bài nộp đề cập đến doanh thu và thuế. Các chủ đề chính của những lần đệ trình này bao gồm các nhận xét về các loại thuế hiện hành (chẳng hạn như thuế thu nhập và thuế khí đốt), doanh thu thuế hoặc phí hiện tại đang được chi tiêu như thế nào, đề xuất các nguồn doanh thu vận tải thay thế và

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

việc sử dụng doanh thu phí cầu đường trong tương lai. Những nhận xét này cũng thường được phân loại theo Mục đích và Nhu cầu, cũng như Mục tiêu và Mục tiêu vì những điểm tương đồng khi đặt câu hỏi tại sao cần doanh thu phí để tài trợ cho việc cải thiện, cũng như theo Niềm tin và Trách nhiệm giải trình vì họ bày tỏ sự không hài lòng về cách ODOT chi tiêu doanh thu hiện tại.

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

2.2.1 Thuế hiện hành và việc sử dụng doanh thu hiện có

- Nhiều người bình luận bày tỏ lo ngại rằng họ đã phải trả mức thuế cao và coi phí cầu đường là một loại thuế khác.
- Một số ý kiến cho rằng việc thiết lập hệ thống thu phí sẽ tốn nhiều chi phí hơn những gì doanh thu thu phí có thể trang trải được, vì vậy họ muốn chi tiêu doanh thu hiện tại vào việc sửa chữa cơ sở hạ tầng hiện có và cải thiện khả năng tiếp cận các phương tiện giao thông công cộng và các phương án giao thông đang hoạt động, thay vì thực hiện thu phí.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ THUẾ HIỆN HÀNH VÀ SỬ DỤNG DOANH THU HIỆN CÓ

“Tiền của Oregon cần được quản lý tốt hơn.”

“Chúng tôi đã nộp nhiều loại thuế để chi trả cho mọi sửa chữa hoặc cải tiến cần thiết.”

2.2.2 Các nguồn doanh thu thay thế được đề xuất

- Một số người góp ý cho rằng nên sử dụng các phương pháp hiện có khác để tài trợ cho các dự án giao thông, chẳng hạn như tăng hoặc thực thi các loại thuế và phí hiện có (thuế xăng, đăng ký xe, phạt đậu xe và phạt quá tốc độ), hoặc phân bổ lại nguồn thu từ các nguồn khác, chẳng hạn như thuế trúng xổ số, thuế thu nhập và trái phiếu.
- Một số nhà bình luận cho rằng nguồn tài trợ để cải thiện giao thông vận tải ở Oregon nên đến từ nguồn tài trợ của liên bang, chẳng hạn như dự luật cơ sở hạ tầng liên bang năm 2021 (Đạo luật Việc làm và Đầu tư Cơ sở hạ tầng).
- Một số khuyến nghị giảm chi tiêu hiện tại cho các dịch vụ công cộng khác, chẳng hạn như dịch vụ dành cho người vô gia cư và các dự án giao thông đang hoạt động, hoặc chuyển nguồn vốn từ các dự án và cơ quan giao thông địa phương khác.
- Một số nhà bình luận đề xuất một loạt các nguồn tài trợ mới, bao gồm thu phí các cây cầu liên bang giữa Washington và Oregon; áp dụng thuế mới đối với quãng đường xe chạy, xe điện, tập đoàn trở lên- cá nhân có thu nhập; thu phí tất cả các đường cao tốc như nhau; chỉ thu phí các đường cao tốc khác và chỉ thực hiện một làn đường cao tốc thay vì thu phí tất cả các làn đường trên I- 205.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ NGUỒN DOANH THU THAY THẾ ĐƯỢC ĐỀ XUẤT

“Xin hãy tìm cách khác để kiếm tiền. Đăng ký xe, thuế nhiên liệu, thuế thu nhập, bất cứ thứ gì ngoại trừ phí thu phí!”

“Hàng tỷ đô la đã được Chính quyền Biden phân bổ cho các dự án cơ sở hạ tầng có phù hợp với Oregon ở đâu?”

“Tôi có thể hiểu sự cần thiết phải cải thiện đường sá của chúng ta nhưng phải có cách khác để làm điều đó.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số yêu cầu các phương pháp thay thế để cấp vốn cho các dự án giao thông nhưng không đưa ra đề xuất cụ thể.

2.2.3 Sử dụng doanh thu phí trong tương lai

- Một số người bình luận không rõ ràng về cách thức và mục đích sử dụng phí cầu đường, bày tỏ lo ngại về khả năng sử dụng sai mục đích, chi phí gia tăng và thiếu khả năng thực thi phí cầu đường trong tương lai.
- Một số người bình luận kêu gọi đưa ra điều khoản hoàng hôn sau khi cải tiến I- 205 đã hoàn thành và không hiểu tại sao điều đó lại chưa nằm trong kế hoạch.
- Một số người bình luận cho rằng doanh thu phí chỉ nên được sử dụng để cải thiện đường cao tốc và đường bộ ở I.- 205- cộng đồng lân cận bị ảnh hưởng bởi phí cầu đường và chuyển hướng.
- Một số người bình luận muốn doanh thu phí được sử dụng để cải thiện giao thông công cộng và hoạt động tích cực, sửa chữa cơ sở hạ tầng hiện có và các dịch vụ khác như tăng cường sử dụng xe điện và giảm thiểu thiệt hại cho môi trường tự nhiên. Hầu hết những người bình luận này đều tán thành việc thu phí nhưng không phải tôi- Cải tiến đường cao tốc 205, bao gồm thêm một làn đường.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ VIỆC SỬ DỤNG THU PHÍ TRONG TƯƠNG LAI

“Việc thu phí rất hữu ích trong việc khuyến khích người dân thay đổi hành vi đi lại của họ. Thay vì thêm làn đường và tập trung vào cải thiện đường bộ, nên đầu tư kinh phí vào các phương tiện giao thông thay thế như phương tiện công cộng, đi xe đạp và đi bộ.”

“Tôi rất lo lắng về việc sẽ thu phí như thế nào và số tiền đó sẽ đi đâu.”

“Tôi đề xuất rằng ODOT buộc phải sử dụng một phần tổng số phí cầu đường thu được để hoàn trả trực tiếp cho tài xế/chủ sở hữu tài sản từ các cộng đồng địa phương bị ảnh hưởng bởi những

- Một số người bình luận cho rằng doanh thu từ phí cầu đường sẽ hoàn trả một phần cho những người sống trong các cộng đồng bị ảnh hưởng nặng nề nhất hoặc cư dân của các cộng đồng đó sẽ được giảm mức phí hoặc được miễn phí.
- Một số đề cập lo ngại về việc mất doanh thu từ bên ngoài- của- du khách tiểu bang không muốn trả phí và do đó không đến thăm, ngoài ra còn có những người di chuyển ra khỏi tiểu bang do phí cầu đường.
- Càng ít người cho rằng doanh thu phí cầu đường nên được sử dụng để tạo ra các tuyến đường lái xe thay thế và cần thành lập một ủy ban thu phí đặc biệt để hướng dẫn việc sử dụng doanh thu phí cầu đường.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.3 Tài chính hộ gia đình

Khoảng 900 bài nộp đề cập đến vấn đề tài chính hộ gia đình, liên quan đến tác động tài chính từ phí cầu đường đối với cá nhân, gia đình và hộ gia đình, bao gồm cả nhận xét về tác động cá nhân của lạm phát và COVID- Đại dịch 19.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến tài chính hộ gia đình.

- Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại về tác động của phí cầu đường đối với ngân sách hộ gia đình. Mối lo ngại này thường liên quan đến ngân sách cá nhân của hộ gia đình người góp ý, nhưng thường được thể hiện ở khía cạnh tác động đến mức thấp.- hộ gia đình có thu nhập trung bình- thu nhập của hộ gia đình và ngân sách hộ gia đình trong bối cảnh những thách thức kinh tế rộng lớn hơn, chẳng hạn như xu hướng lạm phát hiện nay và tác động kinh tế lâu dài từ COVID- Đại dịch 19.
- Nhiều người bình luận bày tỏ lo ngại về tác động của phí cầu đường đối với tài chính hộ gia đình của các cộng đồng theo khuôn khổ công bằng, chẳng hạn như người da màu, người khuyết tật và người có thu nhập thấp.- hộ gia đình có thu nhập.
- Nhiều người bình luận bày tỏ lo ngại rằng họ và nhiều du khách khác sẽ không đủ điều kiện hoặc được hưởng lợi từ mức giá thấp.- chương trình thu phí cầu đường nhưng vẫn sẽ cảm thấy căng thẳng về tài chính do phí cầu đường.
- Nhiều người bình luận bày tỏ lo ngại rằng những người đi làm trên đường- 205 không có khả năng linh hoạt để thay đổi hành vi lái xe của mình để đáp ứng việc thu phí và sẽ cảm nhận được tác động tài chính từ việc đi lại hàng ngày.
- Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại giá thành hàng hóa, dịch vụ sẽ tăng cao khi doanh nghiệp chuyển phí cầu đường sang người tiêu dùng.
- Một số người góp ý bày tỏ sự quan tâm đến việc tạo ra mức miễn, giảm hoặc mức trần phí cho cư dân sống trong các cộng đồng liền kề với I.- 205.
- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại về những tác động đối với người cao tuổi và người khuyết tật, đặc biệt liên quan đến việc đi lại để tìm kiếm sự chăm sóc hoặc tiếp nhận ở các nơi khác.- dịch vụ chăm sóc tại nhà.
- Một số người bình luận bày tỏ sự thất vọng rằng việc thực hiện thu phí sẽ có tác động tiêu cực đến giá trị của những ngôi nhà nằm gần và/hoặc phụ thuộc nhiều vào I.- 205.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ TÀI CHÍNH HỘ GIA ĐÌNH

“Mọi người đang phải vật lộn để kiếm sống với tình trạng lạm phát hiện tại và chưa bao giờ- Môi trường kinh tế khoảng cách thu nhập ngày càng mở rộng. Tôi tìm thấy những tài liệu tham khảo thiếu sót về những người chọn đi lại- thời gian cao điểm khó chịu vì nhiều người đi làm không có khả năng linh hoạt để đi lại vào giờ nghỉ- thời gian cao điểm.”

“Đó không chỉ là chi phí cho phí đi lại mà còn là gánh nặng chi phí tiềm ẩn, bổ sung sẽ đề lên những người có thu nhập thấp, trung bình.- lớp học & gia đình- những người làm công ăn lương trả giá cao hơn cho hàng hóa và dịch vụ cơ bản, bởi vì những mức giá đó tăng

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.4 Sự tin cậy và trách nhiệm

Khoảng 880 bài nộp đề cập đến sự tin cậy và trách nhiệm giải trình. Các nhận xét trong danh mục này thể hiện sự tin tưởng vào ODOT hoặc chính phủ nói chung, liệu việc thu phí có giúp quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu hay không, liệu việc thu phí đường cao tốc liên bang có hợp pháp hay không, niềm tin rằng ý kiến đóng góp của công chúng không được coi trọng và bảo vệ quyền riêng tư đối với dữ liệu được thu thập bởi khoản phí này hệ thống. Các nhận xét về lòng tin và trách nhiệm giải trình cũng thường được đưa vào các chủ đề như Mục đích và Nhu cầu, Mục tiêu và Mục tiêu cũng như Doanh thu và Thuế.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến lòng tin và trách nhiệm giải trình:

- Một số người bình luận chia sẻ sự không đồng tình của họ với việc thu phí như một nguồn tài trợ hợp pháp.
- Một số ý kiến chia sẻ niềm tin rằng ODOT và chính phủ cần có đủ kinh phí vì cơ quan này đang thu doanh thu từ thuế khí đốt nhằm mục đích cải thiện đường bộ.
- Một số người bình luận bày tỏ sự thiếu tin tưởng vào cách ODOT quản lý ngân sách của mình và cho rằng thu phí là một cách khiến người dân phải trả giá cho sự quản lý yếu kém của ODOT.
- Một số người góp ý bày tỏ niềm tin rằng Dự án đã được xác định trước và ODOT không xem xét hoặc quan tâm đến việc lắng nghe ý kiến đóng góp từ công chúng và chính quyền địa phương.
- Một số người góp ý cho rằng Dự án là không cần thiết vì việc cải thiện đường sá đã được trả bằng thuế khí đốt và công chúng đã phải trả một trong những loại thuế khí đốt cao nhất cả nước.
- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại về việc thiếu trách nhiệm giải trình về cách sử dụng doanh thu phí cầu đường vì ODOT chưa minh bạch về kế hoạch sử dụng doanh thu phí cầu đường.
- Một số người bình luận hỏi làm thế nào ODOT được phép thu phí các đường cao tốc liên bang hoặc tuyên bố rằng việc làm như vậy là vi hiến vì nó vi phạm nguyên tắc tự do đi lại.
- Một số người góp ý cho rằng ODOT đã không thành công trong các dự án trước đây do vấn đề ngân sách và thiếu nỗ lực (chẳng hạn như Dự án Vượt sông Columbia), và có khả năng là I- Dự án thu phí 205 cũng sẽ thất bại.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ TIN TƯỞNG VÀ TRÁCH NHIỆM

“Đây đơn giản chỉ là một cách kiếm tiền. Nếu nó thực sự chỉ được sử dụng để trả cho việc sửa chữa những cây cầu thì doanh thu sẽ chỉ được dành cho những mục đích sử dụng đó và sẽ có một điều khoản hoàng hôn cho biết khi nào việc thu phí sẽ chấm dứt sau khi việc sửa chữa được trả hết.”

“Nếu bạn nghĩ rằng mình không có đủ tiền để chi trả cho những sửa chữa hoặc cải tiến cần thiết thì tôi khuyên bạn nên xem xét chi tiêu của mình và sử dụng số tiền bạn có một cách khôn

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.5 Công bằng

Khoảng 790 bài nộp đề cập đến sự công bằng được nhận thức. Chúng bao gồm các nhận xét liên quan đến tác động không cân xứng đối với các nhóm hoặc cộng đồng không được phân loại là về mặt lịch sử và hiện bị loại trừ hoặc không được phục vụ đầy đủ.⁷ Ví dụ bao gồm sự công bằng liên quan đến sự tồn tại của các tuyến đường thay thế khả thi, tác động địa lý không đồng đều, đạo đức của người sử dụng - hệ thống thanh toán, thanh toán cho các tuyến đường hiện có, tính khả thi của việc thay đổi hành vi đi lại và chỉ định giá một số phần nhất định của hệ thống đường cao tốc.

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

2.5.1 Công bằng về mặt địa lý

- Một số nhà bình luận cho rằng phí cầu đường sẽ có tác động tài chính không tương xứng đối với cư dân Quận Clackamas vì họ sẽ phải trả nhiều tiền hơn cho đường cao tốc có tầm quan trọng trên toàn tiểu bang; những người bình luận cho biết họ cảm thấy cư dân Quận Clackamas đang bị nhắm đến và bị trừng phạt chỉ vì nơi họ sinh sống.
- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại rằng mức phí được đề xuất là không công bằng vì hiện tại không có tuyến đường thay thế khả thi hoặc dịch vụ vận chuyển đáng tin cậy nào đến các cộng đồng bị cô lập về mặt địa lý, chẳng hạn như West Linn.
- Một số người bình luận cho rằng cộng đồng của họ sẽ bị ảnh hưởng nặng nề bởi việc chuyển hướng, gây ra tình trạng tắc nghẽn giao thông gia tăng và thời gian di chuyển lâu hơn đối với các tuyến đường đi làm cụ thể ở địa phương, đặc biệt là ở các cộng đồng nông thôn kém phát triển của Quận Clackamas. Những người bình luận thường đề cập đến OR 43, OR 99, OR 213, Đường Borland, Đường Willamette Falls, Cầu Arch, trung tâm thành phố Oregon và khu lân cận Willamette của Tây Linn là những khu vực có mức độ tắc nghẽn cao hơn.
- Một số người bình luận cho rằng cư dân Tây Nam Washington không phải trả phí vì họ đã nộp thuế ở Oregon và Washington. Ngược lại, một số nhà bình luận cho rằng sẽ công bằng hơn khi

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ SỰ CÔNG BẰNG

“Phí cầu đường đang được đánh giá và áp dụng chủ yếu cho người dân Thành phố Oregon và Tây Linn, nhưng hành lang 205 mang lại lợi ích cho toàn bộ khu vực Portland. Thật không công bằng khi một vài cộng đồng phải gánh chịu những tổn thất này trong khi mọi người đều được hưởng lợi từ việc cải tạo đường sá.”

“Mặc dù các cá nhân thuộc tầng lớp thấp hơn có thể thấy được mức giảm nhẹ nào đó về chi phí cầu đường, nhưng gánh nặng lớn sẽ đè lên tầng lớp trung lưu. Những người dân Oregon làm việc chăm chỉ và những người dân khu vực đô thị thực sự không đủ khả năng trả hàng chục đô la mỗi ngày chỉ

⁷ Công bằng khác với công bằng. Công bằng đề cập đến việc liệu một số nhóm người chưa được phục vụ đầy đủ có gặp phải những kết quả và tác động không cân xứng do việc định giá tắc nghẽn hay không. Những nhận xét sử dụng từ “công bằng” nhưng không nói về các cộng đồng chưa được phục vụ đầy đủ sẽ được phân loại là Công bằng chứ không phải Công bằng. Để biết các nhận xét liên quan đến các cộng đồng trong quá khứ và hiện đang bị loại trừ và không được phục vụ đầy đủ, hãy xem phần Công bằng.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

thu phí các cây cầu liên bang vì người dân Washington phải đóng góp phần của mình để tài trợ cho hệ thống giao thông của khu vực.

- Một số người góp ý cho rằng việc thu phí phần đề xuất của I- Dự luật 205 trước tiên sẽ nhắm mục tiêu một cách không công bằng vào Quận Clackamas và đề xuất rằng các khoản phí cầu đường khác trong khu vực (bao gồm cả trong Dự án Định giá Di chuyển Khu vực và Chương trình Thay thế Cầu Liên tiểu bang) sẽ được thực hiện trước hoặc đồng thời, để tất cả người lái xe sẽ bắt đầu thanh toán cùng một lúc.
- Một số người góp ý cho rằng việc thu phí phần đề xuất của I- 205 sẽ cản trở khả năng thu hút khách hàng của các doanh nghiệp địa phương và duy trì tính cạnh tranh trên thị trường tuyển dụng.

2.5.2 Công bằng về thu nhập và sử dụng

- Một số người góp ý cho rằng phí cầu đường sẽ có tác động tiêu cực về mặt tài chính đối với tầng lớp trung lưu.- và làm việc- những người thuộc tầng lớp không có cơ hội làm việc từ xa hoặc linh hoạt thời gian đi lại nhưng sẽ không đủ điều kiện nhận mức lương thấp- chương trình thu phí thu nhập. Một vài người bình luận nói rằng giữa- những người có thu nhập cũng sẽ được giảm giá hoặc không nên chỉ giảm giá cho những người có thu nhập thấp.- động lực thu nhập.
- Một số ý kiến cho rằng biến được đề xuất- cơ cấu tỷ lệ sẽ nhắm mục tiêu đến những người có lịch làm việc cố định, chăm sóc trẻ em hoặc đi học.

2.5.3 Những lo ngại về sự công bằng khác

- Một số ý kiến cho rằng vì họ đã nộp thuế để xây dựng đường nên những con đường đó thuộc về người nộp thuế và người nộp thuế không phải nộp thuế nữa để đi lại trên đó. Những bình luận như vậy thường dùng cụm từ “đánh thuế hai lần” hoặc “đánh thuế ba lần” để thể hiện tâm lý bất công này.
- Một số người bình luận cho rằng xe điện không nên được giảm hoặc miễn phí cầu đường vì chúng đã không nộp thuế xăng và phải trả phần công bằng của mình để tài trợ cho hệ thống đường bộ.
- Một số người bình luận cho rằng mức phí được đề xuất là công bằng vì người dân được hưởng lợi từ việc cải tạo phải trả chi phí. Ngược lại, một số người bình luận cho rằng mức phí đề xuất là sai lệch vì chỉ có ô tô- chủ sở hữu sẽ thấy được lợi ích từ việc cải tiến dự án.

2.6 Quan sát và tác động tắc nghẽn

Khoảng 790 bài nộp đề cập đến các quan sát và tác động của tình trạng tắc nghẽn, bao gồm cả các điều kiện hiện tại và tương lai. Nhìn chung, những nhận xét này đề cập đến việc tắc nghẽn giao thông ảnh hưởng như thế nào đến hành vi cá nhân, cộng đồng, nền kinh tế và/hoặc môi trường. Chúng thường phản ánh niềm tin của người bình luận về nguyên nhân gây ra tắc nghẽn và những thay đổi trong mô hình giao thông, bao gồm cả việc thu phí.

2.6.1 Ùn tắc hiện tại và tác động

- Một số người bình luận cho rằng các tuyến đường thay thế và đường địa phương đã bị tắc nghẽn trong thời gian di chuyển cao điểm hoặc thời tiết khắc nghiệt. Một số người bình luận đề

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

cập đến các tuyến đường cụ thể đã xảy ra tình trạng tắc nghẽn, bao gồm Cầu Arch, Đường Phà Boones, Đường Borland, Đường Childs, Đường Ek, Đường Elligsen, Đường I- 5, Đường Johnson, Main Street, Đại lộ McLoughlin, OR 43, OR 99, OR 213, OR 217, Đường Rosemont, Đường Schaeffer, Đường Stafford, Đường Willamette Falls, Đại lộ 10 và Đại lộ 65.

- Một số người bình luận cho biết tình trạng tắc nghẽn không đủ để đảm bảo cho các dự án cơ sở hạ tầng lớn như mở rộng làn đường hoặc thu phí.
- Một vài người bình luận đã nói điều đó- của- người đi làm ở tiểu bang gây ra tắc nghẽn, do đó, thay vào đó, nên đặt các trạm thu phí để thu phí những người lái xe đó, chẳng hạn như tại Washington- Biên giới Oregon.
- Một số người bình luận cho rằng tình trạng tắc nghẽn đã giảm kể từ khi xảy ra dịch COVID- Đại dịch 19 vì ngày càng có nhiều người làm việc tại nhà hoặc đã thay đổi cách đi lại của họ nên việc thu phí không còn cần thiết nữa.

2.6.2 Tắc nghẽn và tác động trong tương lai

- Nhiều người bình luận cho rằng tình trạng tắc nghẽn sẽ gia tăng trên các tuyến đường thay thế và đường địa phương vì I- Dự án thu phí 205. Một số người bình luận cho rằng tình trạng tắc nghẽn gia tăng là do chuyển hướng và định tuyến lại trong khi những người khác không đưa ra lý do. Một số người góp ý cho rằng ODOT nên nghiên cứu sâu hơn về tác động tắc nghẽn và các phương án giảm thiểu trên các tuyến đường thay thế và đường địa phương.
- Một số người bình luận đã đề cập đến các tuyến đường cụ thể mà họ tin rằng tình trạng tắc nghẽn sẽ gia tăng do thu phí, bao gồm:

- | | | |
|---------------------|---------------------|-------------------------|
| ○ Câu hình cung | ○ Đại lộ McLoughlin | ○ Đường cuối phía Nam |
| ○ Đường Blankenship | ○ Đại lộ McVey | ○ Đường Stafford |
| ○ Đường phà Boones | ○ Phố Nyberg | ○ Phố Summit |
| ○ Đường Borland | ○ Đường Oakfield | ○ Phố Tacoma |
| ○ Đại lộ trung tâm | ○ HOẶC 43 | ○ Đường Telford |
| ○ Đường trẻ em | ○ HOẶC 99 | ○ Mỹ 26 |
| ○ Phố Cornwall | ○ HOẶC 213 | ○ Phố Tây A |
| ○ Đường Éch | ○ Đường núi Pete | ○ Đường Washington |
| ○ Đường Elligsen | ○ Ổ đĩa Pimlico | ○ Đường Webster |
| ○ Đường Suối Ấn | ○ Đường sông | ○ Đường Thác Willamette |
| ○ TÔI- 5 | ○ Đường Rosemont | ○ Đại lộ số 8 |
| ○ TÔI- 84 | ○ Cầu Đảo Ross | ○ Đại lộ số 10 |
| ○ Đường Johnson | ○ Đường Salamo | ○ Đại lộ 65 |
| ○ Đường chính | ○ Đường Schaeffer | ○ Đại lộ 82 |
| ○ Cầu Markham | ○ Cầu Sellwood | ○ Đại lộ 122 |

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số ý kiến cho rằng, phí cầu đường sẽ không làm giảm ùn tắc vì giao thông sẽ chỉ được chuyển sang các đường khác hoặc người dân vẫn phải sử dụng đường này.- 205 vì không có tuyến đường thay thế.
- Một số người bình luận nói rằng việc mở rộng tôi- Dự luật 205 sẽ không làm giảm tắc nghẽn vì việc bổ sung công suất sẽ chỉ dẫn đến nhu cầu phát sinh.
- Một số người bình luận cho rằng phí cầu đường sẽ giảm ùn tắc vì họ đã thấy chúng thành công ở những nơi khác.
- Một số người bình luận cho rằng hệ thống thu phí sẽ làm chậm giao thông trên đường- 205. Những ý kiến này thường bao gồm các giả định rằng phí cầu đường sẽ được thu thông qua các trạm thu phí hoặc ngay cả với hệ thống thu phí điện tử, các phương tiện vẫn cần phải giảm tốc độ để được các cảm biến đăng ký.
- Một số người bình luận cho biết họ ủng hộ việc mở rộng- 205 để giảm tắc nghẽn vì ODOT chưa tăng đủ năng lực của hệ thống liên bang trong khu vực để phù hợp với mức tăng dân số.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ QUAN SÁT VÀ TÁC ĐỘNG CỦA TÁC ĐỘNG

“Tôi không chắc bạn đã nhìn thấy nó chưa, nhưng những con đường bề mặt từ lối ra OR 43, lối ra đường số 10 và lối ra Đường Stafford đã bị ùn tắc khủng khiếp vào giờ cao điểm hoặc trong bất kỳ thời tiết nào.”

“Không ai thích giao thông. Không ai thích tắc nghẽn trên đường phố địa phương của họ. Hãy tin tôi, tôi có nó. Nhưng thu phí là một cách có thể giúp đường cao tốc của chúng ta hoạt động trở lại trong khu vực này và chi trả cho

2.7 Sự tham gia/Quy trình của công chúng

Khoảng 750 bản đề trình đề cập đến quá trình phát triển, quyết định của Dự án- quá trình xây dựng và chiến lược thu hút sự tham gia của công chúng.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến Sự tham gia/Quy trình của công chúng.

2.7.1 Ý kiến của công chúng trong quyết định- quá trình làm nên

- Nhiều người góp ý cho rằng Dự án không nên tiếp tục nếu không có sự bỏ phiếu công khai, ngụ ý hoặc tuyên bố rõ ràng rằng Dự án không nhận được sự ủng hộ rộng rãi.
- Nhiều người góp ý yêu cầu thực hiện Báo cáo tác động môi trường đầy đủ để nắm bắt chính xác tất cả các tác động tiêu cực lớn của Dự án, đặc biệt liên quan đến việc định tuyến lại.
- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại rằng ODOT không lắng nghe ý kiến đóng góp của công chúng và cơ hội đưa ra bình luận là không thành thật vì Dự án đang tiếp tục tiến triển bất chấp những lo ngại của công chúng.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ SỰ THAM GIA/QUY TRÌNH CỦA CÔNG CỘNG

“Tôi đã từng yêu cầu bạn gửi cho tôi bằng chứng phí cầu đường sẽ giúp ích cho mọi người nhưng thay vào đó, bạn lại thêm tôi vào danh sách gửi thư của mình và gửi cho tôi những câu trả lời soạn sẵn không giải quyết được câu hỏi của tôi.”

“Việc thực hiện EIS phải là một yêu cầu tối thiểu và bắt buộc phải có sự tham gia nhiều hơn với các thành phố và

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người góp ý cho biết rằng họ muốn thực hiện nghiên cứu và phân tích sâu hơn để tìm ra những cách khác nhằm đáp ứng các mục tiêu của Dự án.
- Một số người bình luận đã nói về những cân nhắc pháp lý liên quan đến việc thu phí và xác định các khả năng có thể xảy ra thách thức pháp lý.

2.7.2 Các con đường gắn kết và truyền thông của công chúng

- Một số thành viên cộng đồng, cơ quan chính phủ, Phòng Thương mại và Hội đồng Ủy viên đề nghị rằng 45- ngày (trước- phần mở rộng) hoặc 60- ngày (đăng- gia hạn) thời gian lấy ý kiến công chúng là không đủ và yêu cầu gia hạn thêm.
- Một số người góp ý cho biết các tài liệu Đánh giá Môi trường rất dày đặc và phức tạp về mặt kỹ thuật, đồng thời các tài liệu công hỗ trợ không giải thích rõ ràng về phân tích, chi phí Dự án, mức phí hoặc cơ chế thực hiện thu phí.
- Một số người góp ý lo ngại về việc thiếu cơ hội cho sự tham gia của công chúng, yêu cầu các phiên điều trần công khai bổ sung được công bố rộng rãi hơn và trước hơn, cũng như được lên lịch vào những thời điểm mà những người làm việc theo giờ làm việc tiêu chuẩn có thể tham gia.
- Một số người bình luận chỉ ra rằng phiên điều trần công khai không đầy đủ và không được lên kế hoạch tốt, và mọi người được thông báo ngắn gọn hoặc hoàn toàn không biết gì về phiên điều trần công khai. Họ cũng gợi ý rằng sẽ có nhiều người tham gia hơn nếu họ biết về sự kiện này.
- Một số người góp ý chỉ ra rằng ODOT cần cung cấp sự rõ ràng và minh bạch hơn để trả lời các câu hỏi chính, bao gồm mức phí dự kiến, việc sử dụng doanh thu và các tác động tiêu cực tiềm ẩn.

2.8 Lựa chọn thay thế

Khoảng 600 nội dung gửi đề cập đến các Giải pháp thay thế dự án, được xác định là các thành phần của Giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng. Người góp ý thường đề cập đến các nguồn thu, biến đổi khí hậu, giao thông công cộng, giao thông tích cực và tắc nghẽn khi thảo luận về chủ đề này. Hạng mục này có ba chủ đề phụ: vị trí cổng thu phí, số làn đường thu phí và cải thiện cơ sở vật chất trên đường I.- 205. Bình luận theo từng chủ đề phụ được tóm tắt dưới đây.

Một số nhận xét cho rằng việc trình bày hai Giải pháp thay thế (Xây dựng và Không Xây dựng) là khả năng duy nhất là không trung thực và không hữu ích trong việc hiểu tác động của các thành phần Dự án khác nhau và cấu hình của chúng. Nhiều ý kiến trong số này cũng cho rằng Đánh giá Môi trường lẽ ra phải phân tích nhiều Giải pháp thay thế hơn hoặc trong tương lai, Nhóm Dự án nên chuẩn bị Báo cáo Tác động Môi trường trình bày các Giải pháp thay thế khác và tác động của chúng.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CÁC LỰA CHỌN THAY THẾ

"Đặt cổng 205 trước lối ra Stafford nếu đi về hướng Bắc. Điều này sẽ ngăn cản bất cứ ai muốn chuyển hướng vì họ đã trả phí rồi."

"Việc nâng cấp địa chấn là cần thiết và làn đường bổ sung là cần thiết, nhưng phải có cách tốt hơn để tài trợ cho nó."

"Thêm làn đường sẽ tăng tổng số dặm xe đã đi và tăng lượng khí thải."

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.8.1 Vị trí trạm thu phí

Các nhận xét về vị trí trạm thu phí bao gồm những ý kiến đề xuất di chuyển các trạm thu phí đến nơi khác trong hoặc liền kề với khu vực dự án, cũng như những ý kiến đề xuất di chuyển các trạm thu phí đến các phần khác của hệ thống đường cao tốc, bao gồm cả các phần khác của I- 205 hoặc các đường cao tốc khác.

- Một số người góp ý cho biết họ mong muốn có những thay đổi đối với các vị trí trạm thu phí vì các vị trí trạm thu phí hiện tại sẽ gây ra một lượng lớn việc định tuyến lại các đường phố địa phương ở các cộng đồng lân cận, đặc biệt là West Linn và Thành phố Oregon. Những người bình luận này thường nói rằng họ cảm thấy bị nhầm lẫn bởi các vị trí giàn khoan hiện tại.
- Một số người bình luận đề nghị di chuyển các cổng ra xa khỏi West Linn và Thành phố Oregon, để những thành phố này không nhận được nhiều giao thông được định tuyến lại hơn hiện nay. Những đề xuất này bao gồm việc di chuyển giàn trên hướng bắc I- 205 đến trước lối ra Đường Stafford.
- Một số người góp ý đề nghị đặt các trạm thu phí ở nơi khác, chẳng hạn như trên I- 5 và tôi- 205 tại Washington- Biên giới Oregon tới trạm thu phí- du lịch tiểu bang, ở Portland nơi họ nhận thấy mức thu nhập cao hơn hoặc trên các đường cao tốc khác, kể cả tôi- 84 và HOẶC 217.

2.8.2 Số làn đường tới số điện thoại

- Một số ý kiến bày tỏ họ không hoàn toàn phản đối việc thu phí mà muốn lựa chọn phương án thu phí.- làn đường tự do, cho chính họ hoặc cho người lái xe nói chung.
- Một số ý kiến đề nghị triển khai làn đường đi chung hoặc làn đường cao tốc thay vì thu phí tất cả các làn đường, để những người chọn trả phí có thể thực hiện mà không buộc những người khác phải trả phí.
- Một số người bình luận cho rằng một số người tham gia giao thông còn hơn là trả phí.
- Một số người bình luận nói rằng vì không có con đường nào khác để tôi- 205 gần khu vực dự án, không phải tất cả các làn đường đều phải thu phí.
- Một số ý kiến cho rằng nếu thu phí thì chỉ nên thực hiện trên các làn đường mới xây dựng; các làn đường hiện có sẽ không bị thu phí.

2.8.3 Cải thiện thể chất trên tôi- 205

Nhiều người bình luận đã đề cập đến bất kỳ thành phần vật lý nào của Giải pháp thay thế xây dựng đều liên quan đến các làn đường được bổ sung. Ngoài những bình luận phản đối việc thu phí hoặc hoàn toàn chống lại dự án, tương đối ít bình luận đề cập đến những cải tiến khác.

- Một số người bình luận đã thảo luận về những cải thiện về thể chất đối với tôi- 205, đặc biệt là việc bổ sung làn đường thứ ba bị thiếu. Số lượng bình luận ủng hộ và phản đối làn đường thứ ba gần như bằng nhau. Nhiều người ủng hộ việc bổ sung thêm làn đường thứ ba cho biết họ thấy đây là khả năng cần thiết để giải quyết tình trạng tắc nghẽn và giảm ùn tắc, trong khi nhiều người phản đối cho biết họ từ chối mở rộng đường cao tốc để ủng hộ đầu tư vào các phương thức vận tải khác, chẳng hạn như giao thông công cộng và vận chuyển tích cực.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người bình luận đề cập đến việc nâng cấp địa chấn; trong số này, hầu hết đều bày tỏ sự ủng hộ đối với việc nâng cấp. Tuy nhiên, một số người đặt câu hỏi liệu việc cải thiện địa chấn có cần thiết hay không và đề xuất đầu tư vào những nhu cầu cấp thiết hơn, chẳng hạn như sửa chữa những con đường bị hư hỏng.

2.9 Mục Đích và Sự Cần Thiết, Mục Tiêu Và Mục Tiêu

Khoảng 580 bài nộp đề cập đến chủ đề Mục đích và Nhu cầu, Mục đích và Mục tiêu. Các nhận xét được phân loại theo chủ đề này bao gồm cả phản hồi về Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu cụ thể cũng như các nhận xét tổng quát hơn nhằm giải quyết các thành phần cốt lõi của Dự án, bao gồm thu phí, bổ sung làn thứ ba còn thiếu trên I-205 giữa Cầu Tualatin và Cầu Abernethy và trang bị thêm các cây cầu trong hành lang này để có khả năng chống chịu địa chấn. Các ý kiến trong hạng mục này cũng đề cập đến tính hiệu quả của việc thu phí trong việc đạt được các mục tiêu của Dự án, bao gồm giảm tắc nghẽn, tạo doanh thu cho việc cải tạo cầu và đường, khuyến khích các hình thức đi lại thay thế và giảm lượng khí thải.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến Mục đích và Nhu cầu, Mục tiêu và Mục tiêu.

2.9.1 Lo ngại về hiệu quả của việc thu phí trong việc đáp ứng mục đích và nhu cầu của Dự án

- Nhiều người bình luận cho biết họ lo ngại rằng phí cầu đường sẽ không phải là phương pháp hiệu quả để giảm ùn tắc. Lý do phổ biến nhất được đưa ra là việc thu phí sẽ chuyển tình trạng tắc nghẽn từ đường cao tốc sang các đường phụ.
- Một số người góp ý lo ngại rằng phí cầu đường sẽ không phải là cách hiệu quả để thúc đẩy mọi người lựa chọn các phương thức hoặc thời gian di chuyển thay thế, vì thiếu các lựa chọn phương tiện công cộng, người đi bộ hoặc xe đạp thay thế, hoặc vì hầu hết mọi người không thể thay đổi thời gian di chuyển của họ.
- Một số người góp ý bày tỏ rằng mọi lợi ích được nhận thấy của Dự án đều sai lệch hoặc bị lấn át hoặc bị loại bỏ bởi các tác động tiêu cực của Dự án. Chủ đề phổ biến nhất trong những quan điểm này là tác động tài chính của phí cầu đường đối với các gia đình và doanh nghiệp sẽ lớn hơn bất kỳ lợi ích địa phương hoặc khu vực nào.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ MỤC ĐÍCH VÀ NHU CẦU, MỤC TIÊU VÀ MỤC TIÊU

“Bạn nghĩ có bao nhiêu người trong chúng ta MUỐN đi trên đường cao tốc giữa 7 giờ- 9 giờ sáng? Bạn có nghĩ rằng nếu chúng ta có một lựa chọn thời gian khác thì chúng ta có thể sẽ sử dụng nó không? Bạn sẽ không đạt được hiệu quả mong muốn bằng cách thu phí đường cao tốc này.”

“Mặc dù tôi đồng ý rằng hệ thống đường cao tốc cần được hiện đại hóa nhưng việc sử dụng phí cầu đường để hỗ trợ nâng cấp là không phù hợp và không đúng đắn. Những khoản phí như vậy sẽ khiến cộng đồng trở nên khó sống hơn, làm tăng tình trạng tắc nghẽn giao thông, tăng phát thải khí nhà kính và ô nhiễm không khí, dẫn đến ô nhiễm tiếng ồn nhiều hơn và nói chung làm suy giảm chất lượng cuộc sống của mọi người trong khu vực.”

“Tôi ủng hộ việc thu phí điện tử trên I205 và I5. Mặc dù điều này có vẻ phản trực giác nhưng tôi hy vọng việc thu phí cuối cùng sẽ giúp giảm tắc nghẽn giao thông trên Đường Stafford và Oregon 43. Ngoài ra, khi doanh thu từ thuế khí đốt giảm, chúng tôi sẽ cần một nguồn

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại về tính hiệu quả của việc thu phí trong việc tạo ra doanh thu, đồng thời bày tỏ niềm tin rằng có những cách hiệu quả hơn để làm điều đó, chẳng hạn như tăng thuế xăng dầu.
- Một số ý kiến bày tỏ lo ngại rằng việc thu phí sẽ không thành công trong việc giảm lượng khí thải xe cộ, vì giao thông sẽ được chuyển hướng đi nơi khác hoặc các phương tiện sẽ đi những tuyến đường dài hơn để tránh phí cầu đường.

2.9.2 Hỗ trợ cho các mục tiêu của Dự án

- Một số người bình luận bày tỏ sự ủng hộ cho việc thu phí. Trong số này, khoảng một nửa bày tỏ sự ủng hộ hoàn toàn, trong khi một nửa bày tỏ sự dè dặt về tác động tiêu cực của việc thu phí, bao gồm khả năng chuyển hướng, gánh nặng phí cầu đường đối với những người có thu nhập thấp và thiếu điều khoản hoàng hôn liên quan đến phí cầu đường.
- Một số người góp ý bày tỏ sự ủng hộ đối với các mục tiêu của Dự án và tôi đã lên kế hoạch- 205 cải tiến nhưng vẫn có sự dè dặt về phí cầu đường như một phần của Dự án.
- Một số người góp ý cho rằng Đánh giá Môi trường cần nêu rõ rằng một trong những mục tiêu của Dự án là giảm số dặm phương tiện di chuyển và lượng phát thải khí nhà kính, và Dự án nên được thiết kế để phản ánh những mục tiêu đó.

2.9.3 Hoài nghi về những mục tiêu đã đề ra

- Một số người bình luận bày tỏ sự hoài nghi về mục đích và sự cần thiết đã nêu của Dự án, cho rằng mục đích thực sự là lấy tiền từ công chúng để bù đắp cho việc quản lý tài chính kém, lấp đầy kho bạc chính phủ hoặc ban hành các kỹ thuật xã hội.
- Một số người góp ý bày tỏ rằng mục tiêu tăng doanh thu của Dự án là không cần thiết hoặc không phải là lý do chính đáng cho Dự án vì các dự án đường cao tốc đã được tài trợ thông qua các phương tiện khác.
- Một số người góp ý bày tỏ rằng mục tiêu giảm ùn tắc của Dự án là không cần thiết vì tình trạng tắc nghẽn đã giảm kể từ khi xảy ra dịch COVID.- Đại dịch ngày 19 bắt đầu hoặc vì tắc nghẽn tốt hơn là trả phí.
- Một số người bình luận đặt câu hỏi về sự cần thiết của làn đường thứ ba trên đường I- 205, lưu ý rằng việc thu phí có thể làm giảm lưu lượng giao thông đến mức không cần thiết phải có làn đường thứ ba.
- Một số người bình luận đặt câu hỏi liệu mục tiêu trang bị thêm các cây cầu để có khả năng chống chịu địa chấn có cần thiết hay không và đề xuất đầu tư vào những nhu cầu cấp thiết hơn, chẳng hạn như sửa chữa những con đường bị hư hỏng.

2.9.4 Sự cần thiết và phạm vi thu phí

- Một số người bình luận cho rằng chỉ nên thu phí đối với các điểm qua sông Columbia giữa Oregon và Washington. Tuy nhiên, một số người bình luận cho rằng không nên thu phí cầu đường liên bang.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người bình luận cho rằng tất cả các dự án thu phí trong khu vực nên bắt đầu cùng lúc, bao gồm Dự án Định giá Di chuyển Khu vực và Chương trình Thay thế Cầu Liên bang.
- Một số người bình luận nói rằng tôi- 5 nên được thu phí thay vì tôi- 205.

2.10 Vận tải đa phương thức

Khoảng 490 bài nộp đề cập đến vận tải đa phương thức, trong đó bao gồm các ý kiến liên quan đến vận tải công cộng và vận tải đang hoạt động.

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

- Nhiều người bình luận chỉ ra phương tiện công cộng ở I- Tiểu vùng 205 và các cộng đồng xung quanh không phải là giải pháp thay thế khả thi đối với họ vì nó không an toàn, không thường xuyên, không đáng tin cậy và/hoặc không thể tiếp cận được.
- Nhiều người bình luận cho rằng ODOT nên đầu tư nhiều hơn vào giao thông công cộng.
- Nhiều người bình luận cho rằng ODOT nên đầu tư nhiều hơn vào cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và đi xe đạp, trong khi một số người cho rằng ODOT nên ngừng chi tiền cho cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và đi xe đạp. Một số người ủng hộ đầu tư mong muốn thấy sự cải thiện ở gần tôi- 205 và trên các tuyến đường song song.
- Một số người bình luận cho rằng đi bộ và đi xe đạp không phải là những lựa chọn giao thông thay thế do thiếu cơ sở hạ tầng hoặc khả năng thể chất của một người.
- Một số người bình luận cho rằng Cầu vòm nên cấm phương tiện giao thông, trong khi một số người cho rằng không nên cấm phương tiện giao thông.

2.11 Thực hiện thu phí

Khoảng 470 bản đề trình đề cập đến việc thực hiện thu phí. Những đề trình này bao gồm các ý kiến về cơ cấu mức phí, tín dụng và miễn trừ, cơ chế thu phí, thực thi thanh toán và cơ sở hạ tầng hệ thống thu phí.

Nhìn chung, những người góp ý bày tỏ sự quan tâm đến việc tìm hiểu xem họ sẽ phải trả bao nhiêu phí cũng như thời gian thu phí. Những người góp ý đã chia sẻ ý tưởng về cách giảm thiểu tác động tài chính của việc thu phí đối với người dân và các nhóm nhân khẩu học cụ thể. Một số người góp ý bày tỏ lo ngại rằng các quy trình hành chính để thực hiện thu phí sẽ tốn kém và do đó không hiệu quả trong việc tạo ra doanh thu. Các câu hỏi thường gặp là về chi phí hành chính của chương trình thu phí, thời điểm cao điểm- mức phí cầu đường theo thời gian, liệu việc thu phí có ngừng ở một thời điểm nào đó hay không và những nhóm dân cư đủ điều kiện được giảm phí cầu đường hay không.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

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

2.11.1 Thời gian và khoảng thời gian

- Một số người góp ý cho rằng việc thu phí nên dừng lại khi tôi- 205 cải tiến đã được trả tiền.
- Một số ý kiến bày tỏ lo ngại rằng, một khi được thực hiện, mức phí sẽ tiếp tục tăng. Một số ý kiến cũng bày tỏ lo ngại rằng tôi- Dự án Thu phí 205 sẽ dẫn đến các dự án thu phí bổ sung trên toàn tiểu bang.
- Một số người góp ý cho rằng việc thu phí chỉ nên bắt đầu sau khi việc xây dựng các dự án cải thiện và giảm nhẹ trên đường địa phương đã hoàn tất để giải quyết các tác động chuyển hướng trước khi chúng xảy ra.
- Một số ý kiến cho rằng tôi- Dự án thu phí 205 và Dự án định giá di chuyển trong khu vực nên được triển khai đồng thời để giảm việc định tuyến lại đường địa phương và các tác động tiêu cực liên quan.
- Một số ý kiến cho rằng cần thực hiện thu phí trước khi đánh giá nhu cầu mở rộng- 205.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ THỜI GIAN VÀ THỜI GIAN

“Tất cả các dự án phải được định cấu hình trước các chi phí liên quan và phí cầu đường sẽ chấm dứt sau khi số tiền đã được huy động cho dự án. Tất cả chúng tôi đều biết điều này sẽ không bao giờ kết thúc và DOT sẽ tiếp tục tìm lý do để thu phí chúng tôi ngay cả khi những dự án này đã được thanh toán.”

2.11.2 Số điện thoại giá

- Một số người bình luận cho rằng cư dân Quận Clackamas nên được giảm phí cầu đường vì họ tin rằng phí cầu đường sẽ khiến họ phải chịu gánh nặng tài chính không tương xứng.
- Một số người góp ý cho rằng họ chưa thể xem xét và đưa ra phản hồi đầy đủ về Đánh giá môi trường vì mức phí chưa được xác định. Những người góp ý bày tỏ lo ngại rằng ODOT không minh bạch với các giả định về tỷ lệ được sử dụng trong phân tích và cho rằng cần có thêm thông tin về chi phí thực tế của phí cầu đường đối với một hộ gia đình trung bình hoặc trung bình.
- Một số người góp ý cho rằng mức phí giả định lên tới 2,20 USD mỗi chuyến là quá cao và sẽ có tác động tài chính đáng kể. Một phần trong những nhận xét này cũng bao gồm ước tính của chính người góp ý về chi phí hàng tháng hoặc hàng năm cho một hộ gia đình dựa trên mức phí cầu đường cao nhất và số chuyến đi ước tính cần thiết.
- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại rằng tỷ lệ thay đổi và mức đỉnh- phí thời gian sẽ gây ra gánh nặng tài chính cao hơn cho những người không thể thay đổi thời gian đi lại.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ MỨC PHÍ

“Cho phép những công dân của WL [West Linn] đăng ký một máy phát chỉ được phép tính phí 10 đô la hoặc số XXX đô la do mức phí gần nhau. Điều này sẽ mang lại sự nhẹ nhõm cho các công dân WL.”

“Nói với tôi rằng mức phí từ 0,55 đô la đến 2,20 đô la là một phạm vi rất lớn khi được thêm vào hàng ngày, hàng tháng, hàng năm. Cần minh bạch hơn về chi phí thực tế của phí cầu đường để công chúng có được thông tin tốt hơn về các quyết định.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người góp ý cho rằng các nhóm nhân khẩu học cụ thể sẽ được giảm phí, bao gồm người già, cựu chiến binh và những người làm việc trong lĩnh vực chăm sóc sức khỏe, giáo dục hoặc phi chính phủ.- lợi nhuận. Một số người bình luận cho rằng tài xế đi chung xe hoặc giao hàng cũng nên được giảm phí.
- Một số ý kiến cho rằng mức phí nên dựa trên loại phương tiện và trọng lượng. Một số ý kiến cho rằng thấp- hoặc bằng không- xe phát thải sẽ được giảm giá, nhưng một số người cũng đề xuất điều ngược lại vì những phương tiện đó đã phải trả rất ít hoặc không phải trả thuế xăng.
- Một số người bình luận cho rằng nên có giới hạn về mức phí thay đổi hoặc chỉ tính phí người dùng một lần mỗi ngày.

2.11.3 Công nghệ thu phí

- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại rằng việc thu phí sẽ liên quan đến các trạm thu phí, yêu cầu ô tô dừng lại để trả phí và do đó làm tăng ùn tắc trên đường.- 205.
- Một số ý kiến bày tỏ lo ngại về tính an toàn của việc sử dụng phí điện tử và thu thập biển số xe, ảnh tài xế và các thông tin khác. Một số người bình luận hỏi ai sẽ có quyền truy cập vào thông tin được thu thập.
- Một số ý kiến cho rằng phí cầu đường nên được thu thông qua bộ tiếp sóng hoặc hệ thống điện tử.
- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại rằng công nghệ thu phí sẽ tiêu tốn nhiều năng lượng và do đó phản tác dụng đối với các mục tiêu giảm khí nhà kính.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CÔNG NGHỆ THU PHÍ

“Ngay cả trong hệ thống chụp ảnh được đề xuất hiện đang được triển khai này, giao thông sẽ cần phải chậm lại để thu thập sóng vô tuyến từ các máy phát cũng như thu thập ảnh biển số xe và khuôn mặt của người lái xe giống như ở mọi tiểu bang khác sử dụng các hệ thống này (MA, NH) , NY, v.v.)”

“Tôi phản đối việc “thu” phí điện tử. Tôi không muốn thông tin của tôi có sẵn để theo dõi.”

2.11.4 Thực thi

- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại rằng phí cầu đường điện tử có thể dễ dàng bị trốn tránh bởi những người che biển số hoặc những người không có biển số.
- Một số ý kiến đặt câu hỏi về tính hiệu quả của việc thực thi thu phí đối với- của- trình điều khiển nhà nước và những người khác không có bộ tiếp sóng.
- Một số người bình luận yêu cầu việc thực thi thanh toán phí cầu đường không làm trầm trọng thêm sự bất bình đẳng về chủng tộc và/hoặc thu nhập bằng cách trừng phạt những người ít có khả năng thanh toán đúng hạn nhất.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ VIỆC THI HÀNH

“Mọi người đã che biển số xe của họ (nếu có) bằng những tấm che bóng mờ trên xe.- 5. Hành vi lảng tránh sẽ gia tăng.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.12 Công bằng

Khoảng 400 bài nộp đề cập đến vấn đề công bằng. Những ý kiến góp ý theo chủ đề này bày tỏ cảm nhận về cách thức thực hiện của tôi- Dự án thu phí 205 sẽ có tác động không công bằng, đặc biệt đối với những người có thu nhập thấp, người da đen, người bản địa và người da màu (BIPOC), người khuyết tật, người cao tuổi, người có trình độ tiếng Anh hạn chế và các cộng đồng khác trong lịch sử và/hoặc hiện chưa được phục vụ đầy đủ.⁸ Các nhận xét về công bằng cũng thường nằm trong mục Tài chính hộ gia đình và Thực hiện thu phí: Mức phí, liên quan đến gánh nặng tài chính đối với các cộng đồng này và kêu gọi giảm giá cho họ.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến Vấn đề sở hữu.

- Nhiều người góp ý chia sẻ niềm tin rằng Dự án sẽ tạo ra gánh nặng chi phí thấp một cách không tương xứng.- người có thu nhập vì họ ít có khả năng chi trả thêm chi phí hoặc thay đổi thời gian đi lại do lịch làm việc không linh hoạt.
- Một số người góp ý bày tỏ rằng Dự án sẽ tác động tiêu cực đến người cao tuổi vì họ có thu nhập cố định, thường xuyên di chuyển khắp cộng đồng để khám bệnh và/hoặc gặp khó khăn khi sử dụng các phương tiện giao thông khác.
- Một số người bình luận bày tỏ rằng Dự án sẽ ảnh hưởng đến các cộng đồng BIPOC vì mối tương quan giữa chủng tộc/dân tộc và mức thu nhập, đồng thời vì một số cộng đồng BIPOC bị đẩy trực tiếp hoặc gián tiếp đến các vùng rìa của khu vực đô thị Portland, nơi có ít lựa chọn giao thông hơn ngoài việc lái xe. một phương tiện cá nhân.
- Một số người bình luận bày tỏ suy nghĩ của mình về việc Dự án sẽ ảnh hưởng như thế nào đến người khuyết tật, những người thường xuyên phải di chuyển đến các cộng đồng khác để khám bệnh và gặp khó khăn khi sử dụng các phương thức vận chuyển khác.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CÔNG BẰNG

“Tôi là một bà mẹ đơn thân có thu nhập thấp, đây sẽ là một khó khăn tài chính LỚN đối với tôi. Tôi phụ thuộc vào tôi- 205 cho các hoạt động quan trọng của con tôi, tôi sẽ không có lựa chọn nào khác để chọn một con đường thay thế.”

“Chồng tôi và tôi là những người cao tuổi sống với ngân sách eo hẹp và việc phải trả phí để làm việc vặt, mua sắm, hẹn gặp bác sĩ, v.v. sẽ là một khó khăn khủng khiếp đối với chúng tôi và rất nhiều người khác trong thị trấn của chúng tôi.”

“Oregon vốn đã là một nơi đắt đỏ để sinh sống và phí cầu đường sẽ tạo ra gánh nặng tài chính không cân xứng cho những người có thu nhập thấp.- thu nhập và các khu dân cư thiểu số.”

“Điều này sẽ càng gây khó khăn hơn cho những người dựa vào- người chăm sóc tại nhà tìm người chăm sóc vì chi phí sẽ tiếp tục được chuyển cho người

⁸ Công bằng khác với công bằng. Những nhận xét sử dụng từ “công bằng” nhưng không nói về các cộng đồng trong lịch sử và/hoặc hiện chưa được phục vụ sẽ được mã hóa là Công bằng chứ không phải Công bằng. Các ví dụ bao gồm mối lo ngại đối với tầng lớp trung lưu và cộng đồng địa lý mà những người góp ý cho rằng Dự án là gánh nặng không công bằng.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số nhà bình luận đề cập đến những ảnh hưởng lên “tầng lớp lao động”, thường ngụ ý rằng họ coi tầng lớp lao động là thấp kém.- thu nhập mà không nêu rõ như vậy.

2.12.1 Chương trình thu phí thu nhập thấp

Một số ý kiến đóng góp đã nhận xét cụ thể về sự phát triển của mức thấp- chương trình thu phí thu nhập. Những người góp ý dường như không biết hoặc không tin rằng chương trình sẽ tạo ra sự khác biệt có ý nghĩa đối với những người dân quan tâm.

Chủ đề bình luận chính về mức thấp- chương trình thu phí thu nhập bao gồm những điều sau đây:

- Một số người bình luận cho biết quá trình đăng ký và tiếp cận các khoản giảm giá thông qua mức thấp- chương trình thu phí thu nhập sẽ là gánh nặng bổ sung cho người dân có thu nhập thấp- dân số có thu nhập. Nó sẽ giúp liên kết việc giảm phí với các chương trình phúc lợi hiện có, như Chương trình Hỗ trợ Dinh dưỡng Bổ sung (SNAP).
- Một vài người bình luận cho biết chưa có đủ sự rõ ràng về mức thấp- chương trình thu phí thu nhập, chẳng hạn như các yêu cầu về tính đủ điều kiện và thủ tục đăng ký.

2.13 Sự an toàn

Khoảng 350 bài nộp đề cập đến vấn đề an toàn giao thông. Chúng bao gồm các nhận xét về sự an toàn đối với bất kỳ phương thức vận tải nào, bao gồm lái xe, sử dụng phương tiện công cộng, đi bộ, đi xe đạp và lăn bánh. Mỗi quan tâm phổ biến nhất là giảm độ an toàn trên đường địa phương do tắc nghẽn gia tăng do việc định tuyến lại giao thông, cho cả khách du lịch nói chung và người đi bộ và người đi xe đạp nói riêng.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến An toàn.

- Một số người góp ý cho rằng giao thông gia tăng sẽ tạo ra điều kiện không an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp, đặc biệt vì các cộng đồng lân cận tôi- 205 thường thiếu vỉa hè và cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp được bảo vệ.
- Một số người bình luận cho rằng ODOT nên đầu tư nhiều hơn để làm cho đường phố an toàn hơn, dựa trên nhận thức rằng việc định tuyến lại và chuyển hướng từ I- Dự luật 205 có thể sẽ làm gia tăng tình trạng tắc nghẽn và va chạm trên các đường phố địa phương và vì niềm tin rằng các phương thức vận tải thay thế như đi xe đạp và giao thông công cộng trước đây chưa được cấp vốn đầy đủ. Một số khu vực cụ thể cần đầu tư được đề cập, bao gồm Hồ Oswego, Tây Linn và Ấp Stafford. Một số trường cũng đề cập đến các trường cụ thể cần đầu tư tập trung, bao gồm Trường tiểu học Stafford, Trường tiểu học Trillium Creek, Trường tiểu học Bolton, Trường trung học cơ sở Rosemont Ridge và Trường tiểu học Willamette.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ AN TOÀN

“Tôi là học sinh của trường trung học West Linn. Hàng trăm bạn cùng lớp của tôi đi bộ qua Quốc lộ 43 mỗi ngày trong giờ ăn trưa. ... Hiện tại nó không an toàn và tôi rất lo lắng về các vấn đề an toàn do việc tái sử dụng ngày càng tăng.- định tuyến và chuyển hướng ra khỏi xa lộ khi những người lái xe này cố gắng tiết kiệm một vài đô la phí cầu đường bằng cách ra khỏi xa lộ để lái xe qua trường học và khu phố của tôi.”

“Thu phí sẽ tăng cường chuyển hướng địa phương ngoài giờ cao điểm lên 24/7 do người lái xe ô tô tránh thu phí. Việc tăng cường giao thông qua các khu dân cư và trên những con đường nông thôn chật hẹp, quanh co là không an toàn hoặc có trách nhiệm và không đưa ra

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người bình luận cho rằng giao thông công cộng không đủ an toàn để trở thành một lựa chọn giao thông thay thế.
- Một vài người bình luận nói rằng việc mở rộng tôi- 205 sẽ cải thiện mức độ an toàn vì giao thông sẽ lưu thông tốt hơn, trong khi có nhiều người bình luận hơn một chút cho rằng việc mở rộng I- 205 sẽ không cải thiện mức độ an toàn vì công suất tăng lên sẽ tạo ra nhu cầu và tình trạng tắc nghẽn sẽ không giảm theo thời gian.
- Một số người bình luận đề cập đến một trường trung học cơ sở mới đang được xây dựng, gần Đường Ostman và Đường Willamette Falls. Họ bày tỏ lo ngại rằng khả năng giao thông gia tăng trong khu vực đó do thu phí sẽ khiến học sinh gặp nguy hiểm khi trường mở cửa.

2.14 Chất lượng không khí, Biến đổi khí hậu, Phát thải khí nhà kính và Năng lượng

Khoảng 350 bài nộp đề cập đến chất lượng không khí, biến đổi khí hậu, phát thải khí nhà kính và năng lượng. Những đề trình này bao gồm các nhận xét về lượng khí thải gia tăng trong khu vực và các nhận xét liên quan đến các mục tiêu khí hậu của địa phương, khu vực, tiểu bang và quốc gia.

Nhìn chung, những người góp ý bày tỏ những ý kiến khác nhau về tính hiệu quả của việc thu phí như một biện pháp giảm phát thải khí nhà kính.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến Chất lượng không khí, Biến đổi khí hậu, Phát thải khí nhà kính và Năng lượng:

- Một số người góp ý bày tỏ lo ngại rằng việc định tuyến lại giao thông do thu phí sẽ làm tăng lưu lượng giao thông, tăng tình trạng xe chạy không tải và giảm tốc độ di chuyển trên các đường phố lân cận, do đó làm tăng ô nhiễm không khí cục bộ.
- Nhiều người bình luận cho rằng xe- các dự án tập trung không góp phần chống biến đổi khí hậu. Một số người bình luận cho biết ODOT phải hành động phù hợp với các mục tiêu của Oregon về giảm lượng khí thải carbon và các hành động chống biến đổi khí hậu, nghĩa là không bỏ sung thêm công suất đường cao tốc và đầu tư nhiều hơn vào các phương thức vận tải ngoài việc lái phương tiện cá nhân.
- Một số ý kiến đề cập đến khả năng du khách lái xe quãng đường dài hơn để tránh phí cầu đường, do đó làm tăng ô nhiễm không khí nói chung bằng cách tăng số dặm xe đã đi, mức sử dụng nhiên liệu và thời gian chạy không tải tại các giao lộ.
- Một số ý kiến đề cập đến việc sử dụng xe điện (EV) có lợi hơn vì giảm lượng khí thải gây ô nhiễm so với phương tiện thông thường.- xe chạy nhiên liệu.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ SỰ THAM GIA/QUY TRÌNH CỦA CÔNG CỘNG

“Sự gia tăng cục bộ về lượng khí thải gây ô nhiễm không khí có thể xảy ra khi lưu lượng giao thông tăng hoặc khi các phương tiện dành nhiều thời gian chạy không tải hơn tại các giao lộ có đèn hiệu.”

“Tiếp tục đẩy xe- những thay đổi tập trung vào đường bộ ở Oregon không có tác dụng gì trong việc chống lại biến đổi khí hậu.”

“Giao thông gia tăng sẽ mang lại mức

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.15 Kinh doanh và Vận chuyển hàng hóa

Khoảng 300 bài nộp đề cập đến những ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh và/hoặc vận chuyển hàng hóa. Nhìn chung, các ý kiến bày tỏ lo ngại về tác động của phí cầu đường đối với các doanh nghiệp nhỏ và doanh nghiệp địa phương trong các cộng đồng liền kề với I.- 205.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ những nhận xét nhận được liên quan đến Kinh doanh và Vận chuyển hàng hóa.

- Nhiều người góp ý bày tỏ lo ngại rằng chi phí vận chuyển tăng từ phí thu phí đến hoạt động kinh doanh sẽ có tác động tiêu cực đến các doanh nghiệp nhỏ và địa phương.
- Nhiều ý kiến bày tỏ lo ngại doanh nghiệp sẽ phải tăng giá để bù đắp chi phí cầu đường.
- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại rằng phí cầu đường sẽ ngăn cản người dân tìm việc làm hoặc đến thăm các cộng đồng lân cận I.- 205 để mua sắm, ăn uống hoặc tham quan các địa điểm du lịch và giải trí ở địa phương. Các cộng đồng được nhắc đến nhiều nhất là West Linn, Thành phố Oregon và khu vực Willamette ở West Linn nói riêng.
- Một số người bình luận bày tỏ sự thất vọng rằng việc thu phí sẽ dẫn đến việc vận chuyển hàng hóa kém tin cậy hơn.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ KINH DOANH VÀ VẬN CHUYỂN VẬN CHUYỂN

“Điều này cũng sẽ làm giảm việc đi lại giữa các tiểu bang cho các hoạt động như mua sắm, ăn uống và giải trí. ... Điều này có thể làm giảm một số tác nghẽn, nhưng tác động đến các doanh nghiệp sẽ rất lớn.”

“Phí cầu đường sẽ gây áp lực lạm phát lên thu nhập hộ gia đình và doanh nghiệp, đồng thời dẫn đến bất bình đẳng lớn hơn và hoạt động kinh tế ít

2.16 Nguồn lực xã hội và cộng đồng

Khoảng 270 bài nộp đề cập đến các nguồn lực xã hội và cộng đồng. Những ý kiến này bày tỏ cảm nhận về cách thực hiện các- Dự án thu phí 205 sẽ ảnh hưởng đến chất lượng cuộc sống nói chung và khả năng tiếp cận vật chất cụ thể tới các dịch vụ xã hội, dịch vụ công cộng, tổ chức tôn giáo, trường học, công viên, các cơ sở giải trí và cơ sở y tế trong khu vực.

Nhìn chung, nhiều người bình luận lo ngại rằng tình trạng tắc nghẽn giao thông địa phương gia tăng do việc định tuyến lại sẽ ngăn cản hoặc cản trở họ đi đến các điểm đến đáp ứng nhu cầu cơ bản và nhu cầu xã hội.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến Nguồn lực Xã hội và Cộng đồng:

- Một số người bình luận đã chia sẻ niềm tin rằng việc thu phí của tôi- Dự luật 205 sẽ làm suy giảm chất lượng cuộc sống ở các khu vực lân cận bằng cách tăng lưu lượng giao thông và tốc độ di chuyển trên các đường phố địa phương.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ NGUỒN LỰC XÃ HỘI VÀ CỘNG ĐỒNG

“Chúng tôi sống trong cộng đồng này và tôi- 205 là con đường chúng ta phải sử dụng để đến các trung tâm y tế. Cha mẹ già của tôi sống với tôi ở West Linn và họ có một số cuộc hẹn khám bệnh tại Kaiser Sunnyside và Kaiser Tualatin.”

“Bây giờ gia đình chúng tôi sẽ phải tốn tiền để đi thăm gia đình khác bên kia sông, đi nhà thờ vào Chủ nhật và gặp gỡ bạn bè. Cộng đồng người dân và giới xã hội không chỉ giới hạn ở các thành phố nơi họ sinh sống.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số nhận xét rằng việc thu phí đối với tôi- 205 sẽ cản trở khả năng đến các cuộc hẹn y tế ở các cộng đồng khác bằng cách lấy đi tuyến đường dễ tiếp cận nhất và tăng thời gian di chuyển.
- Một số người nói thu phí trên tôi- 205 sẽ gây khó khăn cho việc tiếp cận các nhu cầu cơ bản như cửa hàng tạp hóa và hiệu thuốc, các dịch vụ như cuộc hẹn với các cơ quan chính phủ và các điểm đến như nhà thờ, trường học, thư viện cũng như nhà của bạn bè và gia đình, nhiều nơi trong số đó yêu cầu phải di chuyển đến các cộng đồng khác. Các cộng đồng được nhắc đến nhiều nhất là West Linn, Thành phố Oregon và khu vực Willamette ở West Linn nói riêng.

2.17 Giảm thiểu và giám sát

Khoảng 190 bản đề trình đề cập đến việc giảm thiểu và/hoặc giám sát. Giảm thiểu được định nghĩa là bất kỳ biện pháp nào nhằm giảm tác động tiêu cực tiềm ẩn từ Dự án và giám sát đề cập đến việc đánh giá liên tục về hiệu quả của hệ thống thu phí và tác động của nó sau khi thực hiện.

Nhiều ý kiến về việc giảm thiểu đã thảo luận về việc giảm thiểu tắc nghẽn và an toàn đối với những tác động tiêu cực khi định tuyến lại các tuyến đường thay thế và đường phố địa phương. Những nhận xét này đề cập đến các đề xuất giảm nhẹ trong Đánh giá môi trường, các yêu cầu về các dự án giảm nhẹ bổ sung cụ thể, sự hoài nghi rằng tác động của Dự án có thể được giảm thiểu và nhu cầu biết thêm chi tiết về việc thực hiện và tiến trình giảm nhẹ. Nhìn chung, nhiều ý kiến bày tỏ rằng việc giảm thiểu giao thông theo kế hoạch hiện tại là chưa đủ. Ngoài giao thông vận tải, một số ý kiến còn đề cập đến việc giảm thiểu tình trạng ô nhiễm tiếng ồn và không khí gia tăng trên đường phố địa phương.

Các cơ quan đối tác đã đưa ra nhận xét về hoạt động giám sát, đặc biệt liên quan đến nhu cầu ODOT hợp tác với các đối tác để phát triển một chương trình giám sát thỏa đáng. Chúng bao gồm các nhận xét về nhu cầu giám sát liên tục để xác định tác động của Dự án, xác định thêm về chương trình giám sát và chi tiết về cách xác định và thực hiện các biện pháp giảm nhẹ trong tương lai. Nhìn chung, những người góp ý bày tỏ rằng cần có thêm thông tin về chương trình giám sát.

Các phần sau đây tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến Giảm thiểu và Giám sát:

2.17.1 Các biện pháp giảm thiểu vận chuyển

- Một số người góp ý cho biết biện pháp giảm thiểu giao thông được đề xuất không đủ mạnh để giải quyết các tác động tiêu cực từ việc định tuyến lại giao thông do thu phí, bao gồm cả khả năng gia tăng tắc nghẽn và rủi ro an toàn trên đường địa phương.
- Một số người góp ý cho biết họ cần thêm thông tin chi tiết về kế hoạch giảm thiểu, một số trong đó được ghi là “sẽ được xác định” trong Đánh giá Môi trường mà không có thông tin về thời điểm

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ GIẢM THIỂU

“Mặc dù tôi đã thấy đề cập đến biện pháp giảm thiểu sẽ được cung cấp cho cư dân trong khu vực, nhưng biện pháp giảm thiểu này có vẻ mơ hồ và không cân bằng vì mức độ bất tiện ở khu vực ngay xung quanh nhà của chúng tôi sẽ bị ảnh hưởng.”

“Cần giảm thiểu đáng kể hơn tại giao lộ Borland/Stafford. ... Cần có thêm biện pháp giảm thiểu an toàn cho người đi bộ và xe đạp do kết quả trực tiếp của Giải pháp thay thế Xây dựng và sự gia tăng giao thông trên các đường phi- Đường liên bang vì tránh thu phí. Các biện pháp giảm thiểu nên được coi là kết quả trực tiếp của dự án được đề xuất và độc lập với danh sách dự án

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

và cách thức chúng sẽ được xác định. Một số người góp ý đặc biệt kêu gọi làm rõ quy trình xác định và thực hiện biện pháp giảm thiểu.

- Một số người góp ý cho rằng không thể giảm thiểu tác động tắc nghẽn và an toàn trên đường phố địa phương vì không có giải pháp khả thi nào để đáp ứng mức độ gia tăng giao thông dự kiến mà không mở rộng các tuyến đường bị ảnh hưởng, điều này là không thể vì lý do địa lý hoặc quyền.- của- cách mua lại hạn chế.

2.17.2 Yêu cầu giảm nhẹ cụ thể

- Một số người bình luận đã hỏi biện pháp giảm thiểu nào đã được đề xuất cho Đường Chính, Đường Willamette Falls Drive hoặc Cầu vòm của Thành phố Oregon.
- Một số người góp ý đã yêu cầu các biện pháp giảm thiểu như đèn giao thông, đèn hiệu nhấp nháy nhanh hình chữ nhật và bùng binh cho các địa điểm trên Đường Stafford, OR 99E và OR 43 để giảm thiểu tác động của việc tăng cường phân luồng giao thông và giải quyết các điều kiện được cho là không an toàn đối với người đi bộ và đi xe đạp.
- Một số người góp ý đã yêu cầu sử dụng toàn bộ số tiền thu phí để giảm thiểu tác động ở West Linn và Thành phố Oregon.

2.17.3 Thời điểm thực hiện các biện pháp giảm nhẹ

- Một số người góp ý cho rằng các biện pháp giảm thiểu giao thông nhằm giải quyết tình trạng ùn tắc và rủi ro an toàn gia tăng trên các tuyến đường địa phương nên được thực hiện hoặc đang được xây dựng trước khi bắt đầu thu phí.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.17.4 Giám sát

Nhìn chung, những người góp ý bày tỏ rằng cần có thêm thông tin về chương trình giám sát.

- Một số người góp ý cho rằng vẫn chưa rõ việc giám sát sẽ dẫn đến việc thực hiện các biện pháp giảm nhẹ trong tương lai như thế nào, ai sẽ chịu trách nhiệm thực hiện các biện pháp đó và làm thế nào ODOT và các cơ quan thẩm quyền địa phương sẽ đạt được sự đồng thuận về việc thực hiện và sửa đổi chương trình giám sát.
- Một số ý kiến bày tỏ niềm tin rằng sự cần thiết của một chương trình giám sát là bằng chứng cho thấy Dự án cần phải có Tuyên bố về Tác động Môi trường.
- Một số người góp ý cho rằng kế hoạch giám sát thiếu thông tin chi tiết về phạm vi, thời gian giám sát, mạng lưới giao thông sẽ được giám sát, cách thức quản lý và tài trợ cũng như những tiêu chuẩn nào sẽ được áp dụng.
- Một số người góp ý cho rằng chương trình giám sát đang diễn ra phải được hỗ trợ bởi cam kết giảm thiểu tác động của chương trình thu phí.
- Một số ý kiến cho rằng cần có thêm định nghĩa về thời gian dài- Quy trình giám sát theo thời hạn đối với các tiêu chuẩn vận hành, quản lý tắc nghẽn và an toàn.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ GIÁM SÁT

“Chúng tôi ủng hộ mạnh mẽ chương trình giám sát đang diễn ra được hỗ trợ bởi cam kết giảm thiểu những tác động không lường trước được do các yếu tố như thay đổi về mức phí, giả định về tăng trưởng, giả định về mạng lưới đường bộ và vận tải cũng như tài trợ cho các dự án cải tiến giả định.”

“Chúng tôi không thể tìm thấy bất kỳ thông tin chi tiết nào về phạm vi của chương trình [giám sát] này, thời gian giám sát, mạng lưới giao thông sẽ được giám sát, cách thức quản lý và tài trợ cũng như những tiêu chuẩn nào sẽ được áp dụng. Cũng không rõ biện pháp nào có thể được thực hiện do giám sát, mức độ giảm nhẹ có thể thay đổi như thế nào để đáp ứng với giám sát và làm thế nào ODOT và các khu vực pháp lý địa phương sẽ đạt được sự đồng thuận về việc thực hiện và sửa đổi chương trình giám sát.”

2.18 Các dự án khu vực và kế hoạch giao thông khác

Khoảng 170 ý kiến đề cập đến các dự án và kế hoạch giao thông vận tải khác trong khu vực, bao gồm các nhận xét về các dự án thu phí khác trong khu vực, tác động tích lũy của nhiều dự án thu phí trong khu vực cũng như các dự án cơ sở hạ tầng và kế hoạch giao thông khu vực khác.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến các Dự án Khu vực và Kế hoạch Giao thông Vận tải Khác:

- Một số người góp ý cho rằng ODOT nên hoàn thành Báo cáo Tác động Môi trường để nghiên cứu các tác động tích lũy của I- Dự án Thu phí 205 cùng với các dự án khu vực khác, bao gồm Dự án Định giá Di chuyển Khu vực và Chương trình Thay thế Cầu Liên bang.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CÁC DỰ ÁN VÀ KẾ HOẠCH GIAO THÔNG KHÁC CỦA KHU VỰC

“Tôi yêu cầu ODOT không sử dụng West Linn và Thành phố Oregon làm chuột thí nghiệm trong thử nghiệm thu phí của họ và thay vào đó hãy hoàn thành Dự án Định giá (Thu phí) Di động Khu vực TRƯỚC KHI thu phí một bộ phận hoặc tàu điện ngầm. Bằng cách đó, có thể đánh giá được toàn bộ tác

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Một số người bình luận cho rằng ODOT đã tập trung quá nhiều vào việc thu phí, điều này đã gây tổn hại cho các dự án cơ sở hạ tầng khu vực khác bằng cách chuyển sự chú ý và nguồn vốn của cơ quan này ra khỏi chúng.
- Một số người bình luận cho rằng nếu việc thu phí được thực hiện trong khu vực thì toàn bộ doanh thu sẽ được tài trợ cho các dự án xây dựng khác, chẳng hạn như xây dựng một đường I mới.- cầu 5. Một số người khác đề cập đến những thay đổi mong muốn đối với các dự án khu vực và kế hoạch giao thông khác chẳng hạn như cải tiến Đại lộ 82, đường sắt hạng nhẹ trong Chương trình Thay thế Cầu Liên bang và đóng cửa Cầu Vòm đối với phương tiện giao thông.

2.19 Các ví dụ khác về thu phí

Khoảng 140 bình luận đề cập đến các ví dụ khác về thu phí, bao gồm thu phí ở các tiểu bang và quốc gia khác nói chung, cũng như thu phí ở các địa điểm cụ thể. Nhìn chung, nhiều người góp ý đã đề cập đến việc thu phí ở những nơi khác để bày tỏ rằng việc thu phí sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến Oregon, rằng Dự án nên có điều khoản hoãn hùn và cần có một tuyến đường thay thế không thu phí.

Danh sách sau đây tóm tắt các chủ đề chính từ các nhận xét nhận được liên quan đến các Ví dụ khác về Thu phí:

- Dựa trên kinh nghiệm, một số người góp ý cho rằng việc thu phí có thể làm giảm ùn tắc giao thông hoặc là một cách tốt để chi trả cho cơ sở hạ tầng đường cao tốc, nhưng nhiều người cho rằng việc thu phí không làm giảm ùn tắc giao thông và không hiệu quả trong việc tạo ra doanh thu.
- Một số người bình luận đề cập đến việc thu phí ở những nơi khác ở Hoa Kỳ, muốn tránh trải nghiệm ở California, New York, New Jersey, Washington hoặc các tiểu bang khác có thu phí đường. Những nơi khác được đề cập tiêu cực bao gồm Washington DC, Ohio (Columbus), Illinois, Virginia, Connecticut, Colorado (Denver), Texas và Florida (Orlando).
- Một số người bình luận cho rằng cần phải có một làn đường hoặc tuyến đường cao tốc thay thế không thu phí và việc thu phí chỉ có tác dụng ở những nơi như California hoặc New York vì họ có phương tiện giao thông công cộng hiệu quả và/hoặc các tuyến đường thay thế.
- Một số người bình luận đã đề cập đến các thành phần tích cực của các dự án thu phí ở những nơi khác mà ODOT nên kết hợp, chẳng hạn như sử dụng EZ- Hệ thống thông qua, tổ chức các diễn đàn thông tin và tòa thị chính về việc thu phí như những gì họ đã trải nghiệm ở khu vực Seattle, triển khai một hệ thống giống như hệ thống ở Guatemala hoặc niềm tin về việc giảm giá cho cư dân địa phương như Boston.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CÁC VÍ DỤ THU PHÍ KHÁC

“Thu phí đường bộ là một phần quan trọng trong việc quản lý giao thông ở Singapore và nó đã có hiệu quả. Nó hoạt động trên nhiều cấp độ. Nếu làm việc để giảm nhu cầu. Và nó có tác dụng khuyến khích mọi người sử dụng các phương thức vận chuyển khác.”

“Tôi phản đối một hệ thống tài trợ sẽ tiêu tốn ít nhất 40% doanh thu chỉ để hoạt động. Từng sống ở miền bắc VA khi phí cầu đường tăng lên, tôi biết rằng chi phí hành chính có thể chiếm gần 100% doanh thu, hầu hết hoặc tất cả đều thuộc về các nhà thầu tư nhân.”

“Khi tôi sống ở CA, nơi thỉnh thoảng có thu phí, chúng thường có hiệu lực trong giờ cao điểm và thường chỉ có một làn đường trên xa lộ là làn thu phí (nơi có ít xe hơn). Nếu bạn xây dựng thêm một làn đường ở cả hai hướng và chỉ thu phí làn đường đó, bạn có thể thấy sẽ có ít sự phản đối hơn.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.20 Các tác động môi trường khác

Khoảng 130 bài nộp đề cập đến các tài nguyên môi trường và cộng đồng khác được nghiên cứu trong Đánh giá Môi trường, bao gồm tiếng ồn, chất lượng hình ảnh, việc sử dụng đất, tài nguyên lịch sử, đất, nước, thảm thực vật và động vật hoang dã.

Sau đây là bản tóm tắt các chủ đề chính từ các ý kiến nhận được liên quan đến các Tác động Môi trường Khác.

2.20.1 Tiếng ồn

- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại rằng việc chuyển hướng sẽ làm tăng tiếng ồn giao thông trong cộng đồng địa phương. Những người góp ý lưu ý mối quan ngại đặc biệt về mức độ tiếng ồn dọc theo OR 99E, OR 43, Đường Mountain, Đường Borland, Đường Childs, Đường Stafford, Đường Pimlico và Đường Johnson. Một số người bình luận đề cập đến mối lo ngại về mức độ tiếng ồn ở khu phố Willamette ở Tây Linn.
- Một số người bình luận cho biết thêm làn đường thứ ba trên đường I- 205 sẽ làm tăng lưu lượng giao thông về lâu dài và do đó làm tăng mức độ tiếng ồn trên đường cao tốc.
- Một số người bình luận cho rằng nên xây dựng một bức tường cách âm trên- 205 để giảm thiểu tiếng ồn giao thông hiện tại và tương lai. Một số người bình luận không đồng tình, cho rằng bức tường cách âm là khoản chi tiêu không cần thiết vì những người sống gần đường cao tốc đã biết tác động của mức độ tiếng ồn khi họ chọn mua nhà ở đó.
- Một số người bình luận cho rằng tiếng ồn gia tăng do chuyển hướng giao thông sẽ làm giảm giá trị ngôi nhà của họ.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CÁC TÁC ĐỘNG MÔI TRƯỜNG KHÁC

“Tuy nhiên, đường cao tốc thu phí sẽ tạo ra gánh nặng không đáng có và bất công cho cộng đồng địa phương xung quanh đường cao tốc, từ tiếng ồn gia tăng, ô nhiễm, mất giá trị tài sản, gia tăng tắc nghẽn giao thông địa phương và hao mòn trên những con đường được địa phương tài trợ và bảo trì.”

“Việc mở rộng này là một sự trợ cấp cho việc mở rộng thêm vùng ngoại ô ở vùng Portland. Mỗi ngôi nhà mới được xây dựng ở rìa ngoại ô thay vì xây dựng gần các trung tâm đô thị hơn sẽ dẫn đến nhiều phát thải khí nhà kính hơn do VMT tăng lên, cũng như phá hủy thêm nhiều đất nông nghiệp và đất rừng.”

“Cây cầu lịch sử ở Thành phố Oregon rất đẹp, nhưng sẽ sụp đổ khi lưu lượng phương tiện giao thông tăng thêm, vì hiện tại nó hầu như không còn là một

2.20.2 Chất lượng hình ảnh và sử dụng đất đai

- Một số nhà bình luận cho biết vẻ đẹp tự nhiên và không gian rộng mở là đặc điểm nổi bật của Tây Bắc Thái Bình Dương và bày tỏ lo ngại rằng việc gia tăng giao thông trên đường địa phương sẽ làm giảm chất lượng hình ảnh của khu vực.
- Một số người bình luận cho rằng tắc nghẽn giao thông là do sự gia tăng dân số, cùng với sự mở rộng đô thị và ngoại ô, đồng thời cho rằng làn đường thứ ba được bổ sung sẽ góp phần làm tăng thêm sự mở rộng.
- Một số người góp ý cho rằng cần tiến hành phân tích sâu hơn để hiểu rõ tác động đến việc sử dụng đất trong khu vực dự án, đặc biệt là công viên và trường học.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

2.20.3 Mang tính lịch sử tài nguyên

- Một số nhà bình luận cho rằng việc chuyển hướng giao thông sẽ gây căng thẳng cho tài nguyên lịch sử, đặc biệt là Cầu vòm lịch sử ở Thành phố Oregon, Thang máy Thành phố Thành phố Oregon và máng tưới nước trên Phố Sunset.
- Một số nhà bình luận bày tỏ lo ngại về tác động của việc chuyển hướng đối với khu phố Willamette lịch sử ở Tây Linn, nói rằng giao thông gia tăng sẽ làm xấu đi điều kiện đường phố và phá hủy đặc tính của nó.

2.20.4 Môi trường tự nhiên: Đất, nước, thảm thực vật, động vật hoang dã

- Một số người góp ý đề cập đến mối quan ngại chung về môi trường đối với đất và nước trong khu vực Dự án.
- Một số người bình luận bày tỏ lo ngại về an toàn về việc đi qua và va chạm với động vật hoang dã do lưu lượng giao thông gia tăng trên các đường phụ thông qua việc định tuyến lại giao thông.
- Một số người bình luận cho biết họ lo ngại rằng tình trạng tắc nghẽn giao thông gia tăng trên đường phố và giao thông nhàn rỗi sẽ làm tăng ô nhiễm khí đốt và dầu đối với cống thoát nước mưa và các tuyến đường thủy xung quanh.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ MÔI TRƯỜNG TỰ NHIÊN

“Do vị trí ở vùng nông thôn nên việc động vật hoang dã lớn bị va chạm khi băng qua sông là điều thường xuyên xảy ra. Giao thông gia tăng có thể sẽ làm tăng tai nạn do hươu băng qua đường.”

“Phần môi trường chắc chắn sẽ là một thách thức vì các đường phố trên mặt đất sẽ bị ảnh hưởng và lượng phương tiện giao thông đông đúc hơn sẽ không hoạt động, làm tràn thêm dầu và chất lỏng ô tô ra đường và vào cống thoát

3 Tóm tắt nhận xét của cơ quan

3.1 Đầu vào của Bộ lạc và Cơ quan Tham gia

Như đã lưu ý trong Phần 1.6, ODOT và FHWA đã thu hút sự tham gia của các bộ lạc và cơ quan tham gia theo nhiều cách trước và trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường và khuyến khích họ gửi ý kiến. Không có bộ lạc gửi ý kiến. Mười sáu cơ quan tham gia đã gửi ý kiến, như được liệt kê trong Bàn3-1

Bàn3-1 . Các cơ quan tham gia đã gửi ý kiến đánh giá môi trường

Loại cơ quan tham gia	Hãng
Tình trạng	Sở Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington
Khu vực	Hội đồng Metro
	Nhân viên Metro
Quận	Hội đồng Giao thông Khu vực Tây Nam Washington
	Hội đồng Ủy viên Quận Clackamas
	Quận Clark, WA
Thành phố	Quận Washington
	Thành Phố Gladstone
	Thành phố Thung lũng Hạnh Phúc
	Thành phố Hồ Oswego
	Thành phố Thành phố Oregon
	Thành phố Tualatin
	Thành phố Vancouver, WA
Đại lý vận chuyển	Thành phố Tây Linn
	Thành phố Wilsonville
	TriMet

3.2 Chủ đề chính từ ý kiến của cơ quan tham gia

Nhiều chủ đề bình luận của cơ quan tham gia tương tự như các chủ đề bình luận chung của công chúng, như được mô tả trong Phần 1.7. Một số cơ quan địa phương, bao gồm các thành phố Gladstone, Lake Oswego, Thành phố Oregon và Wilsonville, bày tỏ sự đồng tình, dẫn chiếu và/hoặc đính kèm bản sao các ý kiến do Hội đồng Ủy viên Quận Clackamas đệ trình. Hội đồng Ủy viên Quận Clackamas cũng bày tỏ sự đồng tình với các ý kiến do các cơ quan tham gia khác đưa ra, bao gồm nhưng không giới hạn ở các thành phố West Linn, Thành phố Oregon, Hồ Oswego và Tualatin. Các tiểu mục sau đây tóm tắt các chủ đề chính trong nhận xét của cơ quan.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

3.2.1 Phương pháp đánh giá chung về môi trường

- Mức độ đánh giá của NEPA:** Một số cơ quan cho biết ODOT và FHWA nên chuẩn bị Tuyên bố về Tác động Môi trường cho Dự án, với lý do lo ngại rằng Dự án sẽ có tác động đáng kể. những tác động môi trường không thể giảm thiểu và cần phân tích bổ sung về các tác động của Dự án.
- Hình thức và cách trình bày Đánh giá môi trường:** Một số cơ quan cho rằng Đánh giá môi trường quá dày đặc, dài dòng, khó hiểu và đặt câu hỏi hoặc yêu cầu làm rõ về nội dung, thuật ngữ cụ thể trong tài liệu.
- Xem xét các dự án khác:** Một số cơ quan cho biết Dự án Định giá Di chuyển Khu vực nên được đưa vào phân tích Đánh giá Môi trường. Một số cơ quan cũng yêu cầu đưa vào hoặc loại trừ các dự án khu vực khác trong phân tích tác động tích lũy. Các ví dụ bao gồm một số dự án Kế hoạch Giao thông Khu vực (RTP) năm 2018 như Cải tiến Đa phương thức OR 43- Holly St. đến Mary S. Young State Park (10127), Cải tiến đa phương thức tại Thác Willamette- Hwy. 43 đến 10 St. (10128), tôi- Cải tạo Đường 205/10 (11242), và Đường nội bộ Dự án Di sản Thác Willamette (12089). Một số cơ quan cho rằng tác động tích lũy có thể được ghi nhận bằng một khu vực nghiên cứu lớn hơn và một chương trình giám sát kỹ lưỡng hơn.
- Mục đích và nhu cầu, mục đích và mục tiêu:** Một số cơ quan cho biết tuyên bố mục đích quá hẹp, không được xác định rõ ràng và/hoặc hạn chế phạm vi các lựa chọn thay thế hợp lý được đánh giá theo NEPA. Một số cơ quan cho biết Dự án không đáp ứng tất cả các nhu cầu đã nêu (ví dụ: cải thiện an toàn) và Đánh giá Môi trường không giải thích đầy đủ cách Dự án đáp ứng các mục tiêu và mục đích của nó.
- Các giải pháp thay thế được phân tích :** Một số cơ quan cho rằng Đánh giá môi trường nên đánh giá hoặc tiến hành kiểm tra độ nhạy đối với các giải pháp thay thế khác. Các lựa chọn thay thế được đề xuất bao gồm một Dự án chỉ có một phần ba- làn 205, dưới dạng làn thu phí/được quản lý hoặc không thu phí; và Các dự án có nhiều điều chỉnh khác nhau đối với các giá định về phí, chẳng hạn như chỉ thu phí I- 205 đường dọc thay vì cầu, giảm mức phí giá định tổng thể và tính đến các khoản giảm giá hoặc miễn trừ tiềm năng sẽ được thực hiện theo mức phí thấp.- chương trình thu phí thu nhập.
- Lĩnh vực tác động tiềm ẩn và phương pháp luận:** Một số cơ quan cho biết Lĩnh vực tác động tiềm tàng đối với đánh giá môi trường là chưa đủ và yêu cầu mở rộng các khu vực nghiên cứu bao gồm các tuyến đường bổ sung và các khu vực địa phương có thể có những thay đổi về mô hình giao thông, đặc biệt là giao thông, tiếng ồn, chất lượng không khí sử dụng đất, tài nguyên

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ MỨC ĐÁNH GIÁ NEPA

“Với tư cách là một cơ quan tham gia, chúng tôi tin chắc rằng EA hiện không hỗ trợ Phát hiện không có tác động đáng kể (FONSI). Thay vào đó, chúng tôi kêu gọi Cơ quan Quản lý Đường cao tốc Liên bang chỉ đạo ODOT tiến hành Tuyên bố Tác động Môi trường (EIS) cho dự án này, kết hợp với RMPP, để giải quyết những thiếu sót và vấn đề được xác định ở trên.”

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ MỤC ĐÍCH VÀ NHU CẦU, MỤC TIÊU VÀ MỤC TIÊU

“Mặc dù mục đích và nhu cầu tăng cường an toàn và giảm tắc nghẽn nhưng Dự án không đáp ứng được nhu cầu này vì trên thực tế, Dự án sẽ làm giảm mức độ an toàn và tăng tắc nghẽn trên các tuyến đường địa phương. Hơn nữa, chúng tôi đã tìm thấy một số ví dụ trong EA về tác động an toàn không thể giảm nhẹ đối với các phương tiện giao thông, người đi xe đạp và người đi bộ.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

lịch sử và văn hóa. Một số cơ quan đặt câu hỏi về các phương pháp lập mô hình và giả định cho Đánh giá Môi trường, với một số các cơ quan cung cấp ý kiến chi tiết do các chuyên gia tư vấn chuẩn bị cho các phân tích kinh tế và giao thông.

- Quá trình tham gia của công chúng :** Một số cơ quan cho biết quá trình phát triển Đánh giá Môi trường không cung cấp đủ cơ hội cho ý kiến đóng góp từ các cơ quan và công chúng cũng như không kết hợp đầy đủ các ý kiến nhận được trước khi xuất bản. Một số cơ quan cũng cho biết 60- thời gian lấy ý kiến công chúng cho Đánh giá môi trường là không đủ và lẽ ra phải được kéo dài hơn nữa. Một số bày tỏ lo ngại rằng các tài liệu đã dịch không có sẵn khi bắt đầu giai đoạn lấy ý kiến và cho biết các phiên điều trần công khai và trong- các buổi thông tin cá nhân trong thời gian lấy ý kiến không được công bố rộng rãi. Một số người cho biết nhiều phiên thông tin hơn về Đánh giá Môi trường đáng lẽ phải được tổ chức ngoài giờ làm việc thông thường.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ LĨNH VỰC TÁC ĐỘNG TIỀM NĂNG VÀ PHƯƠNG PHÁP

“EA không phân tích đầy đủ các tác động đến cộng đồng địa phương sẽ phải chịu gánh nặng của việc chuyển hướng gia tăng. Mặc dù định nghĩa về khu vực nghiên cứu bao gồm các con đường địa phương và cộng đồng sẽ bị chuyển hướng, nhưng trong nhiều trường hợp không có phân tích có ý nghĩa về tác động cục bộ.”

“Chúng tôi lo ngại về việc tôi- Phân tích 205 EA không bao gồm Dự án Định giá Di động Khu vực (RMPP) rộng hơn. Việc xem xét việc thu phí trong một hành lang biệt lập khi khu vực đang xem xét một kế hoạch thu phí rộng rãi sẽ hạn chế độ tin cậy của các kết luận và dẫn đến các câu hỏi.”

3.2.2 thu phí- Vấn đề cụ thể

- Chi phí cơ sở hạ tầng thu phí:** Một số cơ quan cho biết tiền dành cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng thu phí và phát triển chương trình thu phí sẽ tốt hơn nếu được chuyển tới tài trợ cho I.- 205 cải tiến.
- Phân bổ/Sử dụng doanh thu:** Một số cơ quan bày tỏ mong muốn có thêm thông tin về cách sử dụng mọi khoản thu phí ròng từ Dự án và/hoặc đưa ra yêu cầu đối với các dự án vận chuyển, đường bộ và giao thông đang hoạt động cụ thể cần được tài trợ bằng doanh thu phí.
- Mức thu phí và quy định:** Một số cơ quan đã bình luận về mức thu phí và quy định, bao gồm đề xuất rằng nên loại bỏ thu phí vào ban đêm.

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- **Chính sách và việc thực hiện thu phí:** Một số cơ quan cho biết bất kỳ chính sách thu phí nào của tiểu bang Oregon liên quan đến việc thực thi và các chương trình, bao gồm cả việc thiết lập tài khoản thu phí- lên, thấp- các chương trình thu nhập và trung tâm dịch vụ khách hàng nên được áp dụng theo cách tương tự đối với người dân Washington.
- **Tính công bằng của phí cầu đường:** Một số cơ quan chỉ ra rằng việc thu phí- 205 sẽ đặt gánh nặng không công bằng lên cộng đồng địa phương, bao gồm cả cộng đồng ở các quận xung quanh ở cả Oregon và Washington, đồng thời sẽ yêu cầu họ phải trả nhiều tiền bảo trì đường bộ hơn so với người lái xe ở các khu vực khác của bang.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ CHUYỂN ĐỔI VÀ ĐỊNH TUYẾN LẠI

“Phân tích của EA cho thấy lượng lưu lượng truy cập hiện tại đáng kể trên I- Thay vào đó, 205 sẽ sử dụng đường địa phương để tránh phí cầu đường, dẫn đến tác động đáng kể đến thành phố và cộng đồng xung quanh chúng ta.”

“Quan trọng nhất, EA hạ thấp tác động mà Dự án thu phí sẽ gây ra thông qua việc chuyển hướng lưu lượng truy cập từ I- 205 trên các đường phố của Thành phố Oregon và các quận lân cận.”

3.2.3 Lĩnh vực chủ đề môi trường:

- **Chuyển hướng/định tuyến lại:** Hầu hết các cơ quan đều bày tỏ lo ngại về những thay đổi trong mô hình giao thông trong tương lai dự kiến do Dự án gây ra, bao gồm số lượng người lái xe chuyển sang đường địa phương trong toàn bộ khu vực pháp lý của họ tăng lên và các tác động liên quan đến hoạt động vận tải và sự an toàn. Một số cơ quan đặt câu hỏi về tính hợp lệ của phân tích tác động giao thông và yêu cầu phân tích sâu hơn về hoạt động và an toàn giao thông tại các nút giao thông và/hoặc đoạn đường bổ sung mà trước đây chưa được phân tích trong Đánh giá Môi trường. Một số cơ quan đã yêu cầu lập mô hình chi tiết hơn về tác động giao thông cục bộ, đặc biệt là ở Hồ Oswego, Thành phố Oregon và Tây Linn. Hầu hết các cơ quan đều yêu cầu ODOT cam kết cụ thể hoặc toàn diện hơn để quản lý các tác động chuyển hướng.
- **Giảm thiểu và Giám sát:** Một số cơ quan cho rằng các biện pháp giảm thiểu được mô tả trong Đánh giá Môi trường là không đầy đủ, chưa được xác định rõ ràng, không thể thực thi và/hoặc khó có thể được xây dựng. Một số cơ quan yêu cầu cụ thể hơn về các cam kết giảm thiểu và chi tiết hơn về các chương trình giám sát được đề xuất. Một số cơ quan cho biết ý kiến đóng góp của họ về các biện pháp giảm nhẹ trong quá trình xây dựng Đánh giá Môi trường chưa được đưa vào đầy đủ. Một số cơ quan đề xuất các nút giao cắt và/hoặc đoạn đường bổ sung sẽ đảm bảo giảm thiểu do tác động của Dự án và một số cơ quan đề xuất các ngưỡng cụ thể hơn nên được sử dụng để xác định xem có cần giảm thiểu hay không. Một số cơ quan cũng yêu cầu thực hiện các biện pháp giảm nhẹ trước khi bắt đầu thu phí. Một số cơ quan đã yêu cầu phân tích chi tiết hơn về tác động môi trường trực tiếp và gián tiếp của các biện pháp giảm thiểu được đề xuất cho Dự án. Một số cơ quan cho biết Đánh giá Môi trường không mô tả cách thức giảm tác động đến mức đảm bảo Kết quả là Không có Tác động Đáng kể.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ GIẢM THIỂU VÀ GIÁM SÁT

“Dự thảo EA trình bày các phương án giảm thiểu mơ hồ, chưa được phát triển đầy đủ, chưa được phân tích đầy đủ và được liệt kê mà không có nguồn tài trợ. Các kế hoạch giảm thiểu này không phải là cam kết và cũng không được phân tích ở mức độ có thể hiểu được tác động của chúng. Cho đến khi các kế hoạch giảm thiểu được xác định và phân tích đầy đủ, việc ban hành FONSI là không phù hợp và về cơ bản, nhu cầu về EIS là một yêu cầu.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- Vận tải đa phương thức:** Một số cơ quan đặt câu hỏi về tính xác thực của các phân tích tác động của vận tải được trình bày trong Đánh giá Môi trường. Một số người chỉ ra rằng Đánh giá Môi trường không phân tích chính xác mức độ căng thẳng và ảnh hưởng đến an toàn của xe đạp và người đi bộ cũng như không đề xuất biện pháp giảm thiểu thích hợp cho các tác động liên quan. Một số cơ quan đã yêu cầu phân tích bổ sung về căng thẳng dành cho người đi xe đạp và người đi bộ ở các khu vực địa phương, chẳng hạn như trung tâm thành phố Oregon, trung tâm thành phố Hồ Oswego và gần Đường Stafford và Borland. Một số cơ quan cho biết dịch vụ vận chuyển hiện tại trong khu vực pháp lý của họ là không đầy đủ và bày tỏ lo ngại rằng Đánh giá Môi trường không đề xuất mở rộng dịch vụ vận chuyển để giảm thiểu tác động của Dự án. Một số cơ quan yêu cầu vận chuyển bổ sung- các biện pháp giảm thiểu liên quan, chẳng hạn như các tính năng ưu tiên tín hiệu chuyển tuyến bổ sung và mở rộng làn đường.
- Chất lượng không khí, Biến đổi khí hậu và Phát thải khí nhà kính:** Một số cơ quan đã yêu cầu lập mô hình chi tiết hơn về lượng phát thải trong tương lai, đặc biệt dọc theo các tuyến đường địa phương, gần các khu dân cư và trường học.
- Tác động kinh tế và kinh doanh:** Một số cơ quan cho biết họ lo ngại rằng Dự án sẽ tác động tiêu cực đến nền kinh tế và doanh nghiệp địa phương của họ và yêu cầu phân tích chi tiết hơn về tác động kinh doanh. Một số cơ quan cho biết họ không thấy phân tích tác động kinh tế của Đánh giá Môi trường là đáng tin cậy.
- Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng, Công lý Môi trường và Công bằng:** Một số cơ quan bày tỏ lo ngại rằng Dự án sẽ tác động tiêu cực đến- nhóm dân số có thu nhập và nhóm dân số dễ bị tổn thương khác, chẳng hạn như người cao tuổi có thu nhập cố định. Một số cơ quan cho biết Đánh giá Môi trường đã không đánh giá đầy đủ tác động đến các cộng đồng công bằng môi trường và không bao gồm các chiến lược thích hợp để giảm thiểu tác động của việc thu phí đối với những cộng đồng đó.
- Tiếng ồn:** Một số cơ quan đã yêu cầu lập mô hình chi tiết hơn về tác động của tiếng ồn trong tương lai đối với sức khỏe cộng đồng, đặc biệt dọc theo các tuyến đường địa phương, gần các khu dân cư và trường học. Một số cơ quan đã yêu cầu linh hoạt hơn trong các biện pháp giảm thiểu bức tường tiếng ồn.

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

“Mặc dù không được coi là tác động đến an toàn giao thông trong- 205 Tolling EA, lưu lượng giao thông gia tăng dọc theo các đường phố trong thành phố sẽ có thêm tác động tiêu cực đến sự an toàn của tất cả người sử dụng phương tiện giao thông.”

“Việc vận chuyển trong khu vực tốt nhất là 'hạn chế'. Không có kế hoạch tài trợ

VÍ DỤ NHẬN XÉT VỀ NGUỒN LỰC XÃ HỘI VÀ CỘNG ĐỒNG, CÔNG BẰNG VÀ CÔNG BẰNG MÔI TRƯỜNG

“Bất chấp sự phổ biến của các cộng đồng và cá nhân EJ gần dự án thu phí được đề xuất, dự thảo EA không phân tích đầy đủ các tác động không cân xứng mà giải pháp thay thế Xây dựng sẽ gây ra đối với nhóm dân cư này. Đặc biệt, dự thảo EA không phân tích được tác động của EJ ở quy mô địa lý chính xác. Ngoài ra, việc thiếu thông tin cụ thể xung quanh các mức phí được đề xuất khiến chúng tôi không thể hiểu đầy đủ về ý nghĩa tài chính mà phí cầu đường có thể có đối với các cộng đồng EJ trong API.”

Đánh giá môi trường Hoạt động tham gia của công chúng và Tóm tắt nhận xét:

21 tháng 2 – 21 tháng 4 năm 2023

- **Tài nguyên Lịch sử và Khảo cổ học và Mục 4(f):** Ngoài việc yêu cầu một khu vực nghiên cứu rộng hơn để phân tích các tài nguyên lịch sử và khảo cổ và Mục 4(f), một số cơ quan đã yêu cầu phân tích sâu hơn về tác động của Dự án đối với Thành phố Oregon Cầu vòm, một tài nguyên lịch sử
- **Sử dụng đất:** Một số cơ quan cho biết Đánh giá môi trường không phân tích đầy đủ việc tuân thủ các chính sách sử dụng đất của tiểu bang và địa phương. Các cơ quan này đã yêu cầu ODOT tiến hành đánh giá tính nhất quán bổ sung cho các mục sau: Chính sách 1F và 1G Hành động 1G1 của Kế hoạch Đường cao tốc Oregon (OHP); Kế hoạch Hệ thống Giao thông Thành phố Oregon; Mục tiêu Kế hoạch Toàn diện Tây Linn 12 và Mục tiêu 4 của Kế hoạch Hệ thống Giao thông Vận tải; và Tầm nhìn cộng đồng thôn Stafford.