

I-205 Toll Project

Đáp tóm tắt

Chủ thể	Hội thảo giảm nhẹ I-205
Ngày và giờ	Ngày 19 tháng 8 năm 2022, 11 giờ sáng
Vị trí	Phòng Hội đồng Thành phố Canby

người tham dự	Tổ chức
Brian Hodson	Thành phố Canby
Don Hardy	Thành phố Canby
Jerry Nelzen	Thành phố Canby
Ryan Potter	Thành phố Canby
Gỗ Todd	CON MÈO
Joseph Marek	Hạt Clackamas
Karen Buehrig	Hạt Clackamas
Mike Bezner	Hạt Clackamas
Giá Nathaniel	FHWA
Mandy Putney	ODOT
Ted Miller	ODOT
Andrew Bastasch	ODOT
Nicole McDermott	WSP
Chris Wellander	WSP
Ken Zatarain	WSP
Abby Caringula	WSP
Dwij Dave	WSP
Nước hoa Casey	WSP
Josh Mahar	KW
Gillian Garber-Yonts	KW

1 tài liệu trình bày

- Chương trình hội thảo
- Bảng giảm thiểu tiềm năng
- Kết quả đồng bộ cho 4 nút giao thông sẽ được thảo luận tại hội thảo – Không Xây dựng và Xây dựng cho giai đoạn bị ảnh hưởng và Xây dựng với cải tiến giảm thiểu
 - Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải (Dự thảo thảo luận) và Tài liệu đính kèm
- Sơ đồ Cải thiện Giảm thiểu (Triển lãm)

2 Tổng kết cuộc họp

Sau đây bao gồm một bản tóm tắt các ý kiến, câu hỏi và câu trả lời từ giảm thiểu xướng. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt thành

Tóm tắt cuộc họp: Hội thảo giảm thiểu I-205, ngày 19 tháng 8 năm 2022, 11 giờ sáng

nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được trực tiếp phản hồi trong cuộc họp, nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thiện.

Trình bày phân tích giao thông vận tải

Câu hỏi [Canby]: Có phải công trình không có giả định cải tiến ở những nơi có tắc nghẽn từ Thành phố Oregon đến I-205 không? Tôi biết tài trợ đã được tìm cách để giảm bớt vấn đề đó.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Giải pháp thay thế không xây dựng chỉ đảm nhận Giai đoạn 1A của I-205 Dự án cải tiến được xây dựng. Giai đoạn 1A bao gồm các cải tiến đối với Cầu Abernethy hiện đang được xây dựng. Việc bổ sung làn đường thứ ba giữa Đường Stafford và OR 213, cũng như việc nâng cấp các cây cầu khác dọc theo đoạn đường này của I-205, được bao gồm trong Xây dựng thay thế.

Câu hỏi [CAT]: Bạn có phân tích được lợi ích và tác động của việc đi làn thứ ba không? so với thu phí?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng được ghép nối với nhau trong phân tích vì bạn không thể có bổ sung làn đường và các cải tiến khác mà không có thành phần thu phí. Chúng được đưa vào như một phần của một dự án duy nhất.

Câu hỏi [Canby]: Bạn có thể giải thích lý do tại sao phân tích lưu lượng truy cập cho năm 2027 nhưng việc thu phí sẽ bắt đầu vào năm 2024. Tại sao có sự khác biệt?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Năm 2027 là năm phân tích lưu lượng vì đó là năm giả định năm mở đầu cho các Cải tiến. Chúng tôi cũng đã sử dụng năm 2027 làm năm phân tích cho giai đoạn trước kịch bản thu phí hoàn thành (cuối năm 2024 đến năm 2027 khi việc thu phí sẽ được thực hiện và các cải tiến vẫn đang được xây dựng) bởi vì nó nắm bắt được lưu lượng truy cập tiềm năng cao nhất khối lượng cho khoảng thời gian đó, về cơ bản cho thấy tình huống xấu nhất.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi rất quan tâm đến năm 2025 và 2026 để xem mọi thứ sẽ như thế nào. Chúng ta cần biết nó sẽ tồi tệ như thế nào để đưa ra phản hồi.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Kịch bản thu phí trước khi hoàn thành năm 2027 phân tích việc thu phí mà không có những cải tiến đầy đủ. Năm 2027 sẽ có khối lượng cao hơn so với năm 2025 hoặc 2026 và do đó là năm tốt hơn để sử dụng cho phân tích. Phân tích đó được đưa vào Dự thảo thảo luận của Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải và sẽ có trong EA.

Câu hỏi [Canby]: Canby sẽ cập nhật kế hoạch toàn diện của chúng tôi trong năm nay. Nó là rất quan trọng để biết tác động sẽ như thế nào. Chúng ta cần biết mức độ dịch vụ. Nếu chúng ta thấy thất bại vào năm 2027 và không phải bây giờ, đó là vấn đề. Chúng tôi đang xem xét mức độ dịch vụ mà thành phố cần, hoặc nếu có tiêu chuẩn khác biệt. Ở Canby, chúng tôi đang xem xét việc mở rộng Ranh giới Tăng trưởng Đô thị.

Điều này có một hàm ý về những thay đổi gia tăng. Tích lũy, nó sẽ làm cho một đáng kể sự khác biệt. Nếu họ thất bại, sẽ có phân tích trên các con đường lân cận? Chúng tôi đang nhìn vào thành phố đường phố cũng vậy.

Tóm tắt cuộc họp: Hội thảo giảm thiểu I-205, ngày 19 tháng 8 năm 2022, 11 giờ sáng

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đó là bối cảnh và thời gian hữu ích. Hôm nay chúng ta cũng sẽ nói về các bước tiếp theo và chúng ta có thể lên lịch cho một cuộc thảo luận tiếp theo để tìm hiểu chi tiết liên quan đến vấn đề của bạn.

cập nhật kế hoạch và cách chúng có thể bị ảnh hưởng bởi Dự án.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Trên thực tế, tất cả điều này có thể trông rất khác bởi vì điều này phân tích không tính đến dự án thu phí RMPP lớn hơn. Nếu chúng tôi thấy rằng việc định tuyến lại và lưu lượng truy cập trở nên tồi tệ hơn do RMPP, liệu việc giảm thiểu đó có phải là một phần của RMPP không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đúng vậy, RMPP là một dự án riêng biệt và quy trình NEPA vì điều đó chỉ mới bắt đầu. Nó sẽ bao gồm phân tích riêng về tác động và giảm thiểu giao thông.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Khi bạn nói rằng chúng tôi sẽ giám sát trong tương lai, thì đó sẽ là khá khác nhau. Hũ tiền nào sẽ được dành riêng trong trường hợp chúng ta làm sai?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Các cam kết giảm thiểu được bao gồm trong EA sẽ trở thành một phần của Dự án và ODOT sẽ chịu trách nhiệm tài trợ cho các cam kết đó, bằng nguồn thu phí hoặc các nguồn khác.

Nhận xét [CAT]: Dịch vụ CAT đi đến Woodburn và dường như không có phân tích ở phía nam Aurora. Cực quang là nơi khó cho các phương tiện lớn xuống. Tôi nghĩ bạn sẽ thấy nhiều người hơn

đi về hướng bắc xuống ở Woodburn và đi lên 99E theo hướng đó để đến khu vực Canby. TÔI nghĩ rằng đó sẽ là một tác động và tôi chưa thấy phân tích đó.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xác nhận xem khu vực này có được xem xét trong quá trình sàng lọc ban đầu của chúng tôi để xác định khu vực có khả năng bị ảnh hưởng hay không.

Bình luận [CAT]: Tôi nghĩ rằng bạn đang bỏ lỡ một thực tế là khu vực công nghiệp của Canby đang phát triển. Đây là những công ty sử dụng phương tiện lớn. Chúng tôi đang xây dựng một phần mở rộng đến 99E để đưa họ đến đó. Họ sẽ không sử dụng lối ra Aurora trừ khi có những cải tiến lớn. Họ sẽ lấy

Thoát khỏi Woodburn. Bạn có thể thiếu tăng trưởng cộng với lưu lượng truy cập. Tôi hiểu rằng dù sao thì điều đó cũng sẽ xảy ra, nhưng bạn cũng sẽ nhận được tất cả các phương tiện giao thông do người đi làm chuyển hướng.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ theo dõi để đảm bảo rằng chúng tôi đã xem xét điều đó trong mô hình khu vực. Chúng tôi cũng sẽ xem xét những dự án và mức tăng trưởng nền tảng nào được xem xét để đảm bảo rằng chúng tôi tính đến mức tăng trưởng mà bạn đang nói đến.

Bình luận [Canby]: Đánh giá này có xem xét ước tính thị trường không? Nếu một ngày nào đó sai, nó có thể ảnh hưởng rất lớn đến việc mở rộng và hạn chế sự phát triển của chúng tôi. Đó là một vấn đề khá lớn đối với chúng tôi. Là
có thử nghiệm nào sẽ xảy ra sau khi điều này được thiết lập và chạy không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ có một chương trình giám sát. Chúng ta có thể theo dõi những gì đã được

đưa vào mô hình hóa. Đối với NEPA, chúng tôi sử dụng những gì có trong một kế hoạch được lập thành văn bản và được phê duyệt.

Những thứ đang chuyển động nhưng không được xác định rõ ràng có thể không được đưa vào.

Nhận xét [Canby]: Chúng tôi đang nhận thêm lưu lượng truy cập không lường trước được và

không nhất thiết
nhận được lợi ích. Sequoia và Pine không được đưa vào các cuộc trò chuyện giảm thiểu vì
họ đã không vượt quá ngưỡng âm lượng/dung lượng.



www.OregonTolling.org

Trang 3

Tóm tắt cuộc họp: Hội thảo giảm thiểu I-205, ngày 19 tháng 8 năm 2022, 11 giờ sáng

Nhận xét [CAT]: Bạn có Lone Elder, nhưng không có Barlow. Barlow là giao lộ chính và sao lưu tất cả các thời gian.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xem xét thông tin đầu vào này khi hoàn tất phân tích và xác định xem chúng tôi có cần xem xét các giao lộ khác hay không. Chúng tôi đã xem xét Barlow và 99E và nó không đảm bảo giảm nhẹ.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Thật khó để sử dụng các kết quả phân tích đa phương thức để chỉ ra liệu dự án có đang tạo ra một tình huống tồi tệ hơn hay không. Nó không hiển thị nếu nó trở nên tồi tệ hơn 4. Tôi không nghĩ có bất kỳ dự án xe đạp nào như một biện pháp giảm thiểu vì không có xe đạp hiện có cơ sở. Chúng tôi đang thêm khối lượng có ảnh hưởng đến điều kiện cho người đi xe đạp. tôi muốn cuộc trò chuyện thêm về điều này. Tôi biết đã có một chiến lược đa phương thức để làm thế nào chúng ta có thể làm tốt hơn xác định và điều phối các tác động đến mạng lưới xe đạp.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Tôi đang xem xét sự an toàn trong vòng đời của giao lộ. Tôi không biết nếu NEPA sử dụng ống kính đó. NEPA có xem xét năng lực nhiều hơn theo thời gian không, hay nó cũng xem xét ở mức an toàn? Khi xem xét các nút giao thông, chúng tôi đánh giá năng lực và độ an toàn theo thời gian, cùng với chi phí dự án và chi phí an toàn theo thời gian. Chúng tôi đã thấy các dự án trông khác đi khi bạn so sánh hai chỉ số đó.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi có xem xét vấn đề an toàn; Tôi không nghĩ NEPA mâu thuẫn với những bàn thảo. Đối với các giao lộ trên các hệ thống địa phương, chúng tôi muốn có một dự án giảm thiểu sẽ hoạt động lâu dài. Chúng tôi muốn nghe những ý tưởng được đề xuất khác, nhưng chúng tôi muốn đảm bảo rằng có sự quan tâm trước khi chúng tôi làm rất nhiều phân tích chi tiết.

Nhận xét [Canby]: Chúng ta đang nói về tác động giao thông, nhưng những điều này cũng giao nhau với rất nhiều các tác động tiềm tàng khác. Có phải những người cũng đang được phân tích?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đúng vậy, phân tích lưu lượng truy cập là một phần quan trọng trong phân tích EA, nhưng chúng tôi sẽ xem xét các tác động và lợi ích trên toàn bộ danh sách các chủ đề. Chúng tôi sẽ gửi cho bạn danh sách các chủ đề chúng tôi đang nghiên cứu trong EA.

HOẶC 99E / ĐƯỜNG CUỐI NAM

Nhận xét [Canby]: Tăng trưởng công nghiệp chính ở Canby từ Amazon và OLCC không nhìn vào đây. Điều quan trọng là những dự án này được đưa vào.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Lần trước khi ODOT thực hiện các cải tiến, nó cũng đất để có được vào bức tường đá.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Các biện pháp ITS có thể giúp giảm thiểu các kiểu va chạm ở tốc độ cao. Các biện pháp xử lý ITS dọc theo toàn bộ hành lang nên được xem xét để giúp thay đổi lưu lượng.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Điều quan trọng là phải đảm bảo có chất xơ trong quá trình xây dựng các dự án giảm thiểu. Khi chúng tôi đặt một tín hiệu ở cây cầu, chúng tôi đã nghe những người đến từ Estacada nói rằng nó đã ảnh hưởng đến họ.

Tóm tắt cuộc họp: Hội thảo giảm thiểu I-205, ngày 19 tháng 8 năm 2022, 11 giờ sáng

Nhận xét [Canby]: Hàng đợi quay lại Hanes và New Era rất quan trọng.

Nhận xét [CAT]: Quan trọng là phải xem Đường thứ 2 và Đường cao tốc nữa.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Bạn phải xem đây là toàn bộ hành lang.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Làn đường rẽ trái bị hạn chế bởi bức tường đá. Nó rất chặt.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi sẽ xem xét điều này về hiệu suất an toàn. Nhìn vào mọi thứ một cách chi tiết, không chỉ tổng thể. Khi bạn đang nhìn vào các tín hiệu, nhìn vào sự an toàn của mỗi. Cấu hình giao lộ hiện tại là duy nhất. Bất cứ khi nào chúng tôi thêm tín hiệu ở khu vực nông thôn khiến chúng tôi lo lắng.

Nhận xét [Canby]: Số vụ tai nạn trên đường South End là một vấn đề đáng lo ngại. tai nạn chúng tôi đang nhìn thấy không chỉ là những người uốn cong chấn bụn. Khi chúng tôi xem xét các chỗ rẽ, tôi nghĩ rằng việc thu hẹp ở đó cũng không sao vì nó sẽ làm chậm giao thông. Mở rộng và sụp đổ tạo ra nhiều khả năng tai nạn như Tốt. Nếu bạn có thể loại bỏ tảng đá thì điều đó thật tuyệt, nhưng nếu điều đó không xảy ra, tôi không nghĩ điều đó có hại cho tốc độ ở đó.

Nhận xét [CAT]: Tôi nghĩ rằng cần phân tích thêm về South End Road. Lùi quốc lộ 99E thì người ta đi đường Cuối Nam. Chúng tôi phải thu nhỏ kích thước xe buýt ở South End vì giao thông lùi xe vào đường cao tốc. Khi bạn thêm nhiều lưu lượng truy cập hơn, bạn đang xem xét giảm thiểu ngã tư.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Nếu có bất kỳ điều gì khác cần làm để làm cho con đường có vẻ như bạn cần lái xe chậm hơn, điều đó có thể góp phần cải thiện.

HOẶC 99E & ĐƯỜNG THỜI ĐẠI MỚI

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi đang xem xét báo hiệu Sequoia, Giao lộ Mới, Lãnh thổ, và South End. Để báo hiệu Kỷ nguyên mới sẽ là kỳ quặc. Một bùng binh có thể làm việc ở đó.

Nhận xét [CAT]: Đi về phía tây từ New Era rẽ về phía nam vào 99E là vấn đề.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Đường vòng hoặc tín hiệu làm cho nó tốt hơn.

Câu hỏi [Canby]: Nếu bạn vừa đóng rẽ trái thì sao? Bạn có thể đi xuống Haines để vào Có thể bởi.

Nhận xét [CAT]: Có khá nhiều hành khách từ việc phát triển nhà di động.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Có rất nhiều sự phát triển đang diễn ra ở đây. lãnh thổ là cũng không tốt.

Nhận xét [Canby]: Nếu làn đường rẽ trái đến từ thành phố Oregon bị đóng, nó sẽ buộc chúng tôi phải đi vào Lãnh thổ và rẽ trái. 99E bên trái là xấu.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tín hiệu hoặc bùng binh sẽ giải quyết vấn đề mà không cần đóng lối rẽ trái

Nhận xét [CAT]: Tôi nghĩ tín hiệu tăng thời gian chạy.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Làn đường dành cho xe buýt hoặc ưu tiên xe buýt là những giải pháp tiềm năng.

Nhận xét [CAT]: Chúng tôi hiện không có công nghệ đó. Mỗi phút chậm trễ đều phải trả giá đắt.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Điều gì sẽ xảy ra nếu có một tín hiệu trên đường cao tốc, nhưng lại là một bùng binh trên New Era và Haines. Chúng tôi đã chế tạo một chiếc như thế vào ngày 99 cho đến Sunset và có vẻ như nó đang hoạt động tốt.

Nhận xét [Canby]: Nếu chúng tôi đóng nhánh từ Kỳ nguyên Mới thành 99E, bạn có thể thêm một làn hợp nhất vào 99E.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi là người yêu thích việc không hạn chế tiếp cận hoặc di chuyển.

Nhận xét [Canby]: Mục tiêu ở đây là tạo thuận lợi cho giao thông xe tải và xe buýt. Có thể là phân tích về giải phóng mặt bằng của hàng đợi. Bất kỳ giải pháp nào được chọn nên ít gây gián đoạn nhất cho sự chậm trễ. Thời gian tín hiệu là rất quan trọng ở đây và nó cần phải xóa rất nhiều hàng đợi đó.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Từ South End đến Aurora, các tín hiệu sẽ tác động như một hệ thống.

Nhận xét [Canby]: Khu vực bóng mờ bên trái của tín hiệu sẽ là khu vực sẽ phát triển cho nhà ở. Hiện tại nó là lối đi riêng nhưng có thể trở thành đường thành phố vào một lúc nào đó điểm. Đoạn 99E giữa Territorial và South End Road trở thành đường đua.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Bạn có thể xem xét việc mở rộng khu vực 45mph về phía bắc. Nó đi từ 45mph đến 55mph ở đây.

Nhận xét [Canby]: Kết nối Phố Walnut với 99E nằm giữa Kỳ nguyên Mới và Sequoia. Thiết kế được lên kế hoạch hoàn thành vào tháng 1 và sẽ được đấu thầu 8 tháng sau đó. Chúng tôi là chụp cho mùa hè tới để xây dựng. Không có tín hiệu theo kế hoạch. Chúng tôi sẽ chia sẻ kế hoạch với nhóm dự án.

HOẶC 99 ĐƯỜNG E & IVY

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi có một dự án chung giữa Thành phố/Quận (HOẶC 99E xuống ^{13th}).

Chúng tôi đang thêm một tín hiệu tại Township Road, nhưng không kích hoạt nó. Đó là một dự án vỉa hè lớn. Chúng tôi

sẽ thực hiện một số thay đổi và ADA, nhưng các tuyến xe tải hầu như sẽ không thay đổi. Chúng tôi sẽ

chia sẻ những kế hoạch đó.

Bình luận [Canby]: Thách thức là 10 năm trước, tòa nhà bên trái (công ty kính) đã quan tâm đến việc bán tòa nhà. Thành phố sẽ mua nó để đưa vào làn đường rẽ phải. Bây giờ nó là của O'Reilly. Ngoài ra còn có một sự phát triển mới với một công ty điện thoại ở phía Đông Nam.

Tóm tắt cuộc họp: Hội thảo giảm thiểu I-205, ngày 19 tháng 8 năm 2022, 11 giờ sáng

Nhận xét [Canby]: Tôi không nghĩ bạn có thể rẽ phải về hướng Bắc trên Ivy. Xe tải là phải đi trên Sequoia. Họ bị treo lên đó. Xe tải đi về phía bắc trên 99E và rẽ phải vào Ivy.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Bạn có đang lấy đi làn đường dành cho xe đạp trên Ivy không?

Nhận xét [Canby]: Nơi này tiếp giáp với trung tâm thành phố của chúng tôi. Trong tương lai đây có thể là một phần mở rộng khu vực trung tâm thành phố của chúng tôi. Tôi hy vọng rằng những cải tiến sẽ tính đến việc đi bộ và đạp xe ở đây.

Bình luận [Canby]: Ngay bây giờ, mọi người không cảm thấy an toàn trên chặng phía bắc. Tôi nghĩ rằng ý tưởng là cải thiện vỉa hè có thể giúp đỡ. Tùy chọn khác là phải thiết lập lại thay thế mục tiêu di động cho giao lộ. Mục tiêu sẽ là để nó hoạt động một cách thích hợp. Khi TSP tiếp tục, chúng tôi sẽ cần trợ giúp từ ODOT về vấn đề đó. Đã có những cuộc trò chuyện về những cây cầu dành cho người đi bộ xung quanh giao lộ đó. Chúng tôi đã có điều đó xuất hiện trong một vài các cuộc hội thoại khác nhau. Nếu chúng tôi xem xét việc kéo dài giao lộ, chúng tôi đã xem xét một cầu cho người đi bộ.

CON ĐƯỜNG CỦA NGƯỜI GIÀ TUỔI

Nhận xét [Quận Clackamas]: Việc xây dựng bùng binh sẽ khó khăn do việc chắm điểm. Nhìn vào việc giữ nước mưa. Điều đó có thể tăng gấp đôi giá.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi nghĩ đối với bất kỳ vấn đề nào trong số này, chúng tôi muốn xem xét các biện pháp ITS.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi đang thêm một làn đường rẽ trái theo hướng bắc để đến Lone Elder.

Nhận xét [Canby]: Tôi nghĩ rằng một lúc nào đó sẽ cần đến một tín hiệu.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng ta sẽ nói về cách bạn đến I-5 một cách dễ dàng. Quận Clackamas đã xem xét Barlow. Kittelson đang làm việc này. Trọng tâm là Barlow và 99E thay thế. Chúng tôi có một số giải pháp sơ bộ tại Barlow và 99E, nhưng chúng không phải là một phần của các kế hoạch được thông qua.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã xem xét giao lộ Barlow và 99E, nhưng không phải xác định cần giảm nhẹ. Chúng tôi có thể cung cấp thêm chi tiết về kết quả để phân tích tiến hành tại giao lộ Barlow và 99E.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Khi chúng tôi chuyển hướng sang các con đường nông thôn, đường lái xe vào nhà bị ảnh hưởng. Khi chúng tôi xem xét việc xây dựng một cây cầu ở bến phà Canby, mọi người đã lo lắng về ra khỏi đường lái xe của họ. Tôi biết đó không phải là thứ bạn đang làm mẫu. Đối với các tuyến đường nhất định có thể là một vấn đề lớn.

Nhận xét [Canby]: Chúng tôi rất vui được chia sẻ những vùng đất đã cam kết và có thể xây dựng được. Chúng tôi muốn nó được rõ ràng rằng có rất nhiều thay đổi không được giải quyết trong mô hình.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Thật đáng để xem xét những con đường có bước nhảy lớn nhưng vẫn nằm trong khả năng cho phép. Đó là những gì chúng tôi muốn xem xét. Điều đó quay trở lại điểm đường lái xe.

3 mục hành động

Mục hành động của nhóm dự án

Xác nhận liệu tăng cường công nghiệp dự kiến của Canby có được tính vào lưu lượng truy cập khu vực hay không người mẫu. Theo dõi với nhân viên của City of Canby khi cần thiết.

Xác nhận xem các giao lộ có bị ảnh hưởng bởi giao thông rời khỏi Woodburn và hướng tới hay không đến Canby đã được phân tích để xác định xem chúng có nên được đưa vào Khu vực có tiềm năng hay không. Sự va chạm.

Chia sẻ danh sách dự án Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực. Hoàn thành

Chia sẻ lịch trình xây dựng các cải tiến I-205 khi chúng có sẵn.

Cung cấp danh sách tất cả các chủ đề sẽ được nghiên cứu trong EA, ngoài lưu lượng truy cập.

o Ngoài lưu lượng truy cập, EA bao gồm một phân tích sau:

- Kinh tế học
- Chất lượng không khí
- Biến đổi khí hậu và phát thải khí nhà kính
- Tài nguyên xã hội và cộng đồng
- Công lý môi trường
- Tiếng ồn
- Chất lượng hình ảnh
- Sử dụng đất đai
- Địa chất và đất
- Những vật liệu nguy hiểm
- Tài nguyên lịch sử và khảo cổ học
- Thực vật và Động vật hoang dã
- Đất ngập nước và Tài nguyên nước
- hiệu ứng tích lũy

Phân tích độ trễ trên 99E từ một tín hiệu ở 99E và South End Road.

Xác nhận tác động của biện pháp giảm thiểu được đề xuất đối với làn đường dành cho xe đạp trên Phố Ivy.

Cung cấp thêm chi tiết về kết quả phân tích được thực hiện tại

B a r l o w / 9 9 E

ngã tư.

Mục hành động thẩm quyền địa phương

C a n b y c h i a s ẽ c á c t h i ế t k ế
W a l n u t S t r e e t C o n n e c t i o n v ớ i
N i c o l e đ ể p h ầ n p h ố i c h o
nhóm dự án.

Q u ậ n C l a c k a m a s c h i a s ẽ c á c k ế
h o ặ c h C ả i t i ế n P h ố l v y v ớ i N i c o l e
đ ể p h ầ n p h ố i
cho nhóm dự án.

Q u ậ n C l a c k a m a s c h i a s ẽ c ô n g
v i ệ c p h ầ n t í c h t r ư ớ c đ ầ y c h o
B a r l o w / 9 9 E v ớ i N i c o l e đ ể
phân phối cho nhóm dự án.

I-205 Toll Project

Đáp tóm tắt

Chủ thể	Hội thảo giảm nhẹ I-205
Ngày và giờ	1 giờ chiều ngày 22 tháng 8 năm 2022
Vị trí	Trung tâm Điều hành & Kỹ thuật Thành phố Oregon

người tham dự	Tổ chức
DaynaWebb	Thành phố Oregon
John lewis	Thành phố Oregon
Carl mùa xuân	DKS
Luke Norman	trimet
Tom Mills	trimet
Jamie Stasny	Hạt Clackamas
Joseph Marek	Hạt Clackamas
Stephen Williams	Hạt Clackamas
Giá Nathaniel	FHWA
Shaneka Owens	FHWA
Mandy Putney	ODOT
Ted Miller	ODOT
Andrew Bastasch	ODOT
Nicole McDermott	WSP
Chris Wellander	WSP
Ken Zatarain	WSP
Edith Victoria	WSP
Abby Caringula	WSP
Dwij Dave	WSP
Nước hoa Casey	WSP
Madeline Kane	KW
Gillian Garber-Yonts	KW

1 tài liệu trình bày

- Chương trình hội thảo
- Bảng giảm thiểu tiềm năng
- Kết quả đồng bộ cho 4 nút giao thông sẽ được thảo luận tại hội thảo – Không Xây dựng và Xây dựng cho giai đoạn bị ảnh hưởng và Xây dựng với cải tiến giảm thiểu
- Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải (Dự thảo thảo luận) và Tài liệu đính kèm
- Sơ đồ Cải thiện Giảm thiểu (Triển lãm)

2 Tổng kết cuộc họp

Sau đây bao gồm một bản tóm tắt các ý kiến, câu hỏi và câu trả lời từ giảm thiểu xướng. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được phản hồi trực tiếp trong cuộc họp, nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thiện.

Trình bày phân tích giao thông vận tải

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi nhận thấy rằng Hành lang Mặt trời mọc không có trong dự án

bản đồ. Đó là một dự án ưu tiên.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Điều đó đã được chúng tôi lưu ý trước đây và nó sẽ được thêm vào bản đồ dự án.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Quá trình có bắt đầu với việc xem xét và phát triển các biện pháp giảm thiểu tiềm năng sau đó giám sát khu vực? Nói cách khác, không có giảm thiểu ngay từ đầu?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đối với các địa điểm của năm 2045, có rất nhiều điều có thể thay đổi trước năm 2045, vì vậy chúng tôi cần giám sát hệ thống để xác định xem tác động dự báo có xảy ra hay không và xác định thời gian giảm thiểu.

HOẶC Khu vực trao đổi 99E / I-205

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Điều gì xảy ra khi quyền kếp từ 99E lên đường cao tốc trên I-205 đi về hướng bắc?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Có đèn công tơ mét ở đó. Trên bản đồ, các đường màu trắng cho biết những gì

sẽ được xây dựng trong Giai đoạn 1A của Dự án Cải tiến, và các đường màu đen là những gì chúng tôi đang đề xuất. Chúng ta sẽ có thể sử dụng kế đang được xây dựng cho làn đường bổ sung ở đây.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Câu đối đã được lên kế hoạch và đang tạo ra các vấn đề chuyển hướng vào ngày 14

Phố và Phố 12. Trong phân tích trước đây, chúng tôi đã gặp phải các vấn đề về thông cầu và câu đối là một nỗ lực để khắc phục điều đó. Chúng tôi thấy rằng Đường 15 sẽ đi vào 99E. Một ô rẽ phải duy nhất sẽ ảnh hưởng đến khả năng ra ngoài cũng như tạo ra các vấn đề về cấp độ và khoảng cách tầm nhìn. TRONG

Năm 2015, chúng tôi quyết định không xem câu đối vì vấn đề quyền kếp.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi cần có hai quyền để đáp ứng các mục tiêu di chuyển của chúng tôi tại giao lộ đó. Chúng tôi đã không xem xét báo hiệu giao lộ, điều đó có thể giải quyết vấn đề về khoảng cách tầm nhìn. Với những cải tiến, chúng tôi có thể không cần câu đối.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Có cách nào để sử dụng khu vực giữa bãi đậu xe và bãi đậu xe hiện tại không?

làn đường di chuyển để có thể có một làn đường dành riêng kết hợp với đoạn đường nổi? Có rất nhiều sự nhầm lẫn cho những chiếc xe đang cố gắng ra khỏi đó. Ô tô sẽ phải băng qua một làn đường nên sẽ có một làn đường dành riêng gần như đi tự do.

Nhận xét [TriMet]: Đã có một sáng kiến bỏ phiếu được thực hiện cách đây vài năm. Dưới căn nhắc là chiếc xe buýt trên vai màu trắng. Chúng tôi đã thảo luận về việc biến đổi đó thành hai

làn đường, nhưng mối quan tâm là giảm công suất từ bốn làn. Chúng tôi đề xuất chuyển một trong số đó

làn đường vào làn đường dành riêng cho xe buýt. Điều đó sẽ làm giảm lượng giao thông hợp nhất và cung cấp cho xe buýt

ưu tiên để tạo ra một sự thay thế hấp dẫn hơn. Chúng tôi có thông tin mà chúng tôi có thể cung cấp từ phân tích của chúng tôi vài năm trước.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Điều đó sẽ hiệu quả cho đến khi chúng tôi cần làn đường rẽ trái kếp vào I-205. 99 hướng nam cần rẽ trái kếp, đó là điều mà phần vỉa hè phụ đó dành cho không gian.

Nhận xét [TriMet]: Điều đó không giải quyết được vấn đề hợp nhất các làn đường. Nếu chúng tôi trả lại làn đường thành làn đường thông suốt, sẽ có tác động đến trung tâm thành phố. Bạn có thể sử dụng không gian đó để chuyển tuyến cho đến khi có làn đường rẽ trái.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Chúng tôi sẽ nhận được rất nhiều lời phàn nàn về OR-213 đi về phía nam. Chúng tôi thường xuyên nhận được khiếu nại về việc hợp nhất ở đó.

Nhận xét [Quận Clackamas]: An toàn cần được xem xét trong lĩnh vực này. 99E là hành lang có nguy cơ tử vong cao và bất kỳ điều gì ảnh hưởng đến sự an toàn của người đi bộ đều cần được xem xét

cẩn thận. Có một nhóm người vô gia cư sử dụng các cơ sở trong khu vực này cần được xem xét. Bạn đang xem xét một hệ thống thích ứng giao thông qua khu vực này? Có nó cải tiến chúng tôi có thể làm ở đây để tăng hiệu quả.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Nếu bạn xem bản ghi nhớ, câu đối ở ^{ngày} 14 và ¹⁵ trình bày các vấn đề về đỗ xe. Có một số giao lộ trên Main Street là một thách thức.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Rẽ trái kếp trên Phố ¹⁴ sẽ hiệu quả hơn giải pháp được đề xuất trên Phố ¹⁰.

Bình luận [TriMet]: Có chỗ nào để làm làn ưu tiên quá cảnh ở đó không? chúng tôi có một số các xe buýt sử dụng tuyến đường đó và SMART cũng hoạt động ở đó. nghĩ xa hơn tắc nghẽn, nếu chúng ta nghĩ rằng phương tiện công cộng sẽ là một biện pháp giảm thiểu, thì chúng ta cần làm cho phương tiện công cộng trở nên hấp dẫn đối với khu vực. Việc thêm một làn đường bỏ qua hàng đợi khi tình trạng tắc nghẽn không thể hiện sự thất bại hoàn toàn vẫn đang làm tăng thêm sức hấp dẫn của phương tiện công cộng và đang được giảm thiểu.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Tôi biết Xe đưa đón Thành phố Oregon cũng sử dụng khu vực này.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi có thể làm việc với SMART và Xe đưa đón thành phố Oregon để hiểu việc sử dụng chúng trong lĩnh vực này.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Trung tâm vận chuyển là một điểm tắc nghẽn trong trung tâm thành phố của chúng ta cần được giải quyết.

Nhận xét [TriMet]: Tất cả các xe buýt của chúng tôi đang sử dụng làn đường hướng nam để đến trung tâm chuyển tuyến.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi nghĩ cần phải có một cuộc trò chuyện lớn hơn về một trung tâm di động trong hành lang này. Chúng tôi muốn có nhân viên vận chuyển của Quận Clackamas tham gia vào cuộc trò chuyện đó.

ĐƯỜNG SỐ 7 & ĐƯỜNG CHÍNH

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Phố Chính đã trở thành tâm điểm của thành phố với nhiều lần lặp lại. Chúng tôi đã đấu tranh căm rứt ở khu vực này. Có những cải tiến dành cho người đi bộ ở mức thiết kế 30% kéo dài từ đường thứ 10 đến đường hầm. Đường 10 và Đường 9 là một phần của cầu cạn, có nghĩa là chúng tôi sẽ phải xây dựng một cấu trúc riêng biệt. Dự án đó sẽ cần phải trải qua một phân tích lựa chọn thay thế. Chúng tôi cũng đang xem xét mở rộng vỉa hè phía sông. Các cây cầu bị hạn chế với mọi người đang cố gắng đến Hồ Oswego.

Nhận xét [Clackamas County]: Sau những cải tiến trước đó đối với Main Street, chúng tôi đã thấy phát triển ở trung tâm thành phố. Có một thành phần xã hội cần được cân bằng thông qua các chuyến đi.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Nếu bạn gặp sự cố giao thông và không thể khắc phục sự cố, làm thế nào để bạn có được một FONSI?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Vấn đề là thảo luận xem liệu chúng ta có thể đi đến một giải pháp giải quyết vấn đề di chuyển trong khu vực hay không. Nếu Thành phố Oregon và những thành phố khác đi đến một giải pháp tìm kiếm nhiều hơn nói chung về vấn đề, thì đó là một cách tiếp cận để có được FONSI. Đó là về việc đảm bảo rằng chúng ta có tính cơ động.

Phản hồi [FHWA]: Nếu không có giải pháp giảm thiểu hoạt động, chúng tôi sẽ cần tìm ra những gì phù hợp nhất.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Trung tâm thành phố có chỉ định khu vực giao thông đặc biệt. Chúng tôi đã thông qua Khu vực sử dụng hỗn hợp đa phương thức (MMA) thừa nhận rằng chúng tôi ưu tiên các phong trào ngoài các phương tiện trong khu vực.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Bạn có nói về 99E và South 2nd Street, nơi 99E đi xuống sang một làn đường?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đó không phải là giao lộ nghiên cứu. Chúng ta có thể quay lại và nhìn vào nó, nhưng nó không đáp ứng các tiêu chí trước đó của chúng tôi. Chúng tôi đã xem xét 99E một cách tổng thể nên chúng tôi có thể không có chỉ số giao cắt. Hãy cho chúng tôi biết nếu bạn có số lượng gần đây ở đó.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Bạn đã lập mô hình các vị trí giàn như thế nào và bạn có xem xét các vị trí khác nhau không? Vị trí hiện tại có tác động lớn đến việc chuyển hướng. Có thể vị trí của đó

giàn được di chuyển?



www.OregonTolling.org

Trang 4

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi có một phân tích lựa chọn thay thế mà chúng tôi có thể chia sẻ.

HOẶC 99E & ĐƯỜNG SỐ 10

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Chúng tôi có thể mở rộng lưu trữ hàng đợi tại đây vì TriMet không còn truy cập trung tâm chuyển tuyến từ bên trái trên 99E nữa. Điểm dừng bốn chiều trên Main Street lùi tới 99E và hàng dài hơn sẽ hoạt động trong vài giờ.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Đối với hàng đợi trên 99E, bạn có thể thấy kho lưu trữ tồn tại. Họ

có một làn xe buýt chỉ rẽ trái. Định tuyến lại trong tương lai của trung tâm trung chuyển không sử dụng tuyến đường đó trong

tương lai. Điều này sẽ không giải quyết được sự chậm trễ nhưng sẽ đưa ô tô ra khỏi giao thông chính để tránh bị tắc thông qua giao thông.

Nhận xét [TriMet]: Chúng tôi có một thiết kế có thể chia sẻ. Chúng tôi đang xem xét cấu hình lại trung tâm chuyển tuyến để đi từ Main Street đến McLoughlin. Xem xét các tác động đến Phố ¹⁰ và Phố ¹⁵

Sẽ hữu ích. Chúng tôi có một tuyến xe buýt chạy thường xuyên trên McLoughlin. Hấp dẫn hơn dòng đó là, chúng ta càng có ít ô tô lưu thông. Những làn đường xe buýt đó hấp dẫn ngoài sức tưởng tượng ngã tư.

ĐƯỜNG DẪN BẮC LỘ 82 & I-205

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Chúng tôi có một làn đường đi qua rẽ vào làn đường rẽ trái và đã có sự cố vượt bên. Từ một ống kính hiệu suất an toàn, điều này sẽ không hoạt động tốt. Các độ cao của cầu trúc làm cho việc điều hướng góc cua trở nên khó khăn đối với làn đường rẽ trái. Chúng tôi đã có một số trận bán kết bị lật và cũng có làn đường dành cho xe đạp đi qua cần được xem xét. Điều gì đang thúc đẩy dự án này?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Khối lượng tăng lên cùng với dự án. Chúng tôi có thể theo dõi những gì đang thúc đẩy sự gia tăng âm lượng.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Có vẻ như chiều rộng hơn ở đầu phía đông của kết cấu. Đường hướng Đông rộng rãi. Bạn có thể thực hiện bất kỳ điều chỉnh nào của sọc không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã xem xét điều đó, nó không tạo đủ chỗ để bổ sung làn đường. Biển báo có giúp được gì không?

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi đã thử điều đó trong quá khứ và không thành công.

THẢO LUẬN QUẬN CHUYÊN

Nhận xét [TriMet]: Phố chính từ Phố 10 đến Phố 15 là quan trọng nhất.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Hầu hết là từ Phố ¹⁰ đến Phố ¹². Một vài tuyến đường sẽ đi đến Phố ¹⁴.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Chúng tôi đã hạ cánh ở đâu trên làn đường vòng dành cho xe buýt qua khu vực trao đổi. Chúng ta đã đi đến một quyết định?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã nói về việc sử dụng không gian cho làn đường tránh xe buýt trước khi rẽ trái thứ hai được thêm vào. Một lựa chọn khác là tạo một làn đường khác và giữ nguyên hai làn đường rẽ trái hướng nam. Điều đó sẽ bao gồm một quyền quá cảnh. Chúng tôi không biết điều đó sẽ như thế nào ảnh hưởng đến các mẫu lưu lượng truy cập, nhưng chúng tôi có thể thực hiện một số phân tích và theo dõi. Điều đó sẽ không có bổ sung một làn đường khác.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Bạn có quan sát mức độ ưu tiên của xe buýt qua tín hiệu không?

Nhận xét [TriMet]: Chúng tôi hỗ trợ tùy chọn đó. Chúng tôi hiện không có bất kỳ ưu tiên xe buýt nào.

Nhận xét [TriMet]: Hầu hết các tuyến đường của chúng tôi đang rẽ về phía bắc và tiếp tục đi xuống McLoughlin. TÔI

muốn biết liệu tình trạng tắc nghẽn có ảnh hưởng đến các chuyến xe buýt đến trung tâm trung chuyển hay không.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã nghĩ đến việc tạo ra các làn đường tránh phương tiện công cộng trong giờ cao điểm

Chu kỳ. Hầu hết các giao lộ đều được kiểm soát dừng trong khu vực này và xếp hàng dự phòng tại các điểm dừng bốn chiều. Một làn đường trung chuyển để tránh tắc nghẽn trong khu vực này có thể hoạt động nhưng sẽ yêu cầu loại bỏ bãi đậu xe qua giờ cao điểm. Đường dốc hai làn đường yêu cầu mét. Chúng tôi sẽ cần một làn đường thứ ba để vượt qua đồng hồ. Là một số loại quá cảnh bỏ qua giá trị theo đuổi?

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Lấy đi chỗ đậu xe sẽ rất phức tạp.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Một trung tâm di động có thể là một lựa chọn ở đây. Bãi đậu xe tiếp theo đến tòa án có thể là một lựa chọn.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Kết nối Agnes với Phố chính cung cấp một kết nối khác thông qua

kết nối với 99E có thể làm giảm lưu lượng truy cập trên Phố ¹⁴. ODOT trước đây không hỗ trợ dự án. Nó kết nối từ OR 213 ở phía bên kia của I-205. Nó đã từng tồn tại.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Đi từ 99E đến OR 213 có thể kéo giao thông từ I-205.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Dự án I-205 đang sử dụng khu vực đó để dàn dựng. Nút giao thông đó có vấn đề ở phía đó và ODOT lo ngại về mặt an toàn của nó.

Nhận xét [TriMet]: Để giảm thiểu quá trình vận chuyển, dịch vụ vận chuyển cần phải được cải thiện. **Câu hỏi [Thành phố Oregon]:** Về trung tâm quá cảnh, TriMet có giống như một thứ gì

đó không?

rộng hơn cho phần này của khu vực?

Nhận xét [TriMet]: Riêng với dự án này, chúng tôi đang thực hiện đánh giá dịch vụ và vẽ lại bản đồ để phân bổ lại các cấp độ dịch vụ. Kết quả của dự án đó sẽ đến vào tháng Chín. Sẽ có một số thay đổi đối với dịch vụ tại Thành phố Oregon, nhưng trung tâm thành phố Thành phố Oregon vẫn là một điểm đến.



www.OregonTolling.org

Trang 6

Chúng tôi hy vọng sẽ có nhiều dịch vụ hơn ở trung tâm Thành phố Oregon và đi lên đồi để phục vụ

các phần khác của khu vực. Chúng tôi đang tập trung vào địa điểm trung tâm vận chuyển hiện có. Chúng tôi có một khoản dành riêng trị giá 5 triệu đô la mà chúng tôi đang tìm cách đưa vào gói vận chuyển tiếp theo.

3 mục hành động

Mục hành động của nhóm dự án

Thêm Dự án Hành lang Mặt trời m ọc C l a c k a m a s v à o b ả n đ ồ U M O . Hoàn thành.

Chia sẻ Báo cáo kỹ thuật phân tích các lựa chọn thay thế sàng lọc với những người tham dự hội thảo.

Báo cáo có sẵn trực tuyến tại địa điểm sau

[https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/FINAL%20I-205%20So sánh%20of%20Screening%20Alternatives_wAddendum_090121.p](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/FINAL%20I-205%20So sánh%20of%20Screening%20Alternatives_wAddendum_090121.pdf)

Lên lịch một cuộc họp tiếp theo để thảo luận về các biện pháp giảm thiểu cụ thể cho người đi bộ và phương tiện công cộng.

Hoàn thành.

Chia sẻ phân tích giải thích về khối lượng gia tăng tại 82nd Drive & I-205 Northbound đường dốc.

Cân nhắc SMART và các hoạt động đưa đón tại khu vực giao lộ O R 99 E & I - 205 .

Cân nhắc khả năng có một làn đường dành riêng cho phương tiện công cộng tại khu vực giao lộ O R 99 E & I - 205 .

Xem xét quản lý thích ứng các tín hiệu tại các giao lộ để tăng hiệu quả.



www.OregonTolling.org

Trang 7



I-205 Toll Project

Đáp tóm tắt

Chủ thể	Hội thảo giảm nhẹ I-205
Ngày và giờ	1 giờ chiều ngày 31 tháng 8 năm 2022
Vị trí	Sở cảnh sát Tualatin

người tham dự	Tổ chức
Cánh đồng Cody	Thành phố Tualatin
Mike McCarthy	Thành phố Tualatin
Susie Lahsene	Thành phố Rivergrove
Luke Norman	trimet
Dwight Brashear	THÔNG MINH
Carl Olson	Hạt Clackamas
Jamie Stansy	Hạt Clackamas
Mike Bezner	Hạt Clackamas
Stephen Williams	Hạt Clackamas
ngày lễ tình nhân	Quận Washington
Matt Dorado	Quận Washington
Stacy Shetler	Quận Washington
Giá Nathaniel	FHWA
Shaneka Owens	FHWA
Mandy Putney	ODOT
Matt Freitag	ODOT
Ted Miller	ODOT
Andrew Bastasch	ODOT
Nicole McDermott	WSP
Chris Wellander	WSP
Ken Zatarian	WSP
Edith Victoria	WSP
Abby Caringula	WSP
Dwij Dave	WSP
Nước hoa Casey	WSP
Rachel Haukkala	WSP
Josh Mahar	KW
Gillian Garber-Yonts	KW

1 tài liệu trình bày

- Chương trình hội thảo
- Bảng giảm thiểu tiềm năng
- Kết quả đồng bộ cho 4 nút giao thông sẽ được thảo luận tại hội thảo – Không Xây dựng và Xây dựng cho giai đoạn bị ảnh hưởng và Xây dựng với cải tiến giảm thiểu

□ Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải (Dự thảo Thảo luận) và Tài liệu đính kèm □ Bộ cục Cải thiện Giảm thiểu (Triển lãm)

2 Tổng kết cuộc họp

Sau đây bao gồm một bản tóm tắt các ý kiến, câu hỏi và câu trả lời từ giảm thiểu xuống. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được phản hồi trực tiếp trong cuộc họp, nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thiện.

Trình bày phân tích giao thông vận tải

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Bạn có thể giải thích làm thế nào bạn đạt được ngưỡng v/c là 0,05 cho phân tích của mình không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Ngưỡng này thường được sử dụng làm tiêu chuẩn cho các dự án như thế này. Chúng tôi cũng đã xem xét các dự án lớn khác trong khu vực để xem những gì họ đã sử dụng và ngưỡng đó thường là 0,05 v/c. Ví dụ, nó đã được sử dụng trong phân tích NEPA cho

Dự án Hành lang Tây Nam. Chúng tôi tin rằng đó là một ngưỡng tốt để xác định các tác động.

Nhận xét [Quận Washington]: Mọi dự án ODOT mà chúng tôi tham gia đều sử dụng ngưỡng 0,05.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Trong các tình huống mà dự án có tác động đến giao lộ, nó cho biết giảm thiểu sẽ được "xem xét". Bạn có thể làm rõ "được coi là" nghĩa là gì không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đối với trường hợp giao lộ sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn địa phương không có dự án nhưng thất bại với dự án, dự án sẽ chịu trách nhiệm giảm nhẹ toàn bộ. Trong trường hợp thứ hai, khi giao lộ dự kiến sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn của địa phương nếu không có

dự án, nhưng dự án làm cho nó tồi tệ hơn, thì dự án sẽ phải chịu trách nhiệm về một phần tương xứng phần giảm nhẹ.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Việc giảm thiểu tương xứng đó được xác định như thế nào?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đó là điều cần phải được thống nhất giữa dự án và thẩm quyền địa phương. Việc so sánh Build và No Build sẽ giúp chúng tôi xác định mức độ ảnh hưởng do lưu lượng truy cập tăng lên từ việc thu phí trên I-205. Đầu tiên, chúng tôi muốn xác định các địa điểm có khả năng giảm nhẹ, sau đó chúng tôi sẽ có thêm các cuộc thảo luận về tài trợ

Và thực hiện.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Mọi thứ được hiển thị là tác động đến v/c, và tôi không thấy các tác động về an toàn sẽ được giảm thiểu như thế nào tại các giao lộ này. Trong phần an toàn, mọi thứ đã được hiển thị trong điều kiện hiện tại. Tôi quan tâm đến việc tăng âm lượng có ảnh hưởng gì đến sự an toàn.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi có phân tích về an toàn trong chương 5 của cuốn Giao thông vận tải

Báo cáo kỹ thuật (TTR). Chúng tôi không thấy sự khác biệt lớn trong Giải pháp thay thế Xây dựng và Không Xây dựng.

An toàn là chìa khóa cho bất kỳ biện pháp giảm thiểu nào, nhưng chúng tôi không thấy dự án gây ra các tác động an toàn đáng chú ý khi so sánh với No Build.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi biết rằng việc thu phí sẽ bắt đầu vào năm 2024, nhưng phân tích giao điểm là cho năm 2027 và 2045. Chúng tôi quan tâm đến việc hiểu các phân tích giữa 2024 và 2027.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Điều đó có thể được tìm thấy trong TTR trong phần thu phí trong thời gian sự thi công.

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Có phải giao lộ từ Đường Borland và Đường Stafford phía nam đến đường Ek bị ảnh hưởng?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Phân tích của chúng tôi không chỉ ra những tác động đáng chú ý đối với các giao lộ đó. Nhận xét [Quận Washington]: Trong Dự án Hành lang Tây Nam, chúng tôi đã tham gia vào quá trình lập mô hình để chúng tôi có thể chia sẻ nhận xét. Tôi không nghĩ Quận Washington là

thoải mái với giao lộ của 65th Ave và Borland Road. Có một phong trào mất tích ở hướng đông. Đó là từ trái qua trái và được hiển thị là từ trái/phải.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã có các cuộc họp lập mô hình hàng tháng với các cơ quan địa phương và khu vực. Nếu bạn cần thêm thông tin về những điều đó, chúng tôi có thể chia sẻ điều đó. ^{Đai} lộ 65 và Borland

Con đường rất thú vị vì giao thông thay đổi như thế nào, hôm nay chúng ta sẽ nói nhiều hơn về con đường đó.

ĐƯỜNG NHÂN VIÊN / ĐƯỜNG ROSEMONT

Câu hỏi [Rivergrove]: Sẽ rất hữu ích nếu hiểu được các tác động đối với giao lộ tại Đường Childs và Đường Stafford.

ĐƯỜNG DẪN BẮC BẮC I-5 VÀ ĐƯỜNG NYBERG

Nhận xét [Quận Washington]: Tualatin đang dẫn đầu nỗ lực đưa ra các giải pháp dành cho xe đạp và người đi bộ qua nút giao thông. Các kế hoạch hiện đang được xem xét.

Nhận xét [Quận Washington]: Chúng tôi quan tâm đến tín hiệu cho xe đạp băng qua đường. Có

khả năng hợp nhất các làn đường dành cho xe đạp trong làn, trước các làn rẽ, vì vậy chúng nằm trong các làn rẽ.

Nhận xét [Quận Washington]: Tôi nghĩ bạn phải xem xét toàn bộ khu vực đó thay vì chỉ xem xét giao lộ. 65th Ave và Borland Road lùi vào Nyberg Street dưới dòng chảy điều kiện, và nó không mất nhiều thời gian để quay trở lại đường cao tốc.

Nhận xét [Clackamas County]: Bạn đang nhận được một chút dung lượng hàng đợi, nhưng nó có thể không hoạt động tốt hơn bản dựng hiện tại.

Nhận xét [Tualatin]: Chúng tôi có một trang về các dự án của thành phố dẫn đến hướng nam onramp trên trang web của chúng tôi. Ngay bây giờ, tất cả giao thông kết thúc ở làn bên phải.

Dãi và xây dựng là

lên kế hoạch cho Mùa hè năm 2023. Trong kế hoạch, làn đường bên phải và tín hiệu của Cabela đi vào I-5

Phía nam. Trong điều kiện hiện tại, làn bên phải là làn đi thẳng/rẽ phải. Kế hoạch là biến làn đường bên phải thành làn đường chỉ rẽ phải. Chúng tôi sẽ thêm một làn đường dành cho xe đạp giữa tường chắn và biển báo. Làn đường sẽ đi về phía lan can.

Bình luận [Tualatin]: Chúng tôi có rất nhiều câu hỏi về việc liệu giả định dài hạn

hoạt động tốt hay không. Chúng tôi lo ngại về ngã tư đường dốc đi về phía nam. Chúng tôi đã nghe những lo ngại về việc cho phép xây dựng một khu chung cư vì nó đã thêm các chuyến đi vào đây.

I-5 ĐƯỜNG DẪN HƯỚNG NAM VÀ NYBERG ST

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Bạn có thể cho tôi biết hai giao lộ này đang hoạt động như thế nào không?

bị ảnh hưởng bởi I-205?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Phân tích của chúng tôi, như thể hiện trong TTR, cho thấy số lượng thay đổi từ việc người dân tránh thu phí bằng cách ở trên các đường phố địa phương đi về hướng tây.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Trạm thu phí được đặt tại sông Tualatin. Chúng tôi không thấy mọi người quay lại I-205, chúng tôi thấy họ ở lại trên Đường Borland và Đường Nyberg.

ĐƯỜNG NHÂN VIÊN & ĐƯỜNG TRẺ EM

Nhận xét [Rivergrove]: Đối với Stafford Hamlet, các giả định là gì? Nó có được phát triển hay không theo kịch bản này? Giả định của tôi là không.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Các giả định của chúng tôi bao gồm tăng trưởng theo kế hoạch sử dụng đất hiện tại.

Câu hỏi [Rivergrove]: Điều gì sẽ xảy ra nếu Thành phố Rivergrove không ủng hộ việc giảm

nhẹ? Tôi có thể nhìn thấy

thành phố của chúng tôi không muốn tăng 30% lưu lượng giao thông vào các vùng lân cận.

Thành phố không hào hứng với dự án nói chung.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Quận Clackamas và Hồ Oswego sở hữu những con đường ở đây.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đó là cuộc trò chuyện tiếp theo. Đối với NEPA, chúng ta cần giảm thiểu tác động, nhưng điều đó có thể được thực hiện theo nhiều cách. Cuộc gặp với Hồ Oswego là vào ngày mai.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Điều này sẽ tốn kém và khó khăn. Tùy thuộc vào vấn đề chia sẻ tương ứng, chúng tôi có thể không quan tâm. Chúng tôi không biết nó thực tế như thế nào. TÔI

sẽ không đầu tư quá nhiều cuộc trò chuyện vào lúc này. Chúng tôi sẽ muốn biết thêm về giám sát cho năm 2045.



www.OregonTolling.org

Trang 4

Nhận xét [Hạt Washington]: Quang học không tốt do công việc gần đây ở đó bùng binh.

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Trong Không bản dựng, chúng tôi có av/c là 1,01, trong Bản dựng là 1,22. Khi chúng tôi xem xét dự đoán sự cố, chúng tôi đã gặp sự cố trong Build. Bạn có thể chia sẻ lý do tại sao các sự cố sẽ đi xuống?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ kiểm tra lại phân tích an toàn tại địa điểm này.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Mô hình có giả định rằng các dự án trong TSP của chúng ta được xây dựng?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Có. Nếu đó là một dự án đã cam kết, chúng tôi sẽ đưa nó vào.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Giả sử tất cả các dự án này được xây dựng là một bước tiến dài. Đây là lý do tại sao danh sách các dự án bị ràng buộc lại quan trọng và không chỉ là một bài tập.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đây là cách NEPA hoạt động. Họ coi RTP là xương sống cho mô hình. Đây là cách tiếp cận cho các dự án trong khu vực.

ĐƯỜNG BORLAND & 65TH AVENUE

Nhận xét [Quận Washington]: Đã có một chuyển động bị thiếu. Động tác rẽ phải hướng bắc cũng nặng như bên trái.

Nhận xét [Tualatin]: Phần lớn bên phải đi về hướng bắc của Phố 2. nó là một nặng di chuyển về phía nam ở đó.

Nhận xét [Quận Washington]: Nếu bạn gặp vấn đề trên I-5, hướng đi về phía bắc đó sẽ không hoạt động tốt. Tôi tò mò về đề xuất giảm thiểu.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Trên hướng tiếp cận về phía bắc, chúng tôi đã xác định thêm một làn đường lưu trữ rẽ phải ngắn. Đó là về việc thêm một chút năng lực tổng thể.

Nhận xét [Quận Washington]: Việc xếp hàng sẽ là vấn đề cần cân nhắc chính ở hướng bắc

bên phải. **Nhận xét [Tualatin]:** Tôi nghĩ chúng ta cần một làn đường rẽ dài hơn về hướng bắc ở đây.

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Đồng bộ hóa có xem xét giảm thiểu mà bạn đã xem xét không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Nên. Chúng ta cần xem xét giao lộ này nhiều hơn vì

vấn đề chồng lấn rẽ phải. Chúng ta cần xem xét lý do tại sao chúng ta không thấy tác động ở đây.

Bình luận [Hạt Washington]: Nếu thu phí ở dòng sông đi về hướng tây, không dễ dàng cách để đến giao lộ này trước dòng sông.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Những người từ Hồ Oswego và West Linn có thể chỉ ở trên Đường Borland thay vì đi trên đường cao tốc. Chỉ đường GIS điện tử có thể sẽ định tuyến cho bạn trên đường cao tốc.

Nhận xét [Quận Washington]: Chúng tôi có thể cung cấp thời gian tín hiệu cho 65th Ave và Borland

Đường. Nói chung, nó chạy miễn phí. Khu vực này thay đổi nếu sự phát triển của Stafford Hamlet xảy ra, mà chưa được phê duyệt.

Nhận xét [Tualatin]: Nếu có vấn đề trên I-5, thì ^{đai} lộ 65 là một trong những tuyến đường chuyển hướng và nó được sao lưu theo cả hai hướng.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Có một xe đưa đón mới trong khu vực này là Ride Connection cải tiến. Tôi muốn biết liệu có cách nào để ưu tiên quá cảnh trong khu vực này hay không.

Nhận xét [TriMet]: Sẽ giảm thiểu thu phí qua khu vực này. Dòng 76 sẽ đi đến đây. Dịch vụ Wilsonville ở phía đông của đây.

Nhận xét [SMART]: Tuyến SMART sẽ hoạt động giữa Clackamas và I-205. Chúng tôi đã đặt xe buýt cho dịch vụ đó. Các xe buýt đi theo lối ra Đường Stafford, sau đó kết nối với Ride Connection. Chúng tôi đang làm việc với nhà trường để xem liệu chúng tôi có thể sử dụng nó như một bước ngoặt hay không.

Nhận xét [Tualatin]: Chúng tôi thấy rất nhiều giá trị trong quá trình vận chuyển, nhưng chúng tôi cần thực tế về cách nhiều thay đổi chế độ chúng tôi mong đợi.

Nhận xét [THÔNG MINH]: Tôi nghĩ nó phụ thuộc vào mức độ bạn ưu tiên phương tiện công cộng. Mỗi bit của ưu tiên giúp ích rất nhiều. Có rất nhiều phương tiện giao thông chạy qua hành lang này.

ĐƯỜNG NHÂN VIÊN & ĐƯỜNG NÚI

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng ta cần xem xét các giao lộ nằm ngay dưới ngưỡng. Sự giảm va chạm trên đường cao tốc sẽ có mức tăng tương ứng ngoài đường Xa lộ. Hơn 10 năm trước, chúng tôi đã thực hiện một dự án lớn trên giao lộ này để cải thiện an toàn, do đó thật khó để tôi chấp nhận sự suy giảm an toàn này ở đây. Nguy cơ va chạm trên đường Stafford tăng lên nhiều địa điểm và chúng tôi chưa nói về việc giảm thiểu để đảm bảo an toàn. Chúng tôi chắc chắn ảnh hưởng đến sự an toàn của Đường Stafford. Chúng tôi đang xin trợ cấp an toàn liên bang cho hành lang. Đó là một con đường nông thôn nhanh chóng mà không có nhiều vai. Sẽ rất khó để giảm nhẹ.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi không quan tâm đến bùng binh như một biện pháp giảm nhẹ,

tôi

tôi chỉ lo ngại rằng nó không đủ giảm thiểu ở đây. Sẽ có một số liên quan trái
rẽ vào đây. Bản dựng 2027 sẽ gây ra mối lo ngại đáng kể về an toàn. Chúng tôi đã không nhìn
thấy những gì này



www.OregonTolling.org

Trang 6

có vẻ như chưa, nhưng đó là điều chúng ta nên nói với West Linn. Phố Willamette gần trường tiểu học, và đặc biệt là công viên.

Bình luận [Clackamas]: Tôi lo lắng về Đường Ek. Đó là một đường vòng nhanh hơn nhiều so với

Đường Borland, nếu bạn đang muốn tránh Đường Borland. Đường Ek là đường tránh chung cho I-205. Sự gia tăng về số lượng khiến tôi lo lắng hơn. Những con đường này có những vụ tai nạn sẽ đi lên. Chúng tôi đang cải thiện mức độ an toàn trên I-5 nhưng lại khiến tình hình trở nên tồi tệ hơn trên Đường Stafford. Chúng tôi cần để xem xét an toàn một cách rộng rãi.

Nhận xét [Tualatin]: Nghiên cứu về đường huyết mạch của Metro cho thấy các vụ tai nạn cao gấp bảy lần trên

huyết mạch và người thu gom hơn trên đường cao tốc. Có vẻ như những người đó có tỷ lệ tai nạn chết người cao hơn như

Tốt. Chúng tôi lo ngại về việc chuyển hướng gây ra nhiều sự cố hơn. Con số đó đến từ một Metro báo cáo an toàn.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi biết NEPA không tập trung vào tài chính, nhưng để tạo ra những

cam kết, có vẻ như chúng ta cần thảo luận về việc phân bổ doanh thu thu phí.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đó sẽ là những cam kết của ODOT, không phải các khu vực tài phán địa phương.

Kế hoạch tài chính là bước tiếp theo khi chúng tôi làm việc với FHWA. Chúng tôi sẽ không cam kết bất cứ ai

khác để làm giảm nhẹ. Nếu tác động do dự án ODOT gây ra thì ODOT sẽ chi trả. Vì

Về phần ODOT, chúng tôi sẽ cam kết thực hiện dự án có thể được tài trợ bằng nhiều cách khác nhau.

Giảm thiểu Không nhất thiết phải tài trợ doanh thu thu phí. Chúng tôi đang cam kết những gì sẽ được xây dựng. Tiếp theo là cuộc trò chuyện về tài chính.

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Điều đó hoạt động như thế nào với tỷ lệ phần trăm tương ứng?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi muốn ghi lại những giải pháp tiềm năng và

có phương pháp giám sát khi chúng ta đến gần năm 2045 hơn để hiểu tác động của dự án.

Chúng tôi có thể làm việc với các khu vực pháp lý để xin trợ cấp.

Bình luận [Clackamas County]: Thật khó để nghĩ về cách chúng ta có thể làm điều đó mà không nói chuyện về doanh thu.

3 mục hành động

Mục hành động của nhóm dự án

Chia sẻ thêm chi tiết cho phân tích thứ 65 & Borland.

Lên lịch thảo luận tiếp theo về quá cảnh. Các cuộc họp tiếp theo được lên kế hoạch.

Chia sẻ danh sách các nút giao

ngày dự ở i n g ư ờ n g 0 , 0 5 v / c (v í d ụ :
N ú i R d) .

□ X á c n h ậ n l ý d o t ỷ l ệ v / c t ắ n g
n h ư n g s ự c ổ l ại g i ả m t r o n g G i ả i
p h á p t h a y t h ế b ả n d ự n g t ại
S t a f f o r d

và Giao lộ trẻ em. Nhóm dự án đã xem xét phân tích an toàn và các sự cố đã được
được tính toán không chính xác cho Bản dựng so với Không bản dựng. Điều này đã được
giải quyết và
số lượng sự cố tăng nhẹ trong Giải pháp thay thế xây dựng tại vị trí này.

Mục hành động thẩm quyền địa phương

- T u a l a t i n c h i a s ẻ k ế h o ạ c h c h o d ự á n c ả i t i ế n T u a l a t i n I n t e r c h a n g e & N y b e r g v ớ i Nicole McDermott (nicole.mcdermott@wsp.com)
- Q u ậ n W a s h i n g t o n đ ể c h i a s ẻ t h ô n g t i n v ề t h ờ i g i a n t i n h i ệ u t ả i ⁶⁵ & B o r l a n d v ớ i N i c o l e McDermott (nicole.mcdermott@wsp.com)

I-205 Toll Project

Đáp tóm tắt

Chủ thể	Hội thảo giảm nhẹ I-205
Ngày và giờ	1 giờ chiều ngày 1 tháng 9 năm 2022
Vị trí	Trung tâm cộng đồng dành cho người lớn West Linn

người tham dự	Tổ chức
Erich Rooney	Thành phố Hồ Oswego
Will Farley	Thành phố Hồ Oswego
Daren Weiss	Thành phố Tây Linn
Erich Lais	Thành phố Tây Linn
John William	Thành phố Tây Linn
Luke Borland	Thành phố Tây Linn
Carl Olson	Hạt Clackamas
Jamie Stansy	Hạt Clackamas
Mike Benzer	Hạt Clackamas
Steve Williams	Hạt Clackamas
Luke Norman	trimet
tom xay	trimet
Giá Nathaniel	FHWA
Shaneka Owens	FHWA
Mandy Putney	ODOT
Carol Snead	ODOT
Andrew Bastasch	ODOT
Ted Miller	ODOT
Chris Wellander	WSP
Heather di chúc	WSP
Rachel Haukkala	WSP
Dwij Dave	WSP
Edith Victoria López	WSP
Nicole McDermott	WSP
Josh Mahar	KW
Ariella Dahlin	KW

1 tài liệu trình bày

- Chương trình hội thảo
- Bản trình chiếu Power Point
- Bảng tóm tắt các tác động và khả năng giảm nhẹ
- Kết quả đồng bộ hóa và triển lãm giảm thiểu
- Thảo luận Dự thảo Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Dự án Thu phí I-205

2 Tổng kết cuộc họp

Sau đây bao gồm một bản tóm tắt các ý kiến, câu hỏi và câu trả lời từ giảm thiểu xướng. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được trực tiếp phản hồi trong cuộc họp, nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thiện.

Trình bày phân tích giao thông vận tải

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Để làm rõ, Giải pháp Thay thế Không Xây dựng bao gồm Xa lộ Liên tiểu bang

Dự án thay thế cầu và dự án định giá di động khu vực?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Tất cả các dự án được đưa vào RTP đều được đưa vào Phân tích không xây dựng cho năm 2045 của chúng tôi. Chương trình thay thế cầu nối liên bang nằm trong RTP. khu vực

Dự án định giá di động thì không.

Câu hỏi [Thành phố West Linn]: Dự án đang cải thiện điều kiện tại Hidden Springs và Santa Anita như thế nào? Đó là một giao lộ nhỏ và phát hiện đó có vẻ kỳ quặc.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xem xét kết quả cụ thể cho giao lộ này và liên hệ với bạn.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Về việc Xác định Khu vực có Khả năng Tác động (API), tôi ngạc nhiên vì tiêu chí lớn hơn 100 lượt xe/giờ; đó không phải là nhiều. Điều này có liên quan đến giao lộ hoặc đoạn đường không? Đã hoàn thành phân tích độ nhạy chưa?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Nó liên quan đến các đoạn đường, giao lộ tiếp cận. Các thay đổi về khối lượng giờ cao điểm sẽ phải đáp ứng cả ba tiêu chí chứ không chỉ một tiêu chí. Đó là một cách tiếp cận tương đối chuẩn. Phương pháp được sử dụng đã được các cơ quan tham gia xem xét trước khi hoàn thành phân tích và có sự đồng thuận. Chúng ta có thể chia sẻ bản ghi nhớ phương pháp.

Câu hỏi [Thành phố Hồ Oswego]: Về phương pháp giảm thiểu đối với các giao lộ, có phải tiêu chí trì hoãn 10 giây trở lên theo đường tiếp cận hoặc giao lộ không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Giao lộ. Chúng tôi có thể cung cấp thông tin về cách tiếp cận thực hiện là tốt.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Đường Ek không được bao gồm trong mô hình nhưng là một con đường dài một dặm có mật độ giao thông cao quan trọng. ODOT có thể hoàn thành phân tích ở đây không? Dữ liệu StreetLight của chúng tôi đang hiển thị định tuyến lại đáng kể trong tổng khối lượng hàng ngày đến Đường Ek. Sẽ rất hữu ích nếu có những con số cho Đường Ek, Borland và Turner.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Có, chúng tôi có thể đưa điều đó vào dự thảo TTR cuối cùng. chúng tôi sẽ gửi của chúng tôi

Báo cáo dữ liệu đèn đường.

Nhận xét [Thành phố West Linn]: Có một bùng binh mới kết nối với Athey Creek Middle Trường học. Cũng sẽ có những cải tiến dành cho người đi bộ trên Willamette Falls Drive. Chúng tôi có thể gửi cho bạn thêm thông tin về các dự án này.

Nhận xét [TriMet]: Đối với phân tích đa phương thức, trong dữ liệu bạn cung cấp, nó cho thấy thời gian di chuyển bằng xe buýt trở nên tồi tệ hơn vào buổi sáng, trong khi chúng được cải thiện vào buổi chiều. Trên các trang trình bày, bạn sử dụng mức trung bình, do đó, nó có vẻ như là một tổng thể tích cực. Nếu mọi người mất nhiều thời gian hơn vào buổi sáng và dịch vụ tồi tệ hơn, bạn nên chỉ ra điều đó.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xem xét chia nhỏ dữ liệu AM và PM.

Đường Stafford / Đường Rosemont

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi đề nghị giữ hai làn đường giữa giao lộ này và Stafford/Childs, vì người ta đã đề cập rằng có thể có hai làn đường đi về phía nam tại đó ngã tư cũng vậy.

Nhận xét [Thành phố Hồ Oswego]: Nếu chúng ta không giữ hai làn đường giữa các giao lộ đó, điều đó sẽ chỉ đẩy các vụ va chạm và tắc nghẽn về phía nam. Tôi nhớ có một thiết kế khác cho giao lộ này, nhưng xe tải sẽ phải đi cả hai làn đường, vì vậy nó đã được thay đổi.

Câu hỏi [Thành phố Hồ Oswego]: Còn một làn trượt bên phải đi về hướng bắc lên Stafford và ngay trên Rosemont thì sao?

Nhận xét [Hạt Clackamas]: Đó sẽ là con đường chuyển hướng chính xác. Có vẻ như hàng đợi đi về phía nam đã tăng lên, đó có phải là lý do tại sao chúng tôi thêm làn đường khác không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Có, nếu bạn có thể có nhiều xe hơn đi qua, bạn sẽ giảm được hàng đợi. Tôi đồng ý rằng chúng ta đang chuyển vấn đề từ hướng bắc sang hướng nam và chúng ta có thể xem xét điều đó.

Câu hỏi [Thành phố Hồ Oswego]: Chúng tôi hiện nhận được khiếu nại về giao thông cắt ngang. Bạn đã thực hiện một nghiên cứu điểm gốc-điểm đến để xác định lưu lượng truy cập thông qua là bao nhiêu chưa?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã thực hiện một nghiên cứu phân tích người dùng khoảng hai năm trước để xem xét nguồn gốc

và điểm đến của người dùng I-205 và nhận thấy rằng có sự khác biệt về mô hình giao thông giữa các chuyến đi cao điểm và thấp điểm. Trong các chuyến đi cao điểm, một số người dùng đã đưa Stafford đến Rosemont. Trong thời gian tắt

giờ cao điểm, các chuyến đi vẫn ở trên I-205. Báo cáo đó có trên trang web và chúng tôi sẽ gửi cho bạn.

HOẶC 43 / Đại lộ McVey

Nhận xét [Thành phố Hồ Oswego]: Việc hợp nhất về phía nam đang bận rộn; Tôi không nghĩ sẽ tốt nếu di chuyển nó vì hàng đợi đã kéo dài trở lại. Giao thông đi đến Oak, nơi có một giao lộ nhỏ. Cả hai làn đường đi đến điểm đó và sau đó hợp nhất bằng dây kéo.

Nhận xét [Thành phố hồ Oswego]: Từ đường B chật cứng người vào buổi chiều và tối trung tâm thành phố đến đây. Tôi nghĩ rằng sự hợp nhất là hiệu quả ở nơi nó ở. Sao lưu là do thời gian của tín hiệu và tốc độ, nó chỉ là một khu vực tắc nghẽn.

Nhận xét [Thành phố Hồ Oswego]: Chúng tôi từng có một lối rẽ trái đi về hướng bắc, nhưng sau đó chúng tôi đã loại bỏ nó và làn đường trượt giới hạn bên phải vì chúng có nhiều vấn đề về va chạm.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Sáu tín hiệu đó có được phối hợp với nhau không?

Bình luận [Thành phố Hồ Oswego]: Tôi nghĩ họ có liên lạc. Có 20.000 ô tô và đường sắt, và tàu luôn đến vào giờ cao điểm. Đó là toàn bộ hành lang đó là vấn đề.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Các giải pháp Hệ thống giao thông thông minh (ITS) có thể hiệu quả với các điều khiển tín hiệu thích ứng, đây là điều đáng để xem xét.

Nhận xét [TriMet]: Ưu tiên tín hiệu chuyển tuyến sẽ là một cải tiến có giá trị và là thứ chúng tôi đang sử dụng ở các khu vực khác.

Nhận xét [Thành phố Hồ Oswego]: Giao thông trên hành lang này bao gồm các giao thông khác nhau đi xuống McVey về phía Rosemont đến OR 43 đến West Linn. Mọi người từ Wilsonville lấy cái này tuyến đường để tránh giao thông đường cao tốc trên đường đến Portland.

HOẶC 43/A Avenue

Nhận xét [Thành phố Hồ Oswego]: Có một ngã rẽ trái màu đỏ cũng đi về hướng bắc, có chỉ một số địa điểm nơi điều này xảy ra và chúng tôi nhận được khiếu nại. Nhưng chúng ta cần hai làn bên trái và hai làn đi qua. Lối sang đường dành cho người đi bộ ở đây là duy nhất nhưng nó là một trong những lối đi an toàn nhất của chúng tôi.

Đường Stafford / Đường Childs

Nhận xét [Quận Clackamas]: Di chuyển bức tường đó sẽ là một công việc lớn và rất tốn kém.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Có một vấn đề là để giải quyết các tác động là thu hút nhiều phương tiện hơn. Chúng tôi sẽ trở lại đây để có các cuộc trò chuyện giảm thiểu tương tự khi lưu lượng truy cập đạt đến trạng thái cân bằng.

10 / I-205 Đường dốc hướng Bắc

Câu hỏi [Thành phố West Linn]: Chúng tôi có dự án hành lang đường phố thứ 10 bao gồm ngã tư. Tôi tin rằng Giai đoạn 1 sẽ là tất cả mọi thứ ở phía bắc của đoạn đường bùng binh. Tôi sẽ nhờ Lance Calvert liên hệ với bạn để xác nhận.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Chúng tôi có 2.000 phương tiện muốn rẽ phải vào Đường số 10. Chúng tôi sẽ chỉ có thể di chuyển 500 phương tiện cùng một lúc và sau đó họ sẽ đánh vào bùng binh đó.

Bạn cần xem lưu trữ hàng đợi ở hạ lưu. Khoảng cách quá gần nên không thể xử lý việc giảm tải.

Câu hỏi [Thành phố West Linn]: Với vị trí hiện tại của trạm thu phí, mọi người có thể xuống Stafford và đi qua Willamette và xuống tại OR 43. Tại sao không di chuyển giàn để loại bỏ sự chuyển hướng này?

Tóm tắt cuộc họp: Hội thảo giảm thiểu I-205, ngày 1 tháng 9 năm 2022, 1 giờ chiều

*Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã phân tích các điểm cống khác nhau. Bởi vì phí cầu đường này là dành cho việc cải tiến cầu I-205, nên các giàn phải ở trong một khoảng cách nhất định so với cầu. Ngoài ra, bất kể chúng ta đặt giàn ở đâu, chúng sẽ tạo ra một số định tuyến lại. Những vị trí giàn này đã được
được chọn là phương án tốt nhất để hạn chế tác động. Chúng tôi có thể chia sẻ phân tích này.*

Câu hỏi [Thành phố Hồ Oswego]: Tại sao không sử dụng nút giao thông đô thị một điểm (SPUI) thay vì bùng binh? Điều này giải quyết nhu cầu của người đi bộ và giao thông.

Ngày 12 / Tháng Willamette

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi rất nghi ngờ Thành phố West Linn sẽ muốn có thêm công suất trong khu vực này, họ có một trung tâm thành phố sôi động và điều này có thể ảnh hưởng đến điều đó.

Nhận xét [Thành phố West Linn]: Chúng tôi đã gọi đây là “làn đường thứ ba của I-205” và thiết kế này

sẽ duy trì điều đó bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho dòng phương tiện. Nhiều người tham gia ăn uống ngoài trời và

các hoạt động khác dành cho người đi bộ ở đây, có một trường tiểu học và công viên ngay tại đây, điều này không lý tưởng cho

lưu lượng xe cao. Nó không có ý định thông qua; đây là một ý tưởng tồi.

Nhận xét [Thành phố Hồ Oswego]: Chủ đề chung là các tuyến đường sẽ có người định tuyến lại do thu phí sẽ yêu cầu các phương tiện lớn hơn để đáp ứng nhiều lưu lượng hơn. Đó là một vấn đề nan giải bởi vì

chúng tôi muốn có ít lưu lượng truy cập hơn chứ không phải nhiều hơn. Những chiến lược giảm thiểu này là những ý tưởng tốt cho

thông qua, nhưng đó không phải là những gì mọi người muốn. An toàn là ưu tiên số một. Một số biện pháp giảm thiểu được đề xuất này sẽ không giúp an toàn hơn cho người đi bộ, xe đạp và người lái xe. Ví dụ: chúng tôi sẽ có nhiều va chạm hơn trên Stafford và ít hơn trên xa lộ. Thông điệp quan trọng mà chúng tôi

muốn thúc đẩy là giảm thiểu các tác động về an toàn và đáp ứng các mục tiêu không có tầm nhìn của chúng tôi.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tôi nhận thấy tại đoạn dốc của Đường số 10 và tại giao lộ này, các vụ va chạm có thể đoán trước trở nên tồi tệ hơn. Có sự an toàn như một yếu tố giảm thiểu là rất quan trọng.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Phân tích người đi bộ bao gồm các cách để tăng cường an toàn cho người đi bộ, chẳng hạn như sử dụng biển báo, lối sang đường được nâng cao và tín hiệu dành cho người đi bộ. Chúng tôi sẽ xem xét những cải tiến như là một phần của giảm nhẹ.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Mức độ an toàn được đo lường như thế nào trong các tiêu chí giảm thiểu?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Mặc dù các giao lộ có các tiêu chuẩn di chuyển rất rõ ràng thông qua tỷ lệ v/c, nhưng an toàn không có các tiêu chuẩn hoặc ngưỡng xác định. Đó là nhiều hơn một cuộc thảo luận.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Bạn đã xem bản phân tích chất lượng không khí chưa? Với lượng người xếp hàng dài và lưu lượng giao thông gia tăng trên các đường phố địa phương, tôi nghĩ chất lượng không khí sẽ bị ảnh hưởng ở khu phố.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Rất khó để khoanh vùng các tác động đến chất lượng không khí ở các địa điểm cụ thể nhưng nhìn chung, dữ liệu cho thấy chất lượng không khí đã được cải thiện.

3 mục hành động

Mục hành động của nhóm dự án

Chia sẻ thêm chi tiết về lợi ích của dự án đối với Hidden Springs / Santa Anita ngã tư.

Chia sẻ Báo cáo kỹ thuật phân tích các giải pháp thay thế sàng lọc với những người tham dự hội thảo.

Báo cáo có sẵn trực tuyến tại địa điểm sau:

https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/FINAL%20I-205%20So sánh%20of%20Screening%20Alternatives_wAddendum_090121.pdf

Cung cấp thêm thông tin chi tiết về các tác động đối với việc tiếp cận các giao lộ.

Cân nhắc chia sẻ các tác động của quá cảnh dư ới dạng AM và PM thay vì mức trung bình kết hợp.

Chia sẻ Phân tích Người dùng Hành lang I - 205 .

Báo cáo có sẵn trực tuyến tại địa điểm sau:

<https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I205%20Corridor%20User%20Analysis%20Final.pdf>

Mục hành động thẩm quyền địa phương

Thành phố West Linn chia sẻ lịch trình và thiết kế bùng binh nhỏ Willamette Falls Drive .

Thành phố West Linn chia sẻ thời gian và thiết kế Dự án Hành lang Đường số 10 .



www.OregonTolling.org

Trang 6



Đáp tóm tắt

Chủ thể	Cuộc họp theo dõi giảm thiểu dự án thu phí I-205
Ngày và Giờ	Thứ Ba, ngày 29 tháng 11 1-2:45 chiều
Vị trí	Trung tâm Điều hành & Kỹ thuật Thành phố Oregon 13895 Fir Street, Thành phố Oregon 97045

người tham dự	Tổ chức
John Lewis	Thành phố Oregon
Dayna Webb	Thành phố Oregon
Kevin Chewuk	DKS - Thành phố Oregon
Mike Bezner	Hạt Clackamas
Joe Marek	Hạt Clackamas
Carl Olson	Hạt Clackamas
Jamie Stasny	Hạt Clackamas
Luke Norman	trimet
Andrew Bastasch	Nhóm dự án - ODOT
Mandy Putney	Nhóm dự án - ODOT
David Gitlin	Nhóm dự án - WSP
Rachel Haukkala	Nhóm dự án - WSP
Edith Victoria López	Nhóm dự án - WSP
Chris Wellander	Nhóm dự án - WSP
Heather di chúc	Nhóm dự án - WSP
Ken Zatarain	Nhóm dự án - WSP
Ellen Palmquist	Nhóm dự án - Kearns & West

1 tài liệu trình bày

- Chương trình cuộc họp
- Tài liệu giảm thiểu:
 - o Bảng giảm nhẹ
 - o Hiện vật
 - o Giảm thiểu an toàn

2 Tổng kết cuộc họp

Các cuộc họp theo dõi giảm thiểu Dự án Thu phí I-205 đã tạo cơ hội cho Nhóm Dự án Thu phí I-205 và các đối tác theo dõi các hội thảo mùa hè. Mục tiêu cuộc họp bao gồm:

- Cung cấp thông tin cập nhật về kế hoạch giảm thiểu trước Dự thảo đầu năm 2023. **Ấn phẩm Đánh giá Môi trường (EA).**

- Mô tả cách phản hồi về quyền tài phán được kết hợp vào phân tích an toàn bổ sung và lập kế hoạch giảm thiểu.
- Chia sẻ các bước tiếp theo về dự án EA và các cơ hội phối hợp trong tương lai.

Bản tóm tắt cuộc họp sau đây bao gồm các nhận xét, câu hỏi và phản hồi từ cuộc họp giám sát giảm nhẹ. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được phản hồi trực tiếp trong cuộc họp nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thành.

Mốc thời gian

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Quy trình xét duyệt I-205 của liên bang có giống với Dự án Định giá Di động Khu vực (RMPP) không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Liên bang đang giám sát cả hai dự án. Lệ phí I-205

Dự án sẽ không yêu cầu một thỏa thuận giá cả hợp tác. Điều này cần có sự xem xét của liên bang và chỉ cần thiết cho RMPP.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Tư cách thành viên của Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động và Ủy ban Cố vấn Thu phí Khu vực được xác định như thế nào?

Phản hồi [Nhóm dự án]:

- Đối với Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động, ODOT đã hợp tác chặt chẽ với đối tác tổ chức để xác định thành viên. [Thông tin thêm [tại đây](#).]
- Đối với Ủy ban Cố vấn Thu phí Khu vực, ODOT đã tìm đến các đối tác khu vực để khuyến nghị. [Thông tin thêm [tại đây](#).]
- Đối với Ủy ban Cố vấn Xây dựng Quy tắc Thu phí Toàn Tiểu bang, ODOT đã chấp nhận các đơn đăng ký cho thành viên. [Thông tin thêm [tại đây](#).]

Kết quả phân tích an toàn giao lộ

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Tại sao 7th Street và Main Street không nằm trong danh sách giảm nhẹ?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Không có biện pháp giảm thiểu hoạt động giao thông nào được đề xuất tại địa điểm này

vì những hạn chế về thể chất và vì đây chỉ là tác động vào năm 2027. Tác động sẽ biến mất vào năm 2045. Tuy nhiên, các cải tiến dành cho người đi bộ được đề xuất cho vị trí này để cải thiện khả năng di chuyển tổng thể trong khu vực.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Bạn có thể mô tả thông tin vị trí cho Đường số 7 và nhãn các vị trí này khác nhau (ví dụ: Cầu vượt Main Street)?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Vị trí Đường số 7 bao gồm khúc cua từ dưới Cầu Vòm đến Phố Chính & OR 99E.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Vui lòng bao gồm tất cả các vị trí trong bảng ngay cả khi chúng không được đưa vào danh sách do các biện pháp giảm nhẹ khác.

Đề xuất Giảm thiểu An toàn – OR 99E và SE Jennings Avenue

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Nhóm dự án có xem xét các cơ hội dành cho người đi bộ các cải tiến tại OR 99E và SE Jennings Avenue? Quận Clackamas có một dự án do liên bang tài trợ để thêm một vỉa hè ở phía bắc của Đại lộ SE Jennings vào năm 2023. Dự án này có thể tăng số lượng người đi bộ ở tín hiệu này.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng ta có thể xem xét thêm các cải tiến dành cho xe đạp và người đi bộ tại SE

Đại lộ Jennings.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Nhóm dự án đã xem xét việc cải thiện khả năng chiếu sáng dọc theo HOẶC

99E? Đây là một trong những hành lang xảy ra tai nạn cao nhất ở Quận Clackamas.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Hệ số giảm va chạm chỉ được áp dụng khi không có hệ thống chiếu sáng hiện có, do đó, việc cải thiện hệ số chiếu sáng hiện có sẽ khó đo lường để giảm thiểu va chạm.

Tuy nhiên, chúng ta vẫn có thể coi đây là một cải tiến tiềm năng.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Việc giảm thiểu có được khuyến nghị cho OR 99E và SE Jennings Avenue để giải quyết năng lực phương tiện không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Giao lộ này không được hiển thị dưới dạng tác động vận hành; do đó, không có biện pháp giảm thiểu hoạt động nào được đề xuất.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Tại sao các biện pháp giảm thiểu an toàn và vận hành lại được tách riêng trong tài liệu?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Nhóm dự án muốn tập trung vào thông tin mới, bao gồm các biện pháp giảm thiểu an toàn cụ thể. Giảm thiểu hoạt động có thể được bao gồm trong cùng một bảng như giảm thiểu an toàn trong tương lai và báo cáo cùng nhau.

Đề xuất Giảm thiểu An toàn – HOẶC 99E – SE Đại lộ Glen Echo đến Phố W Dartmouth và Phố W Arlington đến Phố Chính

Câu hỏi [Nhóm dự án]: Việc băng qua đường OR 99E có đáng giá cho khu vực này không?

Phản hồi [Quận Clackamas]: Có, chúng tôi sẽ hỗ trợ điều này.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Có thể đề nghị một dải phân cách có chỗ để quay đầu xe cho hành lang này. Điều này có thể bao gồm các lối rẽ trái có khoảng cách chiến lược và dải phân cách được nâng lên. Truy cập

kiểm soát dọc theo con đường sẽ cần phải được chia sẻ với ODOT Vùng 1.

Cải tiến an toàn khác

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Đoạn đường tắt hướng nam cho OR 99E lùi vào I-205 vào buổi chiều và giờ ăn trưa. Cũng có rất nhiều làn đường hoán đổi dọc theo đoạn đường này. An toàn ngoài mạng cục bộ có được xem xét không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Một làn đường phụ bổ sung sẽ được thêm vào I-205 cho hướng bắc trên đoạn đường nối giữa OR 99E và OR 213. Đoạn đi về phía nam sẽ bao gồm ba làn và làn đang lùi sẽ bị loại bỏ. Biện pháp giảm thiểu được đề xuất để tăng làn đường trên OR

99E cũng có thể giúp giảm bớt vấn đề này. Chúng tôi có thể xem xét kỹ hơn để xem liệu các bản sao lưu có còn xảy ra hay không và cũng có thể theo dõi phần này.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Những năm nào được xét cho SPIS? Tỷ lệ phần trăm

nào? *Phản hồi [Nhóm dự án]:* Chúng tôi đã xem xét năm 2020 (2017-2019) và 15

phần trăm hàng đầu.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Tại sao cây cối được khuyến nghị là biện pháp giảm thiểu đối với OR 99E –

Main Street và OR 99E – SE Jennings Avenue?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Cây xanh giúp giảm 10% lưu lượng giao thông dọc theo hành lang đó. Các biện pháp xử lý bao gồm thêm cây xanh, lắp đặt dải phân cách nâng cao, thêm tấm ốp tín hiệu và lắp đặt

định thời tín hiệu thích nghi.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Cây cần được loại bỏ khỏi danh sách cải tiến cho Cầu vượt Main Street đến Đường 14 vì chúng tôi đã thêm cây ở đó rồi.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Dự báo cho phân tích an toàn có bao gồm các biện pháp giảm thiểu vận hành không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Dự báo bao gồm các thay đổi hình học trong danh sách của ODOT. Hầu hết các thay đổi là thêm một bên trái kép, được coi là một yếu tố giảm va chạm. Nhóm dự án có thể thảo luận về các giảm thiểu hoạt động có thể ảnh hưởng đến an toàn.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Biện pháp hồi tốc độ có thể không hiệu quả trên nhiều làn đường cơ sở. Có thể có một lợi ích trong các tình huống cụ thể cho các hoạt động.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Có các vị trí cụ thể dành cho biện pháp hồi tốc độ không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Những điểm này được đề xuất xa hơn về phía bắc dọc theo đoạn đường rộng 8 làn xe.

Triển lãm giảm nhẹ

Comment [DKS]: DKS đã tiến hành phân tích đoạn này từ đường 15 đến đường 12.

Xe tải không có đủ khoảng trống trên Đường 12 và sẽ cần phải định tuyến lại đến OR 213.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Vui lòng chia sẻ phân tích đó với nhóm dự án.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Các giai đoạn dành riêng cho người đi bộ có được đề xuất tại Đường 14 hay lối băng qua đường sẽ bị xóa? Có một lối băng qua đường hiện có cung cấp lối đi thẳng đến đường mòn ven sông.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ kiểm tra xem điều đó có được tính đến trong phân tích hay không và phản hồi lại

cho bạn. Ý tưởng để tạo ra sản phẩm độc quyền này đến từ hội thảo cuối cùng.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Có nên rẽ trái kép trên OR 99E để giảm thiểu sự gia tăng các phương tiện bỏ qua trạm thu phí trên Cầu Abernethy không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Có sự gia tăng lưu lượng truy cập trên OR 99E gây ra

ngã tư đi vượt tiêu chuẩn cơ động. Để khắc phục điều này và cung cấp nhiều hơn thông qua chuyển động, một trong các tùy chọn là rẽ trái kép.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Việc rẽ trái kép HOẶC 99E sẽ gây ra vấn đề với mọi người dừng lại ở Phố Chính.

Nhận xét [TriMet]: TriMet muốn thấy điều gì đó trong EA để chỉ ra rằng đoạn OR 99E tại nút giao thông đang được xem xét làm làn đường dành cho xe buýt.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Việc giảm thiểu tại Dunes Drive có yêu cầu dỡ bỏ quảng trường không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Không, có một làn đường rộng rẽ phải và việc giảm thiểu này không liên quan đến việc dỡ bỏ quảng trường. Xe buýt sẽ sử dụng túi rẽ phải.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Đường 10 và Phố Chính có rất nhiều phương tiện giao thông và là điểm dừng bốn chiều hiệu quả. Tín hiệu của giao lộ này có thể không cải thiện hoạt động do gần với Đường sắt.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Đây có phải là đề xuất mở rộng vỉa hè dọc theo OR 99E không? Thành phố đang nỗ lực lập kế hoạch để xác định xem việc này có khả thi hay không và ước tính chi phí. Có một sự cam kết?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Nhóm dự án đã xem xét kế hoạch của Thành phố Oregon dành cho vỉa hè và ý định của chúng tôi là giảm thiểu tác động trở thành dự án mà Thành phố đã lên kế hoạch. Một khi có một cam kết giảm thiểu (có trong quyết định Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA) tài liệu), việc giảm thiểu trở thành một phần của Dự án thu phí I-205. Chúng tôi sẽ không thể tiếp tục với dự án giảm thiểu cho đến khi có quyết định của NEPA.

Mục hành động

- Nhóm dự án: Dán nhãn lại một số đoạn đường cho OR 99E và Main Street để làm rõ địa điểm
- Nhóm dự án: Xem xét các cải tiến dành cho xe đạp và người đi bộ của Quận Clackamas để Đại lộ SE Jennings tại OR 99E
- Nhóm dự án: Bao gồm các kết quả giảm thiểu hoạt động và an toàn trong cùng một bảng
- Nhóm dự án: Thảo luận về giảm thiểu hoạt động có thể ảnh hưởng đến an toàn
- DKS: Chia sẻ mô hình giao thông vận tải từ năm 2015 cho Đường 14/15

Đáp tóm tắt

Chủ thể | Cuộc họp theo dõi giảm thiểu dự án thu phí I-205
Ngày và Giờ | Thứ Ba, ngày 29 tháng 11 3:15-5:00 chiều
Vị trí | Trung tâm Điều hành & Kỹ thuật Thành phố Oregon 13895 Fir Street, Thành phố Oregon 97045

người tham dự	Tổ chức
Will Farley	Hồ Oswego
Erica Rooney	Hồ Oswego
Lance Calvert	Tây Linn
John Lewis	Thành phố Oregon
Mike Bezner	Hạt Clackamas
Joe Marek	Hạt Clackamas
Carl Olson	Hạt Clackamas
Luke Norman	trimet
Andrew Bastasch	ODOT
Mandy Putney	ODOT
Carol Snead	ODOT
David Gitlin	Nhóm dự án - WSP
Rachel Haukkala	Nhóm dự án - WSP
Edith Victoria López	Nhóm dự án - WSP
Chris Wellander	Nhóm dự án - WSP
Heather di chúc	Nhóm dự án - WSP
Ellen Palmquist	Nhóm dự án - Kearns & West

1 tài liệu trình bày

- Chương trình cuộc họp
- Tài liệu giảm nhẹ:
 - o Bảng giảm thiểu
 - o Hiện vật
 - o Giảm thiểu an toàn

2 Tổng kết cuộc họp

Các cuộc họp theo dõi giảm thiểu Dự án Thu phí I-205 đã tạo cơ hội cho Nhóm Dự án Thu phí I-205 và các đối tác theo dõi các hội thảo mùa hè. Mục tiêu cuộc họp bao gồm:

- Cung cấp thông tin cập nhật về kế hoạch giảm thiểu trước Dự thảo đầu năm 2023
 Ấn phẩm Đánh giá Môi trường (EA).

- M ô t ả c á c h p h ả n h ò i v ề q u y ề n t à i p h á n đ ư ợ c k ế t h ợ p v à o p h â n t í c h a n t o à n b ồ s u n g v à l ậ p k ế h o ặ c h g i ả m t h i ể u .
- C h i a s ẽ c á c b ư ớ c t i ếp t h e o v ề đ ự á n E A v à c á c c ơ h ộ i p h ố i h ợ p t r o n g t ư ơ n g l a i .

Bản tóm tắt cuộc họp sau đây bao gồm các nhận xét, câu hỏi và phản hồi từ cuộc họp giám sát giảm nhẹ. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được phản hồi trực tiếp trong cuộc họp nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thành.

Kết quả phân tích an toàn giao lộ

Nhận xét [Hồ Oswego]: Nâng cao lối băng qua đường ở Stafford và Rosemont có thể có những tác động chưa được xem xét. Thêm lối băng qua đường được nâng cao vào đường huyết mạch là không hợp lý

ở đây và chỉ có hoạt động dành cho người đi bộ ở phía bắc.

Câu hỏi [Lake Oswego]: Tại sao các biện pháp giảm thiểu an toàn và vận hành lại được tách biệt trong nguyên vật liệu?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Nhóm dự án muốn tập trung vào thông tin mới, bao gồm các biện pháp giảm thiểu an toàn cụ thể. Chúng tôi sẽ kết hợp các biện pháp giảm thiểu hoạt động trong cùng một bảng với các biện pháp giảm thiểu an toàn trong báo cáo trong tương lai.

Kết quả an toàn phân khúc

Nhận xét [Quận Clackamas]: Thêm một làn đường khác vào bùng binh tại Đường SW Stafford và Đường SW Johnson có thể không thực tế.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Vào năm 2045, giao lộ này có thể vượt ngưỡng di chuyển. Điều này sẽ được theo dõi. Các cải tiến về an toàn mà Clackamas County đang thực hiện dọc theo phân khúc này

xóa nó khỏi danh sách cho năm 2027.

Đề xuất giảm thiểu an toàn

Nhận xét [West Linn]: Chúng tôi có thể quan tâm đến việc bật/tắt các đường dốc thu phí để giảm thiểu việc chuyển hướng từ I-205.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Làm cách nào để các vị trí giàn này được xác định là có tác động ít nhất?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Mô hình hóa cấp cao đã được tiến hành cho các vị trí giàn. Cái này thông tin có thể được chia sẻ lại với các khu vực pháp lý và đã được chia sẻ sau khi giảm thiểu hội thảo vào mùa hè.

Câu hỏi [West Linn]: Bạn có thể giải thích số tiền tài trợ sẽ có sẵn cho giảm thiểu, bởi vì rất nhiều thứ có thể thay đổi từ nay đến năm 2045.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Các đề xuất giảm thiểu cuối cùng sẽ trở thành một phần của Dự án thu phí I-205. ODOT sẽ không thể tiếp tục xây dựng vào năm 2024 nếu không di chuyển

tiếp tục với giai đoạn thiết kế để giảm thiểu. Thời gian thực hiện các biện pháp giảm thiểu vẫn đang được nghiên cứu.

Câu hỏi [West Linn]: ODOT có chịu trách nhiệm xây dựng biện pháp giảm thiểu hay ODOT sẽ cung cấp vốn cho các khu vực pháp lý để hoàn thành các dự án?

Phản hồi [Nhóm dự án]: ODOT chịu trách nhiệm đảm bảo rằng việc giảm thiểu xảy ra, nhưng sẵn sàng thảo luận về việc triển khai với các khu vực tài phán địa phương nếu họ muốn có nhiều quyền kiểm soát hơn trên các dự án cụ thể.

Câu hỏi [Thành phố Oregon]: Quy trình NEPA có thể dẫn đến quyết định cấm thu phí không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Nhà nước có thẩm quyền thực hiện thu phí khi xây dựng cầu hoặc đường hầm. ODOT đã làm việc với FHWA trong quá trình NEPA vào sự đồng tình. Nếu ODOT có thể giảm thiểu tất cả các tác động thu phí, thì Dự án thu phí I-205 sẽ được triển khai. Nếu ODOT không thể giảm thiểu tất cả các tác động, dự án sẽ trải qua giai đoạn

Tuyên bố tác động môi trường (EIS). Điều này liên quan đến việc giảm thiểu và giảm thiểu các tác động, đồng thời tiết lộ bất kỳ tác động nào không thể giảm thiểu. EIS Cuối cùng nhận được Hồ sơ Quyết định từ chính phủ liên bang. Trong trường hợp có EIS, các khu vực pháp lý địa phương có thể nhận được ít hơn giảm nhẹ để chuyển hướng.

Câu hỏi [Hồ Oswego]: Nỗ lực này sẽ tiêu tốn bao nhiêu tiền?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Toàn bộ chi phí của Dự án không được biết cho đến khi các cam kết giảm thiểu được hoàn tất. Nếu không có doanh thu từ việc thu phí để thanh toán cho tất cả các khía cạnh của dự án, bao gồm giảm thiểu, thì các khoản tiền này sẽ đến từ các nguồn khác.

Câu hỏi [Hồ Oswego]: Tại sao tiểu bang không thể tăng thuế gas?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Thuế gas không đủ và đã tăng vào năm 2017. ODOT hy vọng sẽ làm việc với các khu vực pháp lý địa phương để xác định các biện pháp giảm thiểu giúp cải thiện kết quả.

Nhận xét [West Linn]: Điều quan trọng là phải xem xét cách giữ âm lượng ở mức công suất bằng hoặc thấp hơn

mức hiện tại với việc mở rộng I-205. Các khu vực pháp lý địa phương sẽ được bồi thường cho việc chuyển hướng,

nhưng giảm thiểu sẽ không giải quyết được các vấn đề hiện có.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Chi phí giảm nhẹ có ảnh hưởng đến phí cầu đường không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: ODOT sẽ thanh toán cho việc giảm nhẹ, đây không phải là trách nhiệm của các khu vực tài phán. Doanh thu thu phí có thể được sử dụng cho hầu hết các biện pháp giảm thiểu đã được thảo luận. ODOT được yêu cầu hoàn thành việc giảm thiểu để tiếp tục với dự án.

Triển lãm giảm nhẹ

Câu hỏi [TriMet]: Tại sao ưu tiên tín hiệu chuyển tuyến không được đưa vào như một biện pháp giảm thiểu cho OR 43?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Sau khi kế hoạch dịch vụ của TriMet được hoàn thiện, nhóm dự án sẽ có các cuộc trò chuyện bổ sung để xác định cách điều này sẽ giao tiếp với EA. Bản nháp EA sẽ được xuất bản để lấy ý kiến và các thay đổi bổ sung sẽ được thực hiện trước EA sửa đổi.

Câu hỏi [Lake Oswego]: Lake Oswego đã bị ODOT từ chối cho đi bộ qua đường tại Đại lộ McVey và OR 43 nhiều lần vì hành lang này quá tải. Tại sao bây giờ nó được đề nghị như là một giảm thiểu?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Đối với hành lang này, điều khiển tín hiệu thích ứng sẽ giúp cải thiện kết nối giữa các tín hiệu. Chúng tôi sẽ xem xét lý do tại sao yêu cầu đã bị ODOT Khu vực 1 từ chối trong quá khứ.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Giảm 41% tỷ lệ tử vong/nghiêm trọng và người đi bộ/xe đạp tai nạn gây hiểu nhầm vì không có bất kỳ vụ tai nạn chết người nào dọc theo hành lang này.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Thống kê này đã được sửa đổi thành 28% và ODOT sẽ sửa con số để cho biết rằng nó dành cho tất cả các sự cố và dựa trên mô hình chỉ số dự đoán.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Quận Clackamas đã nhận được tài trợ để cải thiện đường Willamette Falls Drive từ Đường 16 đến Đường Ostman vào năm 2023.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Đề xuất sử dụng bùng binh thay vì dừng ở mọi hướng tại SW Borland Rd và SW Ek Rd. Có rất ít người đi bộ trên đường và một số giao thông đi xe đạp.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Đường Ek Rd sẽ là tuyến đường chuyển hướng chính và giao lộ SW Ek Rd và SW Borland Rd sẽ được hỗ trợ.

Nhận xét [West Linn]: Giàn thu phí có thể được sử dụng ở đoạn đường phụ vào SW Stafford Rd để ngăn mọi người vượt qua trạm thu phí.

Nhận xét [Thành phố Oregon]: Việc thu phí trên I-205 sẽ bắt đầu vào năm 2025 cùng với việc thu phí trên I-5 và I-205 cho Dự án Định giá Di động Khu vực.

Mục hành động

- Nhóm dự án: Chia sẻ báo cáo về vị trí giàn
- Nhóm dự án: Xem xét lý do tại sao các yêu cầu tại McVey Avenue và OR 43 bị từ chối bởi ODOT trong quá khứ
- Nhóm dự án: Bao gồm các kết quả giảm thiểu hoạt động và an toàn trong cùng một bảng
- Nhóm dự án: Chính sửa thống kê an toàn trên triển lãm Hồ Oswego để khẳng định rằng nó dành cho tất cả mọi người
sự cố và dựa trên mô hình chỉ số dự đoán

I-205 Toll Project

Đáp tóm tắt

Chủ thể	Cuộc họp theo dõi giảm thiểu dự án thu phí I-205
Ngày và Giờ	Thứ Năm, ngày 1 tháng 12 3:00-5:00 chiều
Vị trí	Văn phòng ODOT Khu vực 1 18277 SW Boones Ferry Rd, Portland, OR 97224

người tham dự	Tổ chức
Mike McCarthy	Thành phố Tualatin
Susie Lahsene	Thành phố Rivergrove
Matt Dorado	Quận Washington
Karen Buehrig	Hạt Clackamas
Mike Bezner	Hạt Clackamas
Carl Olson	Hạt Clackamas
Kelsey Lewis	THÔNG MINH
Andrew Bastasch	Nhóm dự án - ODOT
David Gitlin	Nhóm dự án - WSP
Rachel Haukkala	Nhóm dự án - WSP
Edith Victoria López	Nhóm dự án - WSP
Chris Wellander	Nhóm dự án - WSP
Heather di chúc	Nhóm dự án - WSP
Ellen Palmquist	Nhóm dự án - Kearns & West

1 tài liệu trình bày

- Chương trình cuộc họp
- Tài liệu giảm thiểu:
 - o Bảng giảm thiểu
 - o Hiện vật
 - o Giảm thiểu an toàn

2 Tổng kết cuộc họp

Các cuộc họp theo dõi giảm thiểu Dự án Thu phí I-205 đã tạo cơ hội cho Nhóm Dự án Thu phí I-205 và các đối tác theo dõi các hội thảo mùa hè. Mục tiêu cuộc họp bao gồm:

- Cung cấp thông tin cập nhật về kế hoạch giảm thiểu trước Dự thảo đầu năm 2023. **Ấn phẩm Đánh giá Môi trường (EA).**
- Mô tả cách phản hồi về quyên tài phán đượ c kết hợp và o phân tích an toàn bổ sung và lập kế hoạch giảm thiểu.
- Chia sẻ các bước tiếp theo về dự án EA và các cơ hội phối hợp trong tương lai.

Bản tóm tắt cuộc họp sau đây bao gồm các nhận xét, câu hỏi và phản hồi từ cuộc họp giám sát giảm nhẹ. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được phản hồi trực tiếp trong cuộc họp nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thành.

Đề xuất giảm thiểu an toàn

Nhận xét [Quận Clackamas]: Trong báo cáo, xin lưu ý rằng chỉ những thương tích gây tử vong và loại A mới được xem xét cho các tiêu chí chính.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Tấm ốp lưng phản quang là thông lệ tiêu chuẩn nên có vẻ như đây là một biện pháp giảm thiểu an toàn kém hiệu quả, vì dù sao thì nó cũng có khả năng sẽ được hoàn thành.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Tấm ốp phản quang chỉ là một biện pháp giảm thiểu an toàn được đề xuất. Chúng tôi cũng sẽ tiếp tục thảo luận về các mục bổ sung có thể được đưa vào EA sửa đổi.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Quận Clackamas không có kế hoạch cải tiến cho Phố Nyberg và các đường dốc hướng bắc I-5, chỉ các đường dốc hướng nam.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xóa văn bản này khỏi bảng giảm thiểu được đề xuất.

Nhận xét [Thành phố Tualatin]: Tualatin không cấu hình lại Phố Nyberg và giao lộ hướng bắc I-5.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ cập nhật nội dung này trong bảng giảm thiểu được đề xuất.

Triển lãm giảm nhẹ

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Bạn có thể chia sẻ bảng tính cho hành lang Tualatin, bao gồm cả việc phân tách các báo cáo thương tích và bất kỳ dữ liệu hỗ trợ nào cho các biện pháp giảm thiểu năm 2027 không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Thông tin cho mỗi giao lộ được bao gồm trong dự thảo Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải đã được gửi cho bạn trước cuộc họp này. Các phân phối loại A và các vụ tai nạn chết người đã được áp dụng cho phân tích Sổ tay An toàn Đường cao tốc. Chúng tôi rất vui được cùng bạn xem qua các bước này vào một ngày trong tương lai nếu bạn có thắc mắc về chúng.

Nhận xét [SMART]: SMART sẽ có khả năng tăng dịch vụ hàng giờ với Forward Together lên dịch vụ nửa giờ tùy thuộc vào khả năng tài chính. SMART sẽ cung cấp dịch vụ từ Wilsonville dọc theo I-205 qua Tualatin.

Câu hỏi [SMART]: Xe quá cảnh SMART có được miễn phí trên I-205 không? Một số THÔNG MINH

xe nhỏ hơn xe buýt tiêu chuẩn.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Xe cấp cứu và xe trung chuyển sẽ được miễn phí cầu đường.

Nhận xét [SMART]: Các khu vực cần giảm thiểu xe đạp và người đi bộ có thể không đủ điều kiện

bởi vì thứ hạng không xấu đi đáng kể sau khi thu phí được thực hiện và không thành công đủ điều kiện giảm nhẹ.

Nhận xét [Tualatin]: Những cải tiến tại Phố Nyberg và I-205 sẽ tập trung vào việc phân bổ giao thông vượt qua các làn đường và không lùi vào làn đường bên phải. Những cải tiến này sẽ không thêm dung tích. Dự án này sẽ được đấu thầu vào năm 2023. Thành phố Tualatin cũng đang xem xét xe đạp và các cải tiến dành cho người đi bộ ở đoạn đường nối từ hướng đông sang hướng nam.

Nhận xét [Quận Washington]: Xếp hàng đi về hướng nam của I-205 trên Đại lộ SW 65 sao lưu vào Nyberg Lane mỗi ngày.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Một trong những lợi ích của dự án này là cải thiện hoạt động của I-205. Một số phương tiện giao thông trên Đại lộ SW 65 sẽ chuyển sang I-205. Chúng tôi đang tập trung vào các khu vực mà việc thu phí sẽ gây ra vấn đề, nhưng nhiều khu vực sẽ được cải thiện, đặc biệt là trong Cao điểm PM.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Quận Clackamas đang xây dựng một bùng binh tại Đường Childs và Đường SW Stafford (được thảo luận trong hội thảo giảm thiểu). Bùng binh theo kế hoạch có thể sẽ cần cải tiến vào năm 2045.

Nhận xét [Thành phố Rivergrove]: Việc thu phí sẽ gây ra một số tác động ở hạ lưu đối với trường tiểu học trên đường SW Childs. Sự gia tăng lưu lượng truy cập sẽ là đáng kể đối với một người thu gom như SW Childs Road và có thể cần giảm thiểu an toàn.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi nghe nói rằng mọi người đã sử dụng Đường SW Childs làm tuyến đường thay thế nếu I-205 bị tắc nghẽn và sẽ xem xét giảm thiểu an toàn.

Nhận xét [Thành phố Tualatin]: Đường SW Borland và Đại lộ SW 65 đã quá tải. Tuyến đường này được sử dụng để chuyển hướng từ I-5 và có một trong những đỉnh PM lớn nhất. Thành phố của

Tualatin đã thúc đẩy tài trợ để khắc phục vấn đề năng lực và đang làm việc với cả hai quận để thực hiện một dự án trong tương lai.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Quận Clackamas có kế hoạch cải tạo vỉa hè dự án trên đường SW Borland.

Câu hỏi [Nhóm dự án]: Kết nối các giao lộ dọc theo SW 65 có hợp lý không? Đại lộ bằng cách mở rộng hệ thống SCATS?

Phản hồi [Quận Clackamas]: Không, do khoảng cách giữa hai ngã tư quá xa. Sẽ tốt hơn nếu đặt tín hiệu miễn phí tại Đường SW Sagert và Đường SW Borland vì chúng không phối hợp nhịp nhàng.

Phản hồi [Thành phố Tualatin]: Sẽ rất hợp lý nếu có được một số thông tin liên lạc giữa tín hiệu, nhưng chúng tôi không muốn cam kết với một hệ thống cụ thể.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Có cáp quang trên Ngõ Nyberg ra Đại lộ 65 SW.

Câu hỏi [SMART]: “Công nghệ được chấp nhận” có ý nghĩa gì đối với việc cải thiện phương tiện công cộng tại SW 65th Avenue và SW Borland Road?

Phản hồi [Nhóm dự án]: ODOT sẽ giám sát công nghệ tín hiệu được triển khai trên Bộ phận Street để xem liệu có bất kỳ mối quan tâm công nghệ thông tin. Điều này có thể được sử dụng tại SW 65th Avenue và SW Borland Road để đảm bảo xe buýt không bị kẹt tại giao lộ này.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Quận Clackamas sẵn sàng sử dụng công nghệ đã trải qua thử nghiệm PBOT. Quận Clackamas sử dụng cùng một hệ thống tín hiệu trung tâm và sẽ dễ dàng thực hiện các thay đổi. Cần có sự phối hợp giữa Quận Clackamas và Quận Washington đối với các tín hiệu tại Đường SW Sagert và Đường SW Borland vì các tín hiệu này do mỗi quận vận hành.

Câu hỏi [SMART]: ODOT có cân nhắc chạy xe buýt trên đường I-205 để cải thiện hoạt động vận chuyển không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Sau khi bắt đầu thu phí trên I-205, chúng tôi hy vọng các hoạt động vận chuyển sẽ được cải thiện. Sẽ có một thách thức hiện tại để vận hành xe buýt trên vai trong khi tránh tiếng ồn ào dai.

Câu hỏi [SMART]: Khi nào các vạch kẻ đường và các cải tiến sẽ được thực hiện cho I-205? SMART đang lên kế hoạch có một tuyến xe buýt trên I-205 trước khi bắt đầu thu phí.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Các đoạn đường trên I-205 có dải âm thanh ồn ào là một thách thức đối với xe buýt

các tuyến đường và sẽ cần phải được di chuyển. Ngoài ra, hai làn đường sẽ được mở trong quá trình xây dựng, nhưng lề đường có thể bị đóng. Chúng tôi sẽ gửi lại câu hỏi này cho nhân viên ODOT và liên hệ với

THÔNG MINH.

Nhận xét [SMART]: SMART vận hành dịch vụ thông qua các cơ sở y tế giống như TriMet.

Nhận xét [SMART]: Giảm thiểu nên xem xét phần cứng mà SMART sẽ cần cho bất kỳ thay đổi hệ thống tín hiệu nào.

Nhận xét [Quận Washington]: Các quỹ cần được chỉ định cho bất kỳ nhu cầu giảm thiểu nào phát sinh từ việc giám sát.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Đánh giá cao những thay đổi đã được thực hiện giữa các hội thảo và các cuộc họp tiếp theo.

Mục hành động

Nhóm dự án: Trong báo cáo, lưu ý rằng chỉ những thương tích gây tử vong và loại A được sử dụng trong

tiêu chí chính để giảm thiểu

Nhóm Dự án: Xóa bỏ “các cải tiến dành cho người đi bộ/xe đạp đã được lên kế hoạch của Quận Clackamas”

từ bảng giảm thiểu được đề xuất cho khu vực trao đổi Nyberg

Nhóm dự án: Cập nhật văn bản trong bảng giảm thiểu được đề xuất để phản ánh rằng Tualatin không

cấu hình lại giao lộ hướng bắc tại Nyberg/I-205

Nhóm dự án: Theo dõi SMART về thời gian xây dựng I-205

Nhóm Dự án: Xem xét việc giảm thiểu an toàn dọc theo Đường SW Childs

Nhóm dự án: Xem xét việc xếp hàng tại SW 65th Avenue & SW Borland Road

Đáp tóm tắt

Chủ thể	Cuộc họp theo dõi giảm thiểu dự án thu phí I-205
Ngày và Giờ	Thứ Sáu, ngày 9 tháng 12 9:30-11:30 tối
Vị trí	Canby Council Chambers Room – 222 NE 2nd Ave, Canby OR 97013

người tham dự	Tổ chức
Don Hardy	Thành phố Canby
Ryan Potter	Thành phố Canby
Thị trưởng Brian Hodson	Thành phố Canby
Gỗ Todd	Vận chuyển Khu vực Canby (CAT)
Mike Strauch	Khu Giao thông Vận tải Nam Clackamas (SCTD)
Joe Marek	Hạt Clackamas
Mike Bezner	Hạt Clackamas
Jamie Stansy	Hạt Clackamas
Kevin Chewuk	DKS
Andrew Bastasch	ODOT
Heather di chúc	Nhóm dự án - WSP
Chris Wellander	Nhóm dự án - WSP
Rachel Haukkala	Nhóm dự án - WSP
Edith Victoria López	Nhóm dự án - WSP
David Gitlin	Nhóm dự án - WSP
Josh Mahar	Nhóm dự án - Kearns & West
Gillian Garber-Yonts	Nhóm dự án - Kearns & West

1 tài liệu trình bày

- Chương trình cuộc họp
- Tài liệu giảm thiểu :
 - o Bảng giảm thiểu
 - o Hiện vật
 - o Giảm thiểu an toàn

2 Tổng kết cuộc họp

Các cuộc họp theo dõi giảm thiểu Dự án Thu phí I-205 đã tạo cơ hội cho Nhóm Dự án Thu phí I-205 và các đối tác theo dõi các hội thảo mùa hè. Mục tiêu cuộc họp bao gồm:

I-205 Toll Project

- C u n g c á p t h ô n g t i n c á p n h â t v ề k ế h o ặ c h g i ả m t h i ể u t r ư ớ c D ự t h ả o đ ầ u n ă m 2 0 2 3 Á n p h ẩ m Đ á n h g i ả M ô i t r ư ờ n g (E A) .
- M ô t ả c á c h p h ả n h ò i v ề q u y ề n t à i p h á n đ ư ợ c k ế t h ợ p v à o p h ậ n t í c h a n t o à n b ỗ s u n g v à l ậ p k ế h o ặ c h g i ả m t h i ể u .
- C h i a s ẻ c á c b ư ớ c t i ếp t h e o v ề đ ự á n E A v à c á c c ơ h ộ i p h ố i h ợ p t r o n g t ư ờ n g l a i .

Bản tóm tắt cuộc họp sau đây bao gồm các nhận xét, câu hỏi và phản hồi từ cuộc họp giám sát giảm nhẹ. Nhận xét, câu hỏi và câu trả lời không được viết nguyên văn mà thay vào đó được tóm tắt để nắm bắt mục đích chính và các điểm chính từ cuộc thảo luận. Một số ý kiến không nhận được phản hồi trực tiếp trong cuộc họp, nhưng sẽ được coi là phân tích và EA được hoàn thành.

Đề xuất giảm thiểu an toàn – Thảo luận sơ bộ

Câu hỏi [CAT]: Làm cách nào để nhóm dự án biết liệu một biện pháp giảm thiểu có khắc phục được vấn đề đã xác định hay không mà không xác định khung thời gian liên quan đến ngày giao lộ sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn tuân thủ?

Phản hồi [Nhóm Dự án]: ODOT sử dụng phương pháp Sổ tay An toàn Đường cao tốc (HSM) để dự đoán tần suất va chạm được xác định là nghiêm trọng, gây tử vong hoặc chỉ thiệt hại về tài sản. Nhóm dự án xem xét có bao nhiêu sự cố xảy ra cả khi có và không có dự án, sau đó là sự cố

yếu tố giảm thiểu được thêm vào dựa trên giảm thiểu được đề xuất.

Câu hỏi [Canby]: Độ trễ gia tăng có được đưa vào mô hình an toàn không? CHIỀU 2027 cực đại tăng từ 167 giây lên 304 giây trễ.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Không trực tiếp. Để đảm bảo an toàn, chúng tôi sử dụng Hệ thống chỉ số ưu tiên an toàn

(SPIS) và tính đến việc đo lường tín hiệu và lượng người. Sự chậm trễ là từ

phân tích đồng bộ. Giao lộ này nằm trong tầm ngắm của chúng tôi vì nó có vấn đề về vận hành và nó nằm trên trang SPIS. Các biện pháp giảm thiểu an toàn được đề xuất sẽ không nhất thiết cải thiện hoạt động, nhưng

giảm thiểu hoạt động được đề xuất khi được bảo hành dựa trên phân tích hoạt động.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Các vấn đề vận hành có liên quan đến an toàn.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi có các giai đoạn rẽ được bảo vệ khi rẽ trái và chúng tôi đã nói về việc bổ sung các dải cảnh báo xúc giác cho các phương tiện tại OR 99 và Phố Ivy. Về mặt vận hành, khi đồng bộ hóa đạt đến một mức nhất định, chúng tôi sẽ cắt nếu nó không hoạt động vì nó trở nên không chính xác.

Nhận xét (Quận Clackamas): Thời gian tín hiệu đã được điều chỉnh lại giữa Đường Pine và Phố Elm khoảng sáu tháng trước. Phần này được điều phối như một phần của dự án lát lại và họ được kết nối với nhau, ngoại trừ Redwood Street.

I-205 Toll Project

Đề xuất giảm nhẹ – OR 99E và South Ivy Street

Bình luận [ĐKS]: Ngã tư này được bảo vệ.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xác nhận mô hình của chúng tôi phản ánh các hoạt động rẽ trái được bảo vệ.

Nhận xét [CAT]: Tôi quan tâm đến các phương pháp điều trị có thể gắn kết. Chúng tôi đã có vấn đề với

họ trong quá khứ; mọi người không coi chúng là lề đường.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xem xét vấn đề này. Một lựa chọn có thể là xem xét lại giai đoạn.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Bạn có thể chạy cho phép với khoảng trống theo từng giai đoạn và tắt nó đi nếu có quá nhiều phương tiện. Dữ liệu chỉ ra rằng có một số quản lý truy cập các chiến lược có thể được thực hiện để giảm va chạm giữa Phố Ivy và Phố Locust.

Đề xuất Giảm thiểu An toàn – HOẶC 99E – N Redwood Street đến SE Berg

Đại lộ

Hỏi [ĐKS]: Hầu hết vỉa hè đều tiếp giáp trực tiếp với lòng đường. Cây cối trên đường sẽ yêu cầu lấy các kiện hàng và có giới hạn về quyền ưu tiên (ROW) dọc theo đường cao tốc. Bạn sẽ bao gồm một kế hoạch cho các vị trí cây đường phố?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xem xét chỗ nào có lỗ hổng trong ROW. Chúng ta chỉ cần thực hiện một trong các biện pháp giảm thiểu an toàn được đề xuất để phân khúc không bị ảnh hưởng.

Một giảm thiểu tiềm năng khác là thêm một trung vị. Đây là những giảm thiểu bắt đầu. Chúng tôi đang hy vọng

nhận thêm thông tin đầu vào về những gì các cơ quan nghĩ về những điều này và liệu chúng có khả thi hay không.

Nhận xét [Quận Clackamas]: Với các biện pháp giảm nhẹ được đề xuất, tôi không biết mức độ hiệu quả

cây sẽ được. Không có làn đường dành cho xe đạp trên đoạn đường này có nghĩa là xe tải chiếm làn đường bên phải. Ngoài ra, liên quan đến giảm thiểu thực thi được đề xuất, đó không phải là điều mà quận có thể

đảm bảo. Thực thi tự động là không hợp pháp bên ngoài giới hạn thành phố. Nếu Thành phố thực hiện

thực thi, ODOT sẽ phải đồng ý với nó.

Nhận xét [Canby]: Trước đây chúng tôi không hỗ trợ thực thi tự động. Giao thông Ủy ban An toàn sẽ xem xét lại điều này và phát triển một khuyến nghị. Hội đồng thành phố đang thay đổi vào ngày

ngày 1 tháng 1 năm 2023 và hội đồng mới có thể có nhiều lợi ích hơn.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Những biện pháp giảm nhẹ này đóng vai trò là điểm khởi đầu. Điều chỉnh có thể được

thực hiện để lựa chọn các biện pháp giảm nhẹ khả thi nhất để giảm tác động.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Bạn có thể giải thích quy trình thảo luận về giảm nhẹ và xác định những gì sẽ được bao gồm trong EA?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã xem xét tính khả thi, nhưng còn nhiều việc phải làm. sử dụng phản hồi của cơ quan, chúng tôi sẽ điều chỉnh các biện pháp giảm thiểu trong Dự thảo EA. Ví dụ, chúng ta sẽ xem xét các khả năng tồn tại của cây xanh đường phố. Chúng tôi cũng sẽ xem xét các nhận xét của công chúng về Dự thảo EA và thực hiện thêm sàng lọc để đảm bảo rằng các biện pháp giảm thiểu được liệt kê trong EA sửa đổi là hoàn toàn khả thi.

I-205 Toll Project

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Nhóm dự án sẽ tổ chức một hội thảo khác để thảo luận giảm thiểu?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng ta sẽ thảo luận về cách thu thập thêm phản hồi. Chúng tôi muốn đảm bảo rằng các mối quan tâm và câu hỏi được trả lời.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: Có cần phải có thỏa thuận giữa Canby, Quận Clackamas và ODOT để hoàn thiện danh sách các biện pháp giảm thiểu không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: NEPA không yêu cầu phải có thỏa thuận. NEPA yêu cầu rằng dự án giảm thiểu dưới ngưỡng. Chúng tôi sẽ không dựa vào bất kỳ biện pháp giảm nhẹ nào và mục tiêu của chúng tôi đã không loại trừ bất kỳ biện pháp giảm thiểu an toàn tiềm ẩn nào.

Câu hỏi [Canby]: ODOT có đang xem xét các cải tiến ngoài mức an toàn không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi cũng đang xem xét các cải tiến về hoạt động.

Câu hỏi [Quận Clackamas]: ODOT có bắt buộc phải giảm thiểu tác động an toàn cho năm 2045 ở

ngoài giám sát?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi chưa có biện pháp giảm thiểu cho năm 2045, vì chúng tôi đang bắt đầu

với thời hạn gần. Giám sát sẽ được sử dụng để xác định xem/khi nào cần giảm thiểu và chúng tôi sẽ chịu trách nhiệm tài trợ cho bất kỳ biện pháp giảm thiểu nào được xác định. Chúng tôi không thấy nhiều địa điểm an toàn hiển thị là không phù hợp với mô hình năm 2045, nhưng dự án sẽ

được yêu cầu bao gồm những địa điểm đó. giảm nhẹ. Bất cứ điều gì chúng tôi xác định là biện pháp giảm thiểu trong năm 2027 sẽ được kiểm tra dựa trên mô hình năm 2045 để đảm bảo rằng biện pháp giảm thiểu có hiệu quả đối với cả tác động của năm 2027 và 2045. Một số tác động chỉ xảy ra vào năm 2045 và chi phí để giảm thiểu những tác động đó sẽ phải được dự phòng.

Bình luận [Quận Clackamas]: Không thể nói về doanh thu như chúng ta nói NEPA rất khó.

Triển lãm giảm nhẹ: OR 99E và South End Road

Miễn bình luận.

Triển lãm Giảm thiểu: OR 99E và Đường Haines

Câu hỏi [Hạt Clackamas]: Chặng thứ tư có được dự đoán là do sự phát triển của Canby không?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Một chặng thứ tư có thể được kết hợp đến từ phía tây.

Nhận xét [Canby]: Đây là bên ngoài ranh giới tăng trưởng đô thị của Canby (UGB). Chúng tôi đang trải qua quá trình mở rộng UGB và khu vực ở phía tây chưa được đưa vào chính thức.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ thiết kế để không ngăn cản, nhưng điều đó sẽ không được đưa vào biện pháp giảm thiểu.

I-205 Toll Project

Triển lãm Giảm thiểu: OR 99E và Phố Ivy

Câu hỏi [DKS]: Bạn sẽ xem xét cải thiện các giao lộ liền kề chứ? Đây là một cải tiến theo kế hoạch tại Đường Pine và Đại lộ số 4 với các tác động về năng lực. cây gỗ đỏ Giao lộ đường phố tăng từ 0,66 lên 0,89 và không được liệt kê cho kịch bản xây dựng năm 2027. Nó đang chạy phân kỳ trên các con phố bên cạnh, và tôi nhận thấy bạn không chạy. Đây là một trong những khu vực tăng trưởng cao nhất trong thành phố và có thể có nhiều tác động hơn những gì hiện được xác định.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đang sử dụng RTP, nếu có sự tăng trưởng khác không có trong mô hình đó thì nó sẽ không được đưa vào phân tích.

Nhận xét [Canby]: Chúng tôi đang xem xét thêm 500 mẫu đất phát triển thương mại và 400 mẫu đất phát triển dân cư. Năm 2043 là chân trời cho Kế hoạch Toàn diện và TSP của chúng ta.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi sẽ xem xét các ý tưởng bạn đã chia sẻ và cố gắng tìm một số

khu vực để thỏa hiệp. EA được chuẩn bị với thông tin chúng tôi hiện có và dựa trên các dự án có trong RTP.

Nhận xét [Canby]: Chúng tôi dự đoán các tác động đối với Redwood Street và Pine Street và muốn xem tài liệu về các tác động chuyển hướng vào năm 2027. Các đường phố như Cầu Hiệp sĩ và

Thị trấn được dự đoán sẽ có hơn 1000 chuyến đi hàng ngày. Chúng tôi có thể có những tác động đáng kể đến thành phố mà không vi phạm các tiêu chuẩn về khối lượng.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Tất cả các phân tích, bao gồm khối lượng dự án, được bao gồm trong Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải (TTR). Chúng tôi đang đề xuất giảm thiểu cho các giao lộ nơi Dự án gây ra tác động, nằm dọc theo OR 99E ở Canby. Chúng tôi sẽ xem xét Cầu Hiệp sĩ và liên hệ lại với bạn.

Nhận xét [DKS]: Có một giao lộ mới được lên kế hoạch tại Phố Walnut và OR 99E đến phía bắc cho năm 2025 hiện đang trong giai đoạn thiết kế. Sẽ thật tuyệt nếu có số lượng lớn với dự án này. Khu vực đó có thể có nhiều chuyển động hơn trong thành phố, đặc biệt là đối với xe tải. Có

kiểm soát truy cập trong khu vực, tài trợ cho dự án và giấy phép truy cập ODOT đang được xử lý.

Câu hỏi [Canby]: OR 99E và NE Territorial Road có thất bại không?

Phản hồi [ODOT]: Không, nó không bị lỗi.

Nhận xét [Canby]: Khi OR 99E bị tắc nghẽn, NE Territorial Road đến Knights Bridge trở thành đường tránh Canby. Thành phố đã hạ thấp giới hạn tốc độ và đặt vỉa hè. Thành phố có cần xem xét các tác động đối với NE Territorial và Knights Bridge Road nếu Ivy Street trở nên tắc nghẽn không?

Nhận xét [CAT]: Có những cải tiến đã được lên kế hoạch cho OR 99E và Ivy Street. Mọi người trở nên thất vọng khi chúng tôi làm việc nhiều lần trong một thời gian ngắn.

Nhận xét [CAT]: Nếu quá cảnh là một phần của quá trình giảm thiểu, thì cần phải có nhiều cuộc đối thoại hơn với CAT. CAT sẽ cần thêm kinh phí để cải thiện hệ thống vận chuyển trong khu vực.

I-205 Toll Project

Phản hồi [Nhóm dự án]: Bạn đã có những điểm tốt. Chúng tôi không được phép sử dụng doanh thu thu phí để tài trợ cho dịch vụ vận chuyển, nhưng nó có thể được sử dụng để tài trợ cho một số loại cải tiến vận chuyển. Vui lòng

gửi cho nhóm dự án xem xét danh sách của bạn nếu nó đã thay đổi kể từ phiên bản ban đầu. CAT sẽ xem xét định tuyến lại?

Nhận xét [CAT]: Chúng tôi sẽ xem xét định tuyến lại nếu điều đó không gây bất tiện cho những người sử dụng phương tiện công cộng. Nếu việc định tuyến lại không thêm thời gian, chúng tôi sẵn sàng cho việc đó.

Nhận xét [Canby]: Canby có 25% dân số gốc Tây Ban Nha và một lượng lớn dân số có thu nhập thấp. EA cần xem xét các tác động đối với những quần thể đó.

Phản hồi [Nhóm dự án]: Chúng tôi đã chuẩn bị Báo cáo kỹ thuật về tài nguyên xã hội và cộng đồng và Báo cáo kỹ thuật về công lý môi trường để phân tích các tác động đối với nhóm dân số có thu nhập thấp và dân tộc thiểu số. Phân tích, phát hiện và đề xuất giảm nhẹ đó sẽ được đưa vào

Dự thảo EA.

Câu hỏi [Canby]: Thời gian cho EA là gì?

Phản hồi [Nhóm dự án]: Dự thảo EA dự kiến sẽ được phát hành vào đầu năm 2023. EA sửa đổi dự kiến sẽ được phát hành vào cuối mùa xuân.

Câu hỏi [Nhóm dự án]: Đã có phân tích cho các giao lộ ở Phố Walnut và Phố Pine chưa?

Nhận xét [Canby]: Theo hiểu biết của tôi với Pine Street, chúng ta có một vấn đề về đường sắt. Cũng có một dự án báo hiệu dọc theo OR 99E. DKS có thể cung cấp cho ODOT dữ liệu đó.

Nhận xét [DKS]: Tại Walnut, chúng tôi đã thực hiện phân tích trong tương lai như một phần của sửa đổi TSP. Chúng ta có thể chia sẻ những gì chúng ta có.

Vật chứng Giảm nhẹ: OR 99E và Đường Lone Elder

Không có bình luận nào được ghi nhận.

Mục hành động

- Nhóm dự án: Chính sửa giao lộ OR 99E và South Ivy Street để hiển thị là không được bảo vệ
- Nhóm dự án: Xem xét việc xử lý lề đường không thể lắp đặt cho OR 99E và South Ivy Street
- Nhóm dự án: Xem xét khả năng tồn tại của việc giảm thiểu cây cối trên đường phố tại OR 99E giữa N Redwood

St và SE Berg Pkwy

- Nhóm Dự án: Đánh giá tác động đến Cầu Hiệp sĩ
- Nhóm dự án: Xem xét các kế hoạch thiết kế cho các cải tiến đã lên kế hoạch trên OR 99E
- DKS: Cung cấp phân tích và dữ liệu được sử dụng cho dự án tái tạo tín hiệu OR 99E