

# Dự án thu phí I-205

## Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

tháng 2 năm 2023



**Urban Mobility**  
STRATEGY



**Oregon**  
Department  
of Transportation

Trang này cố ý để trống.

# Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

tháng 2 năm 2023

Chuẩn bị sẵn sàng cho:



Được soạn bởi:



WSP Hoa Kỳ  
851 SW 6th Avenue, Phòng 1600  
Portland, HOẶC 97204



Si desea người nhận thông tin sobre este proyecto traducida al español, sírvase llamar al 503- 731-4128.

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

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

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

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

Đối với các điều chỉnh theo Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật hoặc Quyền Công dân Tiêu đề VI, dịch vụ biên dịch/phiên dịch hoặc biết thêm thông tin, hãy gọi 503-731-4128, TTY (800) 735-2900 hoặc Dịch vụ Chuyển tiếp Oregon 7-1-1.



## Mục lục

<b>1</b>	<b>Giới thiệu .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Dự án thay thế .....</b>	<b>2</b>
2.1	Bối cảnh dự án và đánh giá môi trường.....	2
2.2	Không xây dựng thay thế .....	3
2.3	xây dựng thay thế.....	3
2.3.1	Phí cầu đường – Cầu sông Abernethy và Tualatin.....	3
2.3.2	Những cải tiến đối với I-205 .....	7
2.3.3	Sự thi công.....	8
<b>3</b>	<b>Khung pháp lý .....</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>phương pháp luận .....</b>	<b>10</b>
4.1	Công lý môi trường.....	10
4.1.1	Dân số thu nhập thấp .....	10
4.1.2	dân tộc thiểu số .....	11
4.2	Khu vực tác động tiềm năng.....	12
4.3	Mô tả môi trường bị ảnh hưởng .....	14
4.3.1	Dân số bị ảnh hưởng trong Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường.....	14
4.3.2	Nguồn dữ liệu đã xuất bản và cơ sở dữ liệu .....	14
4.3.3	Liên hệ và Phối hợp .....	15
4.4	Phương pháp đánh giá tác động trực tiếp .....	15
4.4.1	Phương pháp đánh giá tác động ngắn hạn .....	15
4.4.2	Phương pháp đánh giá tác động dài hạn .....	15
4.5	Phương pháp đánh giá tác động gián tiếp .....	17
4.6	Phương pháp đánh giá tác động tích lũy .....	17
4.7	Phương pháp giảm thiểu.....	17
<b>5</b>	<b>Môi trường bị ảnh hưởng.....</b>	<b>19</b>
5.1	dân tộc thiểu số .....	20
5.2	Dân số thu nhập thấp .....	24
5.3	Tài nguyên cung cấp dịch vụ cho người có thu nhập thấp và/hoặc người dân tộc thiểu số .....	28
<b>6</b>	<b>Hậu quả môi trường.....</b>	<b>29</b>
6.1	Không xây dựng thay thế .....	29
6.1.1	Ảnh hưởng lâu dài.....	29
6.1.2	Hiệu ứng gián tiếp .....	32
6.2	xây dựng thay thế.....	32
6.2.1	Hiệu ứng ngắn hạn.....	32
6.2.2	Ảnh hưởng lâu dài.....	33
6.2.3	gián tiếp Các hiệu ứng .....	47
6.3	Tóm tắt các hiệu ứng theo phương án thay thế.....	48
<b>7</b>	<b>Cam kết tránh, giảm thiểu và/hoặc giảm nhẹ .....</b>	<b>53</b>
<b>8</b>	<b>Tham gia Công lý Môi trường .....</b>	<b>55</b>
<b>9</b>	<b>Xác định Công lý Môi trường Sơ bộ .....</b>	<b>56</b>
<b>10</b>	<b>người pha chế .....</b>	<b>57</b>
<b>11</b>	<b>Người giới thiệu.....</b>	<b>58</b>

## Số liệu

NHÂN VẬT1-1 .	DIỆN TÍCH DỰ ÁN.....	1
NHÂN VẬT2-1 .	SƠ ĐỒ SƠ ĐỒ CỦA KHÔNG CÓ LỰA CHỌN THAY THẾ XÂY DỰNG VÀ XÂY DỰNG.....	4
NHÂN VẬT2-2 .	GIẢI PHÁP THAY THẾ XÂY DỰNG: THU PHÍ CẦU – CẦU ABERNETHY VÀ CẦU SÔNG TUALATIN .....	5
NHÂN VẬT2-3 .	HỆ THỐNG THU PHÍ ĐIỆN TỬ .....	6
NHÂN VẬT4-1 .	CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG LĨNH VỰC TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN .....	13
NHÂN VẬT5-1 .	TỶ LỆ PHẦN TRĂM DÂN SỐ THUỘC CHỨNG TỌC THIỂU SỐ TRONG KHU VỰC TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN 22	
NHÂN VẬT5-2 .	PHẦN TRĂM DÂN SỐ LÀ DÂN TỘC THIỂU SỐ (GÓC TÂY BAN NHA HOẶC LA TINH) TRONG KHU VỰC TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN.....	23
NHÂN VẬT5-3 .	NHỮNG NGƯỜI CÓ THU NHẬP THẤP (DƯỚI 200% MỨC NGHÈO LIÊN BANG) TRONG KHU VỰC TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN .....	25
NHÂN VẬT5-4 .	DÂN SỐ ĐANG PHẢI ĐỐI MẶT VỚI TÌNH TRẠNG NGHÈO ĐÓI (DƯỚI 100% MỨC NGHÈO ĐÓI LIÊN BANG) TRONG KHU VỰC CÓ TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN.....	26
NHÂN VẬT6-1 .	CÁC GIAO LỘ BỊ ẢNH HƯỞNG LIÊN QUAN ĐẾN CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG TAZ TRÊN TOÀN KHU VỰC CÓ KHẢ NĂNG GÂY TÁC ĐỘNG, GIẢI PHÁP THAY THẾ XÂY DỰNG NĂM 2045 SO VỚI GIẢI PHÁP THAY THẾ KHÔNG XÂY DỰNG.....	42
NHÂN VẬT6-2 .	BẮT ĐẦU CÁC GIAO LỘ BỊ ẢNH HƯỞNG Ở GLADSTONE, THÀNH PHỐ OREGON VÀ WEST LINN, GIẢI PHÁP THAY THẾ XÂY DỰNG NĂM 2045 SO VỚI GIẢI PHÁP THAY THẾ KHÔNG XÂY DỰNG .....	44

## Những cái bàn

BÀN4-1 .	HƯỚNG DẪN VỀ CHUẨN NGHÈO CỦA BỘ Y TẾ VÀ DỊCH VỤ NHÂN SINH HOA KỲ NĂM 2020.....	10
BÀN4-2 .	DÂN SỐ BỊ LOẠI TRỪ VÀ KHÔNG ĐƯỢC PHỤC VỤ TRONG LỊCH SỬ THEO BÁO CÁO KỸ THUẬT.....	14
BÀN5-1 .	CÔNG BẢNG MÔI TRƯỜNG DÂN SỐ THEO TỶ LỆ PHẦN TRĂM CỦA TỔNG DÂN SỐ THEO QUẬN, KHU VỰC THỐNG KÊ ĐÔ THỊ VÀ TIỂU BANG .....	19
BÀN5-2 .	CÔNG BẢNG MÔI TRƯỜNG DÂN SỐ THEO TỶ LỆ PHẦN TRĂM CỦA TỔNG DÂN SỐ THEO KHU VỰC CÓ KHẢ NĂNG BỊ TÁC ĐỘNG .....	20
BÀN5-3 .	ƯỚC TÍNH LAO ĐỘNG NÔNG DÂN DI CƯ CẤP QUẬN (2018) .....	21
BÀN6-1 .	KHẢ NĂNG TIẾP CẬN CHO DÂN SỐ TỰ PHÁP MÔI TRƯỜNG TRONG GIẢI PHÁP THAY THẾ XÂY DỰNG SO VỚI GIẢI PHÁP THAY THẾ KHÔNG XÂY DỰNG .....	34
BÀN6-2 .	THỜI GIAN DI CHUYỂN CHO CÁC TÌNH HUỐNG TRONG GIẢI PHÁP THAY THẾ XÂY DỰNG CHO CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG QUẦN THỂ VÀ DÂN SỐ CHUNG .....	36
BÀN6-3 .	ẢNH HƯỞNG ĐỐI VỚI CÁC HỘ GIA ĐÌNH TRONG API LIÊN QUAN ĐẾN HOẠT ĐỘNG THU PHÍ .....	38
BÀN6-4 .	TỶ LỆ PHẦN TRĂM THU NHẬP HỘ GIA ĐÌNH CHI CHO GIAO THÔNG VẬN TẢI .....	38
BÀN6-5 .	TÓM TẮT CỦA CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG CÁC HIỆU ỨNG.....	49
BÀN7-1 .	TÓM TẮT CÁC BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU.....	53
BÀN10-1 .	DANH SÁCH NGƯỜI CHUẨN BỊ .....	57

## tệp đính kèm

No table of contents entries found.

Từ viết tắt và từ viết tắt

Từ viết tắt/Viết tắt	Sự định nghĩa
CN 2018	Loại trừ Phân loại năm 2018 cho Dự án Cải tiến I-205
ACS	Khảo sát cộng đồng người Mỹ
API	Khu vực tác động tiềm ẩn
CE	Loại trừ phân loại
CFR	Quy định liên bang

Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

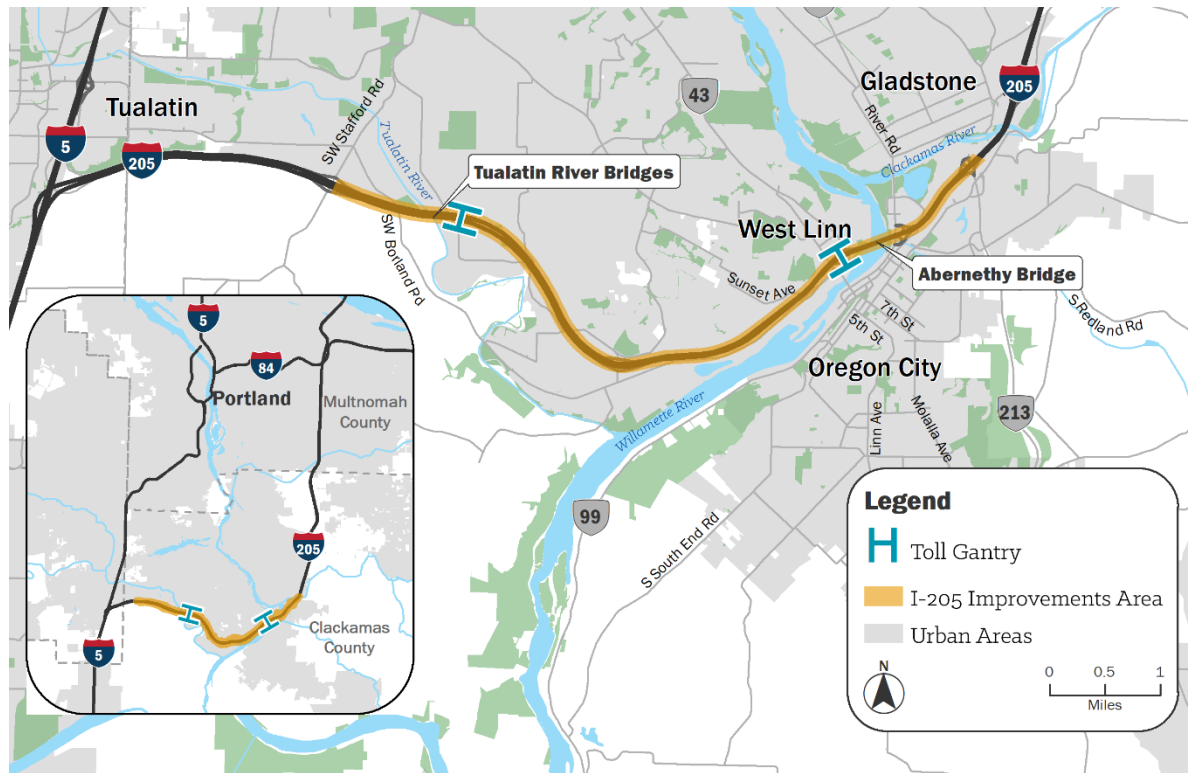
EMAC	Ủy ban cố vấn công bằng và di động
EO	Lệnh hành pháp
FDIC	Tổng công ty Bảo hiểm tiền gửi Liên bang
FHWA	Quản lý đường cao tốc liên bang
năm tài chính	Năm tài chính
HHS	Bộ Y tế và Dịch vụ Nhân sinh Hoa Kỳ
TÔI-	liên bang
Dự án cải tiến I-205	TÔI- 205 Cải tiến: Đường Stafford đến Dự án OR 213
MSA	Khu thống kê đô thị
MSAT	Chất độc không khí nguồn di động
NEPA	Đạo luật chính sách môi trường quốc gia
ODOT	Sở Giao thông vận tải Oregon
HOẠC	Tuyến đường Oregon
thuế TNCN	Đếm thời điểm
giai đoạn 1A	I-205: Dự án Giai đoạn 1A
Dự án	Phí cầu đường có tỷ lệ thay đổi trên Cầu sông Abernethy và Tualatin và các cải tiến I-205 được tài trợ thu phí giữa Đường Stafford và OR 213
TAZ	Khu phân tích giao thông vận tải
USDOT	Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ

Trang này cố ý để trống.

# 1 Giới thiệu

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

Nhân vật 1-1 . Diện tích dự án



Báo cáo kỹ thuật này mô tả các điều kiện hiện tại đối với dân số công lý môi trường, thảo luận về các tác động và lợi ích tiềm năng mà Dự án sẽ có đối với các điều kiện đó và xác định các biện pháp để tránh, giảm thiểu và/hoặc giảm nhẹ các tác động bất lợi.

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

## 2 Dự án thay thế

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

- Không xây dựng thay thế
- xây dựng thay thế

Phần 2.1 mô tả đánh giá môi trường trước đó dẫn đến Đánh giá môi trường và các phân tích kỹ thuật liên quan, và các Phần 2.2 và 2.3 mô tả các lựa chọn thay thế chi tiết hơn.

### 2.1 Bối cảnh dự án và đánh giá môi trường

Dự luật Nhà Oregon 2017 đã xác định các cải tiến trên I-205 là một dự án ưu tiên, được gọi là Dự án Cải tiến I-205: Đường Stafford đến OR 213 (Dự án Cải tiến I-205). Mục đích của những cải tiến là giảm tắc nghẽn; cải thiện tính di động, độ tin cậy và an toàn của thời gian di chuyển; và cung cấp khả năng phục hồi địa chấn để I-205 hoạt động hiệu quả như một tuyến đường huyết mạch bắc-nam trên toàn tiểu bang sau một trận động đất lớn bằng cách mở rộng I-205 và nâng cấp hoặc thay thế 13 cây cầu về mặt địa chấn. Vào năm 2018, ODOT và FHWA đã xác định rằng, đối với các quy định của FHWA về việc triển khai NEPA, Dự án Cải tiến I-205 đủ điều kiện là một loại trừ theo phân loại (CE) (Bộ luật Quy định Liên bang [CFR] 23 771.117[d][13]). Vào tháng 12 năm 2018, FHWA đã ký một Tài liệu kết thúc CE (2018 CE) cho Dự án Cải tiến I-205, chứng minh rằng nó sẽ không liên quan đến các tác động môi trường đáng kể. Vào thời điểm đó, các địa điểm tiềm năng để thu phí trên I-205 vẫn chưa được xác định và việc thu phí I-205 không được đưa vào bất kỳ kế hoạch vận chuyển dài hạn nào đã được thông qua;<sup>2</sup> do đó, việc thu phí không được coi là một phần của Dự án Cải tiến I-205 cũng như không được phân tích trong CE 2018.

Sau khi FHWA phê duyệt CE 2018, ODOT đã nâng cao các yếu tố của I- Dự án Cải tiến 205 dưới dạng các gói thầu xây dựng theo giai đoạn; tuy nhiên, những nỗ lực để đảm bảo kinh phí xây dựng cho toàn bộ dự án đã không thành công. Vào năm 2021, Dự luật Hạ viện Oregon 3055 đã cung cấp các phương án tài chính cho phép xây dựng giai đoạn đầu tiên của Dự án Cải tiến I-205 mà không thu phí cầu đường<sup>3</sup>. Giai đoạn đầu tiên này, được gọi là Dự án I-205: Giai đoạn 1A (Giai đoạn 1A), bao gồm việc xây dựng lại Cầu Abernethy với các làn đường phụ bổ sung và cải tiến các nút giao liên kề tại OR 43 và OR 99E. ODOT xác định rằng doanh thu thu phí sẽ cần thiết để hoàn thành các giai đoạn xây dựng còn lại của Dự án Cải tiến I-205 như được mô tả trong CE 2018 (tức là những giai đoạn không bao gồm trong Giai đoạn 1A).

Vào tháng 5 năm 2022, FHWA và ODOT đã giảm phạm vi của dự án để chỉ bao gồm Giai đoạn 1A và hoàn thành đánh giá lại NEPA giúp giảm phạm vi của quyết định CE 2018 đối với dự án thu nhỏ lại (ODOT 2022a). Việc xây dựng Giai đoạn 1A bắt đầu vào mùa hè năm 2022 và ước tính sẽ hoàn thành vào năm 2025. Các cải tiến được tài trợ bằng thu phí đã bị xóa khỏi Dự án cải tiến I-205 và quyết định

---

<sup>2</sup> Các quy định của liên bang yêu cầu các dự án giao thông phải được chính thức đưa vào các kế hoạch giao thông dài hạn của tiểu bang và/hoặc khu vực trước khi chúng nhận được sự chấp thuận của NEPA.

<sup>3</sup> Nếu việc thu phí được phê duyệt sau khi hoàn thành đánh giá môi trường của Dự án thu phí I-205, phí cầu đường có thể được sử dụng để trả lại các khoản vay cho Giai đoạn 1A.

CE 2018 đi kèm và hiện được đưa vào Dự án thu phí I-205. Các tác động môi trường của các cải tiến thu phí được phân tích trong Đánh giá Môi trường và các phân tích kỹ thuật liên quan.

## 2.2 Không xây dựng thay thế

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

## 2.3 xây dựng thay thế

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

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

### 2.3.1 Phí cầu đường – Cầu sông Abernethy và Tualatin

Hai khu vực cổng thu phí đã được xác định để bố trí các cổng thu phí và cơ sở hạ tầng hỗ trợ, như thể hiện trong Nhân vật 2-2. Các giàn và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sẽ được đặt hoàn toàn trong I-205 quyền ưu tiên.



Nhân vật 2-1. Sơ đồ sơ đồ của Không có lựa chọn thay thế xây dựng và xây dựng

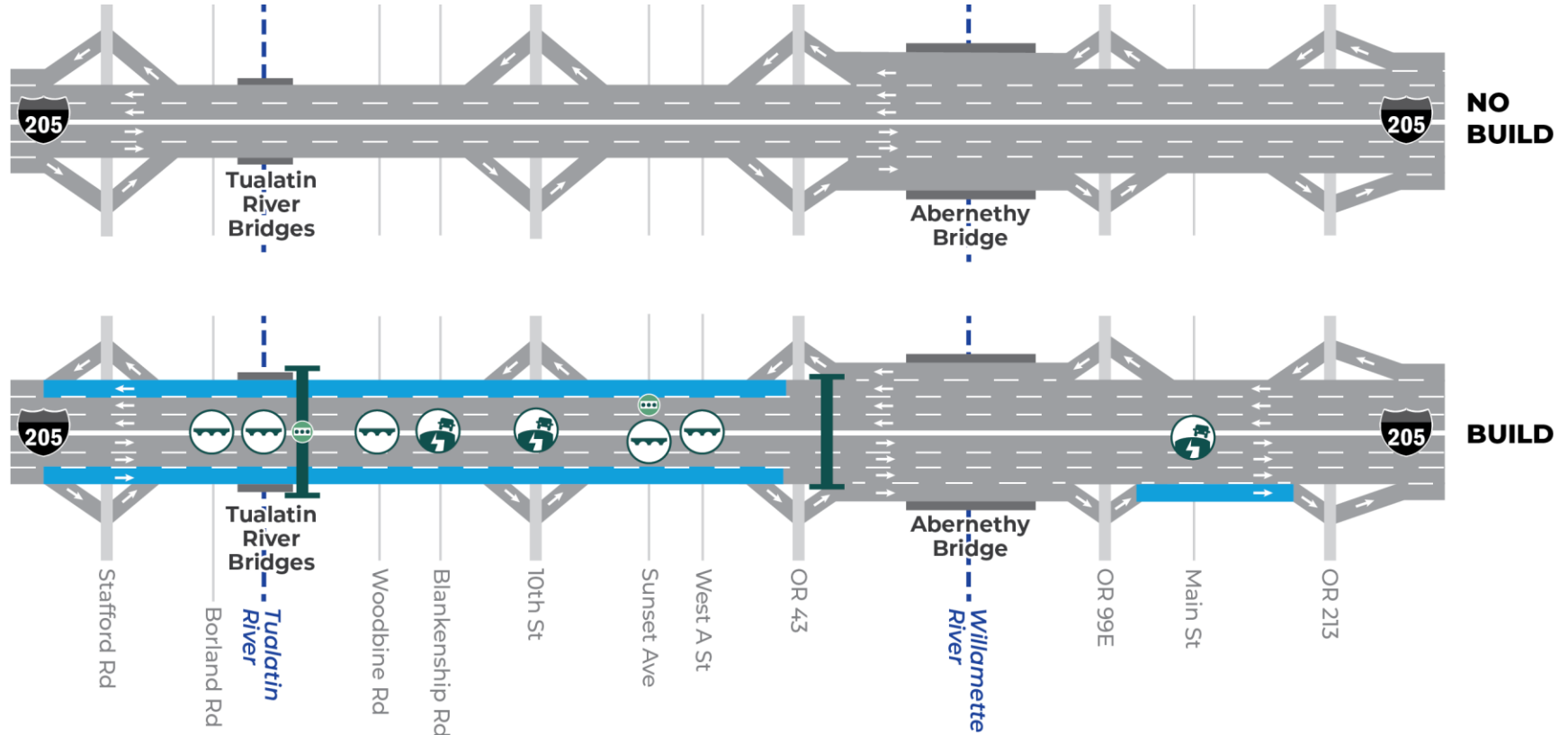





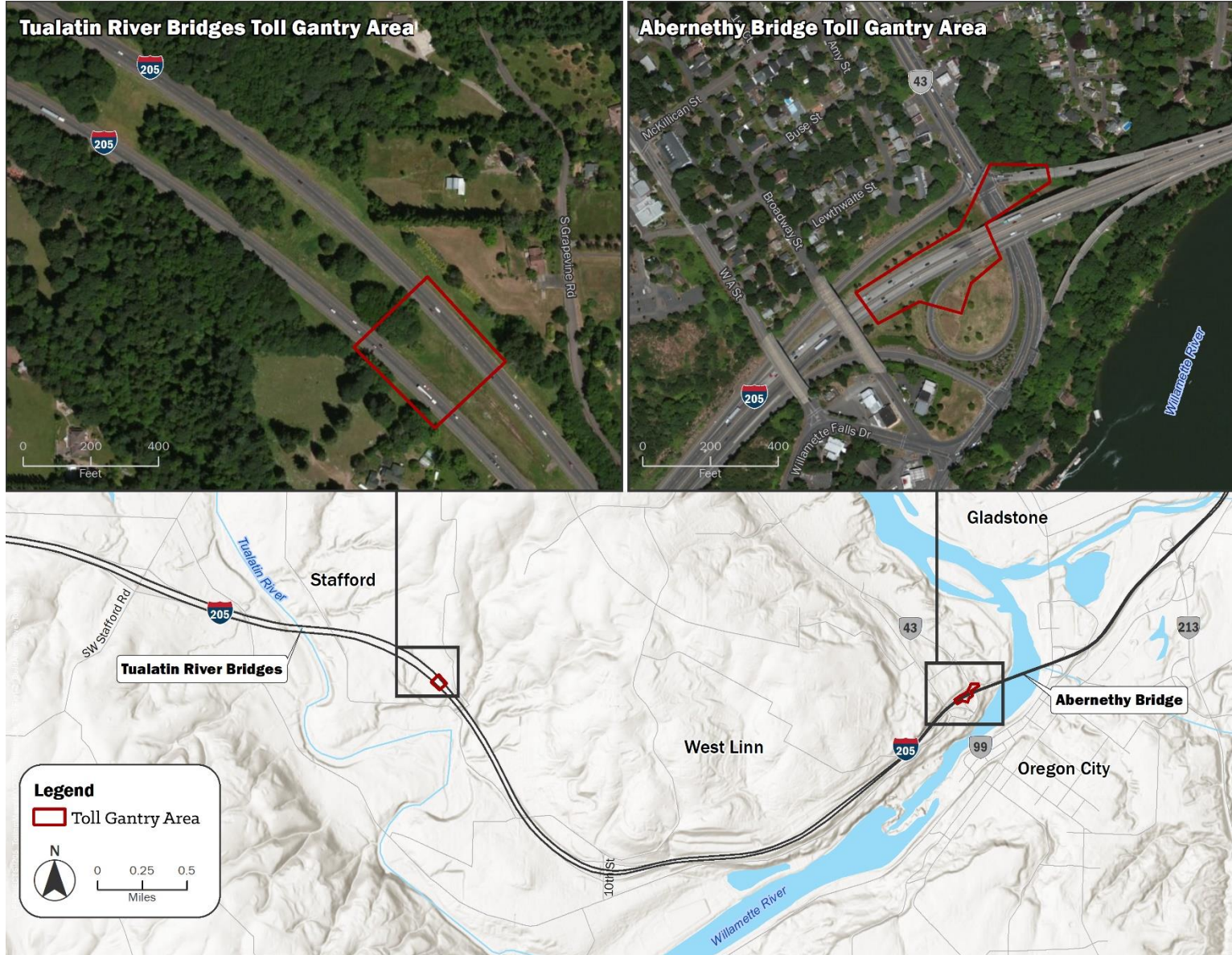


Illustration Not To Scale

 Seismic upgrade	 Bridge replacement	 Traveler information signs	 Toll gantry area	 Build Alternative lane configuration
---	--	--	--	--

Nhân vật 2-2. Giải pháp thay thế xây dựng: Thu phí cầu – Cầu Abernethy và Cầu sông Tualatin



## Công nghệ thu phí

Theo Giải pháp thay thế xây dựng, thu phí sẽ bao gồm một hệ thống hoàn toàn bằng điện tử sẽ tự động thu phí từ các phương tiện di chuyển trên đường cao tốc, như trong Hình 2-3. Sẽ không có trạm thu phí yêu cầu tài xế dừng xe. Thay vào đó, ăng-ten, máy ảnh, đèn chiếu sáng và các cảm biến khác sẽ được gắn trên các giàn thu phí trải dài trên đường và sẽ (1) đọc bộ phát đáp tài khoản thu phí của tài xế (một nhãn dán nhỏ dán trên kính chắn gió) hoặc (2) chụp ảnh biển số xe và gửi hóa đơn cho chủ xe đã đăng ký.

## Cơ sở hạ tầng thu phí

Giàn thu phí sẽ bao gồm các cột thẳng đứng ở bên ngoài làn đường di chuyển và một cấu trúc nằm ngang trải dài trên các làn đường mà thiết bị thu phí điện tử sẽ được gắn vào. Giàn thu phí sẽ được xây dựng bằng khung kim loại với các kết cấu đỡ bằng kim loại hoặc bê tông. Giàn và cơ sở hạ tầng hỗ trợ sẽ được thiết kế để đảm bảo tính nhất quán với các cải tiến khác đối với I-205 có trong Dự án. Loại cấu trúc và thiết kế cuối cùng sẽ được xác định trong quá trình thiết kế sơ bộ của giàn và sẽ dựa trên chi phí, tính thẩm mỹ và tính dễ thi công. Các khu vực cổng thu phí sẽ bao gồm bãi đậu xe trải nhựa cho các phương tiện dịch vụ, thường được bảo vệ bằng hàng rào an toàn hoặc lan can bảo vệ.

Ngoài công nghệ thu phí được gắn trên đầu giàn, giàn sẽ yêu cầu một số thiết bị hệ thống thu phí bổ sung để xử lý dữ liệu, lưu trữ và vận hành mạng. Thiết bị này thường được bao bọc trong một cấu trúc bê tông nhỏ, được kiểm soát truy cập, từ đó các kết nối với sợi dữ liệu ODOT hiện có và nguồn điện thương mại sẽ được định tuyến. ODOT hiện đang vận hành mạng dữ liệu cáp quang với cáp quang 48 sợi dọc theo phía bắc của I-205, nơi sẽ kết nối thiết bị của hệ thống thu phí. Một máy phát điện dự phòng (thường chạy bằng dầu diesel hoặc khí đốt tự nhiên) sẽ được cung cấp để thiết bị thu phí có thể hoạt động trong thời gian mất điện. Dự kiến sẽ không di dời các tiện ích hiện có để phù hợp với việc xây dựng giàn hoặc bất kỳ cơ sở hạ tầng hỗ trợ nào.

Khu vực giàn thu phí cầu Abernethy sẽ bao gồm ba giàn thu phí: một cấu trúc giàn trên tuyến chính trải dài trên tất cả các làn đường cao tốc và các giàn trên đoạn đường nối trên đường hướng bắc và đường dốc ngoài hướng nam. Mỗi cổng thu phí sẽ bao gồm một cấu trúc cổng duy nhất. Các giàn trên đường dốc và ngoài đường dốc có thể sẽ là cấu trúc đúc hẫng. Khu vực giàn thu phí Cầu sông Tualatin sẽ bao gồm hai giàn thu phí: một trên các làn đường chính đi về phía bắc và một trên các làn đường chính đi về phía nam. Mỗi cổng thu phí sẽ bao gồm một cấu trúc cổng duy nhất.

## Thực hiện thu phí

Với tư cách là cơ quan thu phí của Oregon, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí, chính sách (bao gồm giảm giá và miễn trừ) và tăng giá. Nếu việc thu phí được chấp thuận, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon cuối cùng sẽ đặt mức thu phí ở mức đủ để đáp ứng tất cả các cam kết tài chính, tài trợ cho việc xây dựng và bảo trì Dự án, và quản lý tắc nghẽn. Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon dự kiến sẽ

## Nhân vật 2-3. Hệ thống thu phí điện tử



**Cách thức hoạt động của thu phí điện tử.** Một hệ thống hoàn toàn điện tử sẽ tự động thu phí từ các phương tiện di chuyển trên đường cao tốc. Bộ phát đáp (một miếng dán nhỏ dán trên kính chắn gió) được đọc và kết nối với một tài khoản trả trước. Nếu một chiếc xe không có bộ tiếp sóng, một camera sẽ ghi lại biển số của chiếc xe và chủ sở hữu đã đăng ký sẽ được lập hóa đơn. Điều này giữ cho giao thông lưu thông mà không dừng lại để trả phí cầu đường.



hoàn thiện mức phí vào năm 2024. ODOT có thể bắt đầu thu phí sớm nhất là vào tháng 12 năm 2024, trước khi hoàn thành việc xây dựng các cải tiến của Dự án đối với I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng.

### Giả định mức thu phí

Mức thu phí chưa được xác định và sẽ do Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon ấn định nếu việc thu phí được phê duyệt. Đối với các mục đích phân tích môi trường và lập kế hoạch tài chính, lịch trình thu phí có tỷ lệ biến đổi ngày trong tuần cơ bản đã được xác định để cân bằng các mục tiêu tạo doanh thu đủ để đáp ứng mục tiêu tài trợ cho việc xây dựng cơ bản các cải tiến I-205 và giảm bớt tắc nghẽn trên I-205 trong giờ cao điểm lần du lịch. Mức phí được xác định sẽ mang lại nguồn doanh thu bền vững cho việc vận hành và bảo trì hành lang đang diễn ra cũng như cho chi phí sửa chữa và thay thế định kỳ. Đối với các mục đích phân tích môi trường và lập kế hoạch tài chính, biểu phí cơ sở được xác định cho năm khai trương thay đổi như sau:

- Trong giờ thấp điểm, mức phí được giả định là thấp nhất, dao động từ 0,55 đô la qua đêm (từ 11 giờ đêm đến 5 giờ sáng) đến 0,65 đô la vào buổi trưa và buổi tối (từ 10 giờ sáng đến 1 giờ chiều và 8 giờ tối đến 11 giờ tối) để vượt qua một cầu đơn.
- Trong giờ cao điểm (6 giờ sáng đến 9 giờ sáng và 3 giờ chiều đến 7 giờ tối), mức phí cầu đường được cho là cao nhất trong giờ cao điểm, dao động từ \$1,65 đến \$2,20 để đi qua một cây cầu tùy thuộc vào giờ cao điểm của ngày nào trong tuần.
- Trong khoảng thời gian vai ngay trước và sau giờ cao điểm (5 giờ sáng đến 6 giờ sáng, 9 giờ sáng đến 10 giờ sáng, 1 giờ chiều đến 3 giờ chiều, 7 giờ tối đến 8 giờ tối), mức phí được giả định là \$1,00 để đi qua một cây cầu .

Những mức giá giả định này sẽ áp dụng cho mỗi cây cầu đi qua. Mức phí cho một chuyến đi suốt (nghĩa là đi qua cả cầu Abernethy và sông Tualatin) sẽ gấp đôi mức phí giả định khi chỉ đi qua một cây cầu. Mức phí cầu đường giả định được cung cấp bằng đô la năm tài chính (FY) 2025 của tiểu bang, biểu thị cho năm khai trương và được giả định sẽ leo thang hàng năm cùng với lạm phát giá cả chung, được giả định thận trọng là 2,15% mỗi năm.

Một phân tích tài chính gần đây đã xác nhận rằng theo mức thu phí cơ bản giả định, sẽ có đủ doanh thu thu phí ròng để tận dụng trái phiếu đáp ứng mục tiêu đóng góp tài trợ thu phí để xây dựng các cải tiến I-205 theo kế hoạch (ODOT 2022b).

### 2.3.2 Những cải tiến đối với I-205

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

#### Xây dựng lại và thay thế cầu

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

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

Các cây cầu sau đây sẽ được thay thế để đáp ứng các tiêu chuẩn thiết kế kháng chấn và tạo điều kiện mở rộng I- 205:

- Cầu I-205 đi về hướng Bắc bắc qua Đường SW Borland – MP 3,82
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua Đường SW Borland – MP 3.81
- Cầu I-205 đi hướng bắc bắc qua sông Tualatin – MP 4.1
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua sông Tualatin – MP 4.08
- Cầu I-205 đi về hướng Bắc bắc qua Đường Woodbine – MP 5.14
- Cầu I-205 hướng nam bắc qua Đường Woodbine – MP 5.19
- Cầu Sunset Avenue (West Linn) bắc qua I- 205 – Nghị lục 8,28
- Cầu Tây A Street (West Linn) bắc qua I- 205 – MP 8,64

Các cây cầu I-205 bắc qua Đường số 10 và Đường Blankenship sẽ được mở rộng và nâng cao để đáp ứng cấp đường cao tốc mới được đề xuất. Các cầu I-205 bắc qua Sông Tualatin và Đường SW Borland sẽ được thay thế trên tuyến đường mới giữa hướng bắc và hướng nam hiện có để phù hợp với việc xây dựng. Các cây cầu I-205 bắc qua Đường Woodbine sẽ được thay thế trên hướng tuyến hiện tại và được nâng lên để đáp ứng cấp đường cao tốc mới được đề xuất. Cầu Broadway Street bắc qua I-205 sẽ được dỡ bỏ để nâng cao chức năng của nút giao thông OR 43.

### **2.3.3 Sự thi công**

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

### 3 Khung pháp lý

Sau đây là danh sách các lệnh, luật, quy định, chính sách và tài liệu hướng dẫn của liên bang mà ODOT bắt buộc phải tuân theo để phân tích công bằng môi trường theo NEPA cho một dự án được liên bang tài trợ. Đây là những tài liệu tham khảo chính cho phân tích công bằng môi trường:

- Sắc lệnh Hành pháp 12898 của Tổng thống: Các Hành động của Liên bang nhằm Giải quyết Công lý Môi trường cho Dân tộc thiểu số và Dân số có Thu nhập Thấp
- Sắc lệnh 13166 của Tổng thống: Cải thiện khả năng tiếp cận các dịch vụ dành cho những người có trình độ tiếng Anh hạn chế
- Tiêu đề 42 Bộ luật Hoa Kỳ Mục 4601: Chính sách hỗ trợ tái định cư thống nhất và mua lại bất động sản cho các chương trình được liên bang và liên bang hỗ trợ
- USDOT, Bộ Giao thông Vận tải: Cập nhật Lệnh Tư pháp Môi trường 5610.2a (USDOT 2012)
- Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA) Lệnh 6640.23A: Các hành động của FHWA nhằm giải quyết vấn đề công bằng môi trường ở các nhóm dân tộc thiểu số và nhóm dân số có thu nhập thấp (FHWA 2012)
- Hướng dẫn của FHWA về Công bằng Môi trường và NEPA (FHWA 2011)

Nhóm Dự án cũng đã sử dụng các tài liệu tham khảo sau để thiết kế và thực hiện phân tích công bằng môi trường cho Dự án:

- Hướng dẫn Tham khảo Công lý Môi trường của FHWA (FHWA 2015)
- Các phương pháp triển vọng cho các phương pháp EJ trong Đánh giá NEPA: Báo cáo của Nhóm công tác liên ngành liên bang về Tư pháp môi trường và Ủy ban NEPA (USEPA 2016)
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon Hướng dẫn Giải quyết Tiêu đề VI và Công lý Môi trường trong Quy hoạch Giao thông Vận tải (Tháng 1 năm 2015)
- Sổ tay dành cho người thực hành 03: Quản lý quy trình NEPA đối với làn thu phí và đường thu phí. (AASHTO 2016)
- Công lý Môi trường và Thu phí: Đánh giá về Thu phí và Tác động Tiềm ẩn đối với Dân số Công lý Môi trường (FHWA 2016)
- Tác động của việc định giá tắc nghẽn đối với những người có thu nhập thấp: Nỗ lực đo lường và phản hồi các mối quan tâm về thu nhập-công bằng. (FHWA 2017)

## 4 phương pháp luận

Phần này cung cấp thông tin về các phương pháp được sử dụng để xác định dân số có thu nhập thấp và dân số thiểu số, tóm tắt các yếu tố được sử dụng để xác định ranh giới của khu vực có khả năng bị tác động (API), xác định các phương pháp được sử dụng để xác định môi trường bị ảnh hưởng và mô tả các phương pháp được sử dụng để phân tích và lựa chọn biện pháp giảm thiểu đối với các tác động tiềm ẩn đối với các quần thể công lý môi trường.

### 4.1 Công lý môi trường

Phân tích công bằng môi trường xem xét tất cả các tác động tiềm ẩn của Giải pháp thay thế xây dựng để xác định xem Giải pháp thay thế xây dựng có dẫn đến tác động tiêu cực và cao không tương xứng đối với nhóm dân số có thu nhập thấp và/hoặc dân tộc thiểu số hay không.<sup>4</sup>

#### 4.1.1 Dân số thu nhập thấp

Như được định nghĩa trong Lệnh Cập nhật về Công lý Môi trường của Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ (USDOT), “thu nhập thấp” có nghĩa là một người có thu nhập hộ gia đình trung bình bằng hoặc thấp hơn hướng dẫn về chuẩn nghèo của Bộ Y tế và Dịch vụ Nhân sinh Hoa Kỳ (HHS) (USDOT 2012). Tuy nhiên, mức nghèo liên bang do HHS đặt ra không tính đến sự thay đổi về chi phí sinh hoạt giữa các địa phương khác nhau trên khắp Hoa Kỳ. Do những hạn chế của mức nghèo liên bang, các bên liên quan trong khu vực đã xác định thu nhập thấp cho mục đích lập kế hoạch là bao trùm hơn so với ngưỡng nghèo của HHS. Ví dụ: TriMet định nghĩa thu nhập thấp bằng 200% mức nghèo của liên bang (TriMet 2019); Metro cũng khuyến nghị sử dụng 200% mức chuẩn nghèo của liên bang để bao gồm các chi phí sinh hoạt khác (Metro 2015). Do đó, Nhóm dự án đã thông qua định nghĩa về thu nhập thấp bằng 200% mức nghèo liên bang để nhất quán với dữ liệu có sẵn thông qua Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, để phù hợp với định nghĩa của các bên liên quan trong khu vực về thu nhập thấp và để bao hàm hơn chi phí sinh hoạt. Phân tích công bằng môi trường xem xét các tác động đối với những người sống ở mức nghèo và những người sống ở mức 200% mức nghèo của liên bang, như thể hiện trong Bàn4-1, cung cấp các hướng dẫn về mức nghèo cho các cá nhân (hộ gia đình có một người) và hộ gia đình có bốn người (HHS 2020).

#### Bàn4-1. Hướng dẫn về Chuẩn nghèo của Bộ Y tế và Dịch vụ Nhân sinh Hoa Kỳ năm 2020

Mức thu nhập	Gia đình bốn người	Cá nhân
Mức Nghèo đối Liên bang	\$26,200	\$12,760
Thu nhập thấp (mức nghèo liên bang 200%)	\$52,400	\$25,520

Nguồn: Bộ Y tế và Dịch vụ Nhân sinh Hoa Kỳ 2020

Thuật ngữ “dân số có thu nhập thấp” đề cập đến bất kỳ nhóm người có thu nhập thấp nào có thể dễ dàng xác định, như được định nghĩa ở trên, những người sống gần nhau về mặt địa lý và, nếu hoàn cảnh cho phép, những người tạm thời/phân tán về mặt địa lý (chẳng hạn như người lao động nhập cư hoặc người

<sup>4</sup> Thuật ngữ “dân số có thu nhập thấp và/hoặc thiểu số” được sử dụng vì một người nào đó có thể vừa là người có thu nhập thấp vừa là người thiểu số hoặc có thể là người có thu nhập thấp hoặc là người thiểu số.



Mỹ bản địa) vô gia cư,<sup>5</sup> và những người không có tài khoản ngân hàng, những người sẽ bị ảnh hưởng tương tự bởi một chương trình, chính sách hoặc hoạt động USDOT được đề xuất (USDOT 2012).

Phân tích cũng bao gồm dữ liệu cho tất cả các trường tiểu học trong API. Dữ liệu nhân khẩu học trường tiểu học xác định tỷ lệ học sinh đủ điều kiện nhận bữa trưa miễn phí hoặc giảm giá, dựa trên thu nhập hộ gia đình. Tỷ lệ học sinh được ăn trưa miễn phí hoặc giảm giá thường được sử dụng làm thước đo đại diện cho tỷ lệ phần trăm học sinh sống trong nghèo đói, vì tỷ lệ nghèo đói thường không có ở cấp trường (Snyder và Musu-Gillette 2015).

#### 4.1.2 dân tộc thiểu số

Lệnh USDOT về Tư pháp Môi trường (USDOT 2012) định nghĩa thuật ngữ “thiểu số” là một người xác định như sau:

- Da đen: một người có nguồn gốc từ bất kỳ nhóm chủng tộc Da đen nào ở Châu Phi
- Người gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh: một người gốc Mexico, Puerto Rico, Cuba, Trung hoặc Nam Mỹ, hoặc nền văn hóa hoặc nguồn gốc Tây Ban Nha khác, bất kể chủng tộc
- Người Mỹ gốc Á: một người có nguồn gốc từ bất kỳ dân tộc gốc nào ở Viễn Đông, Đông Nam Á hoặc tiểu lục địa Ấn Độ
- Người Mỹ da đỏ và người bản địa Alaska: một người có nguồn gốc từ bất kỳ người gốc nào ở Bắc Mỹ, Nam Mỹ (bao gồm cả Trung Mỹ) và là người duy trì bản sắc văn hóa thông qua liên kết bộ lạc hoặc sự công nhận của cộng đồng
- Người Hawaii bản địa và người đảo Thái Bình Dương khác: những người có nguồn gốc từ bất kỳ người gốc nào ở Hawaii, Guam, Samoa hoặc các đảo Thái Bình Dương khác

Thuật ngữ “dân số thiểu số” có nghĩa là bất kỳ nhóm người thiểu số nào có thể dễ dàng xác định được sống gần nhau về mặt địa lý và, nếu hoàn cảnh cho phép, những người tạm thời/phân tán về mặt địa lý (chẳng hạn như người lao động nhập cư hoặc người Mỹ bản địa), những người sẽ bị ảnh hưởng tương tự bởi chương trình USDOT được đề xuất, chính sách hoặc hoạt động (USDOT 2021). Ngoài ra, việc xác định dân số thiểu số bao gồm những người xác định là “một số chủng tộc khác hoặc hai hoặc nhiều chủng tộc.”

Dữ liệu nhân khẩu học trường tiểu học xác định tỷ lệ học sinh xác định là chủng tộc và/hoặc dân tộc thiểu số. Dữ liệu trường tiểu học được sử dụng làm nguồn thứ cấp để xác nhận dữ liệu điều tra dân số và bao gồm thông tin cho tất cả các trường tiểu học trong API.

---

<sup>5</sup> “Vô gia cư” được định nghĩa là “một cá nhân hoặc gia đình không có nơi ở cố định, thường xuyên và đầy đủ vào ban đêm” (42 Bộ luật Hoa Kỳ 11032). Thuật ngữ “vô gia cư” tuân thủ *Hướng dẫn Tham khảo Công lý Môi trường* (FHWA 2015), nhưng báo cáo này sử dụng thuật ngữ “vô gia cư” như một thuật ngữ hiện hành hơn và được chấp nhận rộng rãi.

## 4.2 Khu vực tác động tiềm năng

Nhân vật 4-1 hiển thị API được sử dụng để đánh giá các tác động công bằng môi trường. API là khu vực địa lý trong đó Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng có thể gây ra tác động trực tiếp và gián tiếp đến tài nguyên đang được điều tra. Ví dụ: tác động tiềm năng của Giải pháp thay thế xây dựng sẽ là định tuyến lại giao thông<sup>6</sup> vào các khu lân cận, có thể phá vỡ sự gắn kết cộng đồng và các khu vực kinh doanh, làm giảm chất lượng không khí và tăng tiếng ồn. Bởi vì các báo cáo kỹ thuật khác nhau cho Dự án này sử dụng các API khác nhau, tùy thuộc vào lĩnh vực chủ đề được phân tích, phân tích công lý môi trường sử dụng API lớn nhất để bao gồm tất cả các tác động tiềm năng của Dự án. Đối với Dự án, các API lớn nhất là để phân tích chất lượng không khí và tính kinh tế. Do đó, API cho công lý môi trường thông qua ranh giới bên ngoài của các API kinh tế và chất lượng không khí.

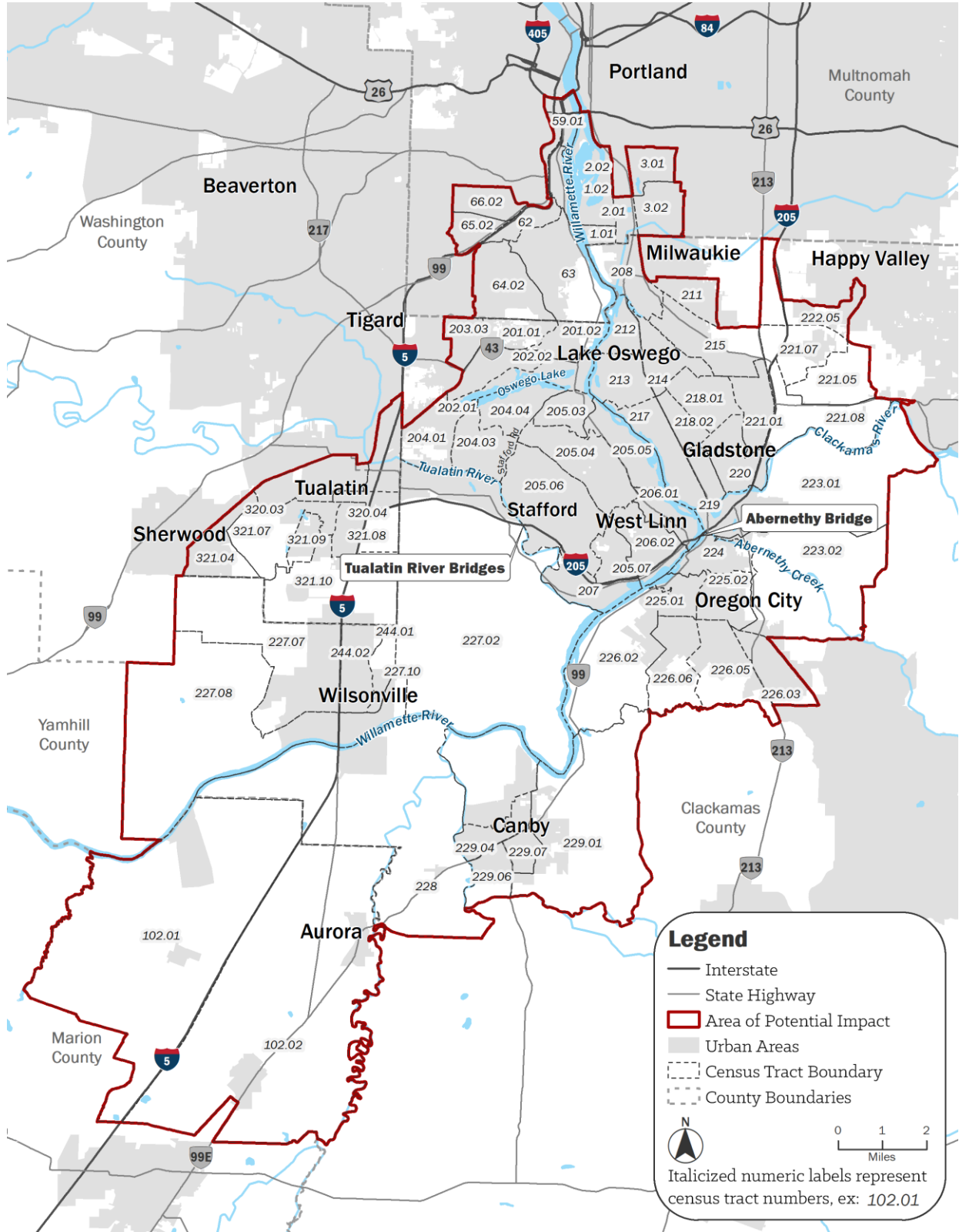
Phân tích công lý môi trường sử dụng dữ liệu của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ tại địa lý vùng điều tra dân số và xem xét những vùng điều tra dân số đó hoàn toàn nằm trong hoặc giao nhau với API công lý môi trường được trình bày trong Nhân vật 4-1. Khu vực địa lý của API kéo dài từ phần phía nam của Portland dọc theo I-205 qua Gladstone, West Linn và Thành phố Oregon và bao gồm các khu vực ở Milwaukie và Happy Valley; dọc theo OR 99-E qua Canby và Barlow; và dọc theo I-5 gần Hồ Oswego, Tigard, Tualatin và Wilsonville. API bao gồm các vùng điều tra dân số ở các Quận Multnomah, Clackamas, Washington và Marion.

Các dự án thu phí có thể có tác động đối với người sử dụng cơ sở thu phí không bị hạn chế về mặt địa lý đối với API, chẳng hạn như chi phí thu phí—đặc biệt là đối với người dùng có thu nhập thấp—và các rào cản công nghệ hoặc ngôn ngữ tiềm ẩn đối với việc truy cập hệ thống thanh toán phí điện tử.

---

<sup>6</sup> Các phương tiện chuyển hướng từ I-205 sang các con đường gần đó để tránh phí cầu đường.

Nhân vật 4-1. Công lý môi trường Lĩnh vực tác động tiềm ẩn



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

## 4.3 Mô tả môi trường bị ảnh hưởng

### 4.3.1 Dân số bị ảnh hưởng trong Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

Khuôn khổ Công bằng của các Dự án Thu phí xác định các nhóm dân cư và cộng đồng trước đây bị loại khỏi quy trình ra quyết định và không được các dự án giao thông phục vụ (ODOT 2020). Bàn 4-2 xác định những cộng đồng và cộng đồng bị loại trừ và không được phục vụ trước đây được đánh giá trong Báo cáo Kỹ thuật Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205 và trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205.

**Bàn 4-2. Dân số bị loại trừ và không được phục vụ trong lịch sử theo Báo cáo kỹ thuật**

Dân số	Báo cáo kỹ thuật dự án thu phí I-205
Dân tộc thiểu số (Chủng tộc và Dân tộc)	Công lý môi trường
Thu nhập thấp và Nghèo đói	Công lý môi trường
Vô gia cư và phân tán về mặt địa lý/tạm thời	Công lý môi trường
Lao động nhập cư	Công lý môi trường
Đồng tính nữ và Đồng tính nam (LGBTQ+)	Tài nguyên xã hội và cộng đồng
Những người trải qua khuyết tật	Tài nguyên xã hội và cộng đồng
Người lớn tuổi (65+)	Tài nguyên xã hội và cộng đồng
Trẻ em (dưới 18 tuổi)	Tài nguyên xã hội và cộng đồng
Trình độ tiếng Anh hạn chế	Tài nguyên xã hội và cộng đồng
Hộ gia đình không có phương tiện đi lại	Tài nguyên xã hội và cộng đồng

Các nhóm dân số có thu nhập thấp hiện tại và nhóm dân số thiểu số trong môi trường bị ảnh hưởng đã được xác định thông qua phương pháp tiếp cận không có ngưỡng bằng cách sử dụng dữ liệu điều tra dân số mười năm một lần và mới nhất hiện có và dữ liệu điều tra của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ (ACS). Cách tiếp cận không có ngưỡng có nghĩa là việc xác định các quần thể công bằng môi trường không chỉ giới hạn ở các vùng điều tra dân số có tỷ lệ phần trăm ngưỡng xác định là người có thu nhập thấp và/hoặc người thiểu số. Cách tiếp cận không có ngưỡng giảm thiểu khả năng vô tình bỏ sót mật độ người có thu nhập thấp và/hoặc người thiểu số trong các vùng điều tra dân số không đáp ứng ngưỡng được xác định trước (USEPA 2016).

### 4.3.2 Nguồn dữ liệu đã xuất bản và cơ sở dữ liệu

Sau đây là danh sách dữ liệu được sử dụng để xác định và mô tả các điều kiện hiện có đối với các nhóm dân số công lý môi trường và để phát triển hồ sơ nhân khẩu học cho các nhóm dân số cư trú trong API và những người di chuyển qua API:

- Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ
  - Ước tính 5 năm gần đây nhất, có sẵn từ ACS của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, bao gồm cả sai số
  - Dữ liệu điều tra dân số mười năm một lần có sẵn gần đây nhất<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Mặc dù cuộc điều tra dân số năm 2020 đã hoàn tất, dữ liệu đó có thể không có sẵn tại thời điểm lập báo cáo. Dữ liệu điều tra dân số được triển khai theo gói theo thời gian, vì vậy đối với một số biện pháp, dữ liệu năm 2010 và 2019 vẫn có thể là dữ liệu có sẵn gần đây nhất. Do đó, ranh giới khu vực điều tra dân số được sử dụng cho phân tích này là ranh giới khu vực điều tra dân số năm 2010, không phải ranh giới khu vực điều tra dân số năm 2020.

- Dữ liệu nhân khẩu học của Bộ Giáo dục Oregon theo trường
- Mô hình nhu cầu đi lại theo khu vực của Metro (Metro 2018a)
- County Point-in-Time Counts (PITC) của những người vô gia cư

### 4.3.3 Liên hệ và Phối hợp

Ngoài việc xem xét thông tin đã công bố, Nhóm Dự án đã thu thập thông tin định tính về sự hiện diện của các cộng đồng công lý môi trường cũng như các cơ sở và dịch vụ được sử dụng bởi các cộng đồng công lý môi trường. Nhóm Dự án đã thu thập thông tin này từ các nhà cung cấp dịch vụ xã hội, các nhóm cộng đồng và liên lạc viên tham gia cộng đồng, cũng như từ các nỗ lực tham gia cộng đồng với các thành viên cộng đồng công bằng môi trường, bằng các phương tiện như khảo sát và nhà mở (xem *Công khai Dự án Thu phí I-205 Kế hoạch Tham gia* [ODOT 2021a] và *Kế hoạch Tham gia Công bằng cho Dự án Thu phí I-205* [ODOT 2021b]).

Nhóm Dự án đã tham khảo ý kiến của các nhà lãnh đạo cộng đồng công lý môi trường từ Ủy ban Cố vấn Di động và Công bằng của Chương trình Thu phí Oregon (EMAC) để xác nhận các nguồn lực xã hội và cộng đồng (ví dụ: địa điểm tụ tập cộng đồng, dịch vụ xã hội, cửa hàng tạp hóa dân tộc, phòng khám sức khỏe, tổ chức tôn giáo) và nhân khẩu học dữ liệu được thu thập để mô tả các điều kiện hiện có. EMAC đã chuẩn bị các khuyến nghị để nâng cao tính công bằng, trong đó cung cấp thông tin về các biện pháp tránh, giảm thiểu và giảm thiểu các tác động tiềm ẩn đối với các cộng đồng công lý môi trường.

## 4.4 Phương pháp đánh giá tác động trực tiếp

Phân tích tác động giải quyết các lợi ích và khả năng xảy ra các tác động ngắn hạn và dài hạn cao và bất lợi đối với các quần thể công lý môi trường từ Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng. Các lĩnh vực chủ đề được thảo luận trong phân tích này rút ra từ các Biện pháp thực hiện dự án thu phí I-205, bao gồm đánh giá định tính về “tác động đến các yếu tố chất lượng cuộc sống, chẳng hạn như sức khỏe, tiếng ồn, an toàn, khả năng tiếp cận việc làm, chi phí đi lại và chất lượng môi trường cho người dân địa phương. cộng đồng khởi việc định tuyến lại giao thông” (ODOT 2021c).

Phân tích tác động dựa trên thông tin và phân tích từ các báo cáo kỹ thuật sau:

- *Dự án Thu phí I-205 Báo cáo Kỹ thuật Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng*
- *TÔI- Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Dự án Thu phí 205*
- *Báo cáo kỹ thuật kinh tế dự án thu phí I-205*
- *Báo cáo kỹ thuật về tiếng ồn của dự án thu phí I-205*
- *Báo cáo kỹ thuật chất lượng không khí dự án thu phí I-205*

### 4.4.1 Phương pháp đánh giá tác động ngắn hạn

Phân tích đề cập đến việc liệu việc xây dựng Giải pháp thay thế xây dựng có tác động ngắn hạn trực tiếp cao và bất lợi đối với người dân có thu nhập thấp và/hoặc người dân tộc thiểu số hay không, dựa trên việc xem xét các báo cáo được liệt kê ở trên.

### 4.4.2 Phương pháp đánh giá tác động dài hạn

Phân tích giải quyết liệu Giải pháp thay thế không xây dựng và Giải pháp thay thế xây dựng có tạo ra các tác động trực tiếp bất lợi và cao không tương xứng đối với nhóm dân số có thu nhập thấp và/hoặc nhóm dân số thiểu số hay không dựa trên việc xem xét các báo cáo được liệt kê ở trên. Phân tích thường tập trung vào việc đánh giá các điều kiện trong tương lai vào năm 2045, ngoại trừ phân tích định tuyến lại và

chất lượng không khí, cũng đánh giá các điều kiện vào năm 2027 để đại diện cho một năm tạm thời trong tương lai sau khi bắt đầu thu phí.

Để đánh giá tác động đối với quần thể công lý môi trường, các nhà phân tích thường sử dụng phương pháp phân tích Ý nghĩa hơn<sup>8</sup> đã xác định các Khu vực Phân tích Giao thông vận tải (TAZ), là các khu vực địa lý có tỷ lệ phần trăm dân số thu nhập thấp và/hoặc dân số thiểu số cao hơn so với dữ liệu của quận tương ứng, dựa trên dữ liệu Điều tra dân số Hoa Kỳ. Các nhà phân tích cũng xác định các TAZ hoạt động, là các khu vực địa lý có tỷ lệ nguồn lực xã hội cao hơn, chẳng hạn như các nhà cung cấp dịch vụ xã hội, khu vực kinh doanh và trung tâm việc làm, tổ chức tôn giáo, trường học, cơ sở chăm sóc sức khỏe, công viên và cơ sở giải trí.

Phân tích này tập trung vào các chủ đề sau phù hợp với các Biện pháp thực hiện I-205 (ODOT 2021c) và đánh giá xem liệu sẽ có những tác động tiêu cực và cao không tương xứng đối với các nhóm công lý môi trường hay không:

- **Khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội** như việc làm, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế cho các hộ gia đình công bằng môi trường ở API và khu vực đô thị Portland (được đánh giá bằng cách sử dụng phương pháp phân tích Ý nghĩa lớn hơn). Tài liệu đính kèm D cung cấp thêm chi tiết về phương pháp phân tích khả năng tiếp cận.
- **Các kịch bản về thời gian di chuyển** để phân tích các thay đổi về thời gian di chuyển đến các điểm đến đại diện cho những người lái xe và người sử dụng phương tiện công cộng trong cộng đồng công bằng môi trường đi vào hoặc đi qua API, bao gồm cả những người sống trong và ngoài API. Phân tích so sánh thời gian di chuyển giữa các tuyến đường có thu phí và các tuyến đường không thu phí. Các kịch bản đi lại đại diện giữa TAZ công lý môi trường và TAZ hoạt động đã được phát triển với sự tham vấn của EMAC và các liên lạc viên tham gia cộng đồng. Hầu hết các kịch bản tập trung vào việc di chuyển bằng phương tiện cá nhân, nhưng để so sánh và theo yêu cầu của EMAC, một số kịch bản được đánh giá về thời gian di chuyển quá cảnh dựa trên các tuyến đường cố định hiện có cho chuyến đi đại diện. Báo cáo này tập trung vào các kịch bản về thời gian di chuyển bắt đầu trong các TAZ công bằng môi trường với mật độ dân số thiểu số và thu nhập thấp cao hơn so với các quận nơi chúng tọa lạc (được đánh giá bằng cách sử dụng phương pháp phân tích Ý nghĩa lớn hơn). Để so sánh tác động giữa quần thể môi trường và quần thể nói chung, báo cáo cũng bao gồm bốn kịch bản đại diện với các chuyến đi bắt đầu ở những khu vực không có mật độ dân số công bằng môi trường cao hơn. Hầu hết các kịch bản tập trung vào việc đi lại bằng phương tiện cá nhân, nhưng để so sánh và theo yêu cầu của EMAC, một số kịch bản đã được đánh giá về thời gian di chuyển quá cảnh dựa trên các tuyến đường cố định hiện có cho chuyến đi đại diện để cung cấp thông tin về các tác động tiềm ẩn đối với hành khách quá cảnh. Tài liệu đính kèm E cung cấp thêm chi tiết về phương pháp cho các kịch bản đại diện.
- Ảnh hưởng của **phí cầu đường** đối với cộng đồng công bằng môi trường
- Các thay đổi **về mô hình giao thông** ảnh hưởng đến các khu dân cư cộng đồng công bằng môi trường, trường học, công viên, khu vực kinh doanh và các địa điểm tụ tập xã hội khác, bao gồm cả việc chuyển hướng giao thông trong API (dựa trên Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải). Những tác

<sup>8</sup> Một phân tích Ý nghĩa hơn có ý nghĩa hơn xem xét các tác động của công lý môi trường trong các vùng điều tra dân số nơi mức độ dân số có thu nhập thấp hoặc dân tộc thiểu số “lớn hơn một cách có ý nghĩa” so với mức trung bình của quận hoặc khu vực tương ứng—thường được biểu thị bằng phạm vi phần trăm (USEPA 2016).



động này được đánh giá bằng cách sử dụng phương pháp phân tích Ý nghĩa lớn hơn. Nếu có thể áp dụng trong phân tích, Nhóm Dự án đã bổ sung phân tích này với các kết luận về các tác động tiềm ẩn đối với các nhóm dân số công lý môi trường bên ngoài các TAZ công lý môi trường, dựa trên khả năng những nhóm dân cư đó có thể đi lại thường xuyên qua các khu vực đó.

- **An toàn đường bộ**, bao gồm sự khác biệt về số vụ va chạm được dự đoán, có thể ảnh hưởng đến sức khỏe và an toàn cho các cộng đồng tư pháp môi trường trong API (dựa trên kết quả của Báo cáo Kỹ thuật Giao thông vận tải). Những tác động này được đánh giá bằng cách sử dụng phương pháp phân tích Ý nghĩa lớn hơn.
- **Giao thông tích cực**, bao gồm mức độ căng thẳng của người đi bộ và mức độ căng thẳng của xe đạp tại các giao lộ và hành lang phân đoạn cho các cộng đồng công bằng môi trường trong API (dựa trên kết quả của Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải). Những tác động này được đánh giá bằng cách sử dụng phương pháp phân tích Ý nghĩa lớn hơn. Nếu có thể áp dụng trong phân tích, Nhóm Dự án đã bổ sung phân tích này với các kết luận về các tác động tiềm tàng đối với các nhóm dân số công lý môi trường bên ngoài các TAZ công lý môi trường này, dựa trên khả năng các nhóm dân cư đó có thể đi lại thường xuyên qua các khu vực đó.
- Sự khác biệt về mức độ **tiếng ồn** ở các khu vực địa lý cụ thể có thể dẫn đến việc định tuyến lại giao thông theo Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng có thể ảnh hưởng đến các cộng đồng công bằng môi trường (dựa trên kết quả của Báo cáo Kỹ thuật về Tiếng ồn).
- Sự khác biệt về **chất lượng không khí** được dự đoán trong API (dựa trên kết quả của Báo cáo kỹ thuật về chất lượng không khí).
- **Khả năng hiểu và sử dụng hệ thống thu phí điện tử** dành cho những người lái xe trong cộng đồng công bằng môi trường đi vào hoặc đi qua API, bao gồm cả những người không có tài khoản ngân hàng và những người sống trong API.

Báo cáo kỹ thuật này tham khảo *Kế hoạch tham gia cộng đồng của dự án thu phí I-205* (ODOT 2021a) và *Kế hoạch tham gia công bằng cho dự án thu phí I-205* (ODOT 2021b), mô tả các nhóm bị ảnh hưởng và các bên liên quan, bao gồm các cộng đồng công lý môi trường, những người đã tham gia để thông báo phân tích này. chương 8, Tham gia Công lý Môi trường, mô tả sự tham gia diễn ra cụ thể với các cộng đồng công lý môi trường.

#### 4.5 Phương pháp đánh giá tác động gián tiếp

Phân tích chỉ ra liệu các tác động gián tiếp của Dự án có tạo ra các tác động gián tiếp bất lợi và cao không tương xứng đối với nhóm dân số có thu nhập thấp và/hoặc nhóm dân tộc thiểu số hay không. Phân tích xem xét các tác động gián tiếp được xác định trong các báo cáo kỹ thuật về chất lượng không khí, tiếng ồn, kinh tế và giao thông vận tải của Dự án, khi thích hợp.

#### 4.6 Phương pháp đánh giá tác động tích lũy

*Báo cáo Kỹ thuật về Tác động Tích lũy của Dự án Thu phí I-205* bao gồm một phân tích về khả năng đóng góp của Dự án vào các tác động tích lũy đối với các quần thể công lý môi trường. Do đó, các tác động tích lũy không được thảo luận trong báo cáo kỹ thuật này.

#### 4.7 Phương pháp giảm thiểu

Các biện pháp giảm thiểu được xác định trong Phần 7 đối với các tác động bất lợi dự kiến đối với các quần thể công bằng môi trường mà không thể tránh hoặc giảm thiểu. Các biện pháp giảm thiểu này bao



Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

gồm những biện pháp sẽ giải quyết các tác động bất lợi đối với cộng đồng công lý môi trường như được xác định từ các báo cáo kỹ thuật tài nguyên môi trường khác và sự tham gia của ODOT với cả EMAC và các thành viên/lãnh đạo cộng đồng công lý môi trường, phối hợp với FHWA.

## 5 Môi trường bị ảnh hưởng

Phần này xác định nhóm dân số thiểu số và nhóm dân số có thu nhập thấp trong API, cũng như các nguồn cung cấp dịch vụ hoặc cơ hội chất lượng cuộc sống cho nhóm dân số có thu nhập thấp và/hoặc nhóm dân tộc thiểu số.

Thông tin nhân khẩu học định lượng cho báo cáo kỹ thuật này được thu thập từ Ước tính 5 năm ACS năm 2019 của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, dữ liệu nhân khẩu học trường tiểu học của Bộ Giáo dục Oregon và PITC quận của những người vô gia cư. Dữ liệu nhân khẩu học của trường tiểu học cung cấp nguồn thông tin thứ hai để xác định nhóm dân số có thu nhập thấp tiềm năng và/hoặc nhóm dân tộc thiểu số để bổ sung cho dữ liệu của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ. Để có cách tiếp cận địa phương và có mục tiêu hơn nhằm hiểu được các nhóm dân số công lý môi trường mà Dự án có thể ảnh hưởng, Nhóm Dự án cũng đã thu thập, phân tích và kết hợp thông tin thông qua các hoạt động tiếp cận cộng đồng tập trung vào các cộng đồng công lý môi trường.

Bàn5-2 cung cấp dữ liệu nhân khẩu học cho bốn quận chòng lán API, Khu vực thống kê đô thị Portland và cho các tiểu bang Oregon và Washington để so sánh với tổng dân số và tỷ lệ phần trăm dân số công lý môi trường trong API. Bảng 5-2 liệt kê tổng dân số và tỷ lệ phần trăm dân số công lý môi trường trong ranh giới API.

**Bàn5-1 . Công bằng môi trường Dân số theo tỷ lệ phần trăm của tổng dân số theo quận, khu vực thống kê đô thị và tiểu bang**

Dân số	Hạt Clackamas	Hạt Multnomah	Quận Washington	Hạt Marion	MSA Portland <sup>[1]</sup>	Bang Oregon	bang Washington	
Tổng dân số	410,463	804,606	589,481	339,641	2,445,761	4,129,803	7,404,107	
Người da trắng một mình (Thiểu số phi chủng tộc)	82%	70%	66%	66%	73%	76%	69%	
chủng tộc thiểu số	9%	19%	18%	8%	15%	11%	19%	
Dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha hoặc Latinh)	9%	12%	17%	27%	12%	13%	13%	
Thu nhập thấp	Dưới 200% Nghèo	19%	30%	22%	36%	25%	30%	26%
	Nghèo	8%	14%	9%	14%	11%	13%	11%

Nguồn: Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, Khảo sát cộng đồng người Mỹ 2015–2019

Ghi chú: Tỷ lệ phần trăm được làm tròn đến số nguyên gần nhất; do đó, các giá trị trong ba hàng chủng tộc/dân tộc có thể không bằng tổng 100%.

[1] Portland MSA đề cập đến Khu vực đô thị Portland-Vancouver-Hillsboro, OR-WA  
MSA= khu vực thống kê đô thị

**Bàn5-2 . Công bằng môi trường Dân số theo tỷ lệ phần trăm của tổng dân số theo khu vực có khả năng bị tác động**

Dân số		Tổng số API	Quận Clackamas trong API	Quận Multnomah trong API	Quận Washington trong API	Hạt Marion trong API
Tổng dân số		344,280	245,714	58,036	29,853	10,677
Người da trắng một mình (Người thiểu số không thuộc chủng tộc)		80%	82%	80%	72%	66%
chủng tộc thiểu số		10%	9%	14%	12%	6%
Dân tộc thiểu số (Gốc Tây Ban Nha hoặc Latinh)		10%	9%	6%	16%	28%
Thu nhập thấp	Dưới 200% Nghèo	20%	19%	18%	20%	30%
	Nghèo	8%	8%	9%	10%	7%

Nguồn: Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, Khảo sát cộng đồng người Mỹ 2015–2019  
API = khu vực có khả năng tác động

### 5.1 dân tộc thiểu số

Hầu hết cư dân ở bốn quận giao nhau với API xác định chỉ là người Da trắng (Bàn5-2), cũng như hầu hết cư dân của bốn quận này cư trú trong API (Bảng 5-2). Tỷ lệ người thiểu số chủng tộc trong các khu vực điều tra dân số trong Quận Multnomah (14%) và Quận Washington (12%) cao hơn so với tỷ lệ trong toàn bộ API (10%). Có tỷ lệ người dân tộc thiểu số trong các vùng điều tra dân số trong Quận Washington (16%) và Quận Marion (28%) cao hơn so với trong toàn bộ API (10%) (Bảng 5-2). Trong API, dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh là dân số thiểu số lớn nhất, tiếp theo là dân số châu Á. Một cách tương đối, dân số thiểu số lớn nhất ở Oregon là người gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (như được trình bày trong Tài liệu đính kèm A, Bảng A-1). Nhân vật 5-1 và Nhân vật 5-2 hiển thị mức độ tập trung của các nhóm dân tộc thiểu số và chủng tộc trong API công bằng môi trường, tương ứng, dựa trên dữ liệu điều tra dân số. Màu sắc trên bản đồ được xác định trong mỗi chú giải bản đồ, được chia đều thành năm nhóm tùy thuộc vào sự phân bố dân số trong API. Các nhóm ngũ vị phân không giống nhau trên mỗi bản đồ vì mức độ tập trung của các nhóm dân tộc thiểu số và chủng tộc khác nhau trong API. Tài liệu đính kèm A, Bảng A-1, cung cấp một bảng chi tiết về dữ liệu nhân khẩu học về chủng tộc và dân tộc (gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh). Tài liệu đính kèm B cung cấp các bản đồ chi tiết về tỷ lệ của từng nhóm dân tộc thiểu số.

Báo cáo thành viên mùa thu hàng năm của Bộ Giáo dục Oregon cung cấp số lượng học sinh ghi danh vào ngày học đầu tiên mỗi năm. Báo cáo thành viên chứa một số dữ liệu nhân khẩu học, bao gồm thông tin về chủng tộc và thu nhập (dựa trên khả năng đủ điều kiện nhận bữa trưa miễn phí hoặc giảm giá). (Tài liệu đính kèm C tóm tắt tư cách thành viên mùa thu của Bộ Giáo dục Oregon cho năm học 2019 đến 2020. Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205 cung cấp vị trí của tất cả các trường trong API, bao gồm các cơ sở giáo dục công lập, tư thục và đại học.)

Trong năm học 2019 đến 2020, trong số các trường tiểu học trong API, Trường tiểu học Cecile Trost ở Khu học chánh Canby có tỷ lệ học sinh dân tộc thiểu số cao nhất (71,3%), hầu hết là học sinh gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (69,1%). Các trường tiểu học khác có đa số học sinh gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh là El Puente ở Học khu North Clackamas (66,2%) và Trường Tiểu học Candy Lane ở Học khu Thành phố Oregon (54,6%). Trường Tiểu học Lee ở Học khu Công lập Portland cũng có một tỷ lệ lớn học sinh thuộc chủng tộc thiểu số (42,8%) và người gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (18,2%). Trường Tiểu học Lee cũng có tỷ lệ học sinh Da đen hoặc Người Mỹ gốc Phi, Người Châu Á và Người Mỹ gốc Ấn và Người bản xứ Alaska cao nhất so với các trường tiểu học khác trong API (Bộ Giáo dục Oregon 2020).

Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

Vùng Mid-Willamette Valley của Oregon có một trong những lực lượng lao động nông nghiệp lớn nhất trong cả nước, với hơn 40.000 công nhân nông trại, một số người di cư theo mùa đến các vùng khác của đất nước khi các loại cây trồng khác đã sẵn sàng cho thu hoạch. Tuy nhiên, nhiều người cư trú lâu dài trong khu vực (Farmworker Housing Development Corporation 2021).

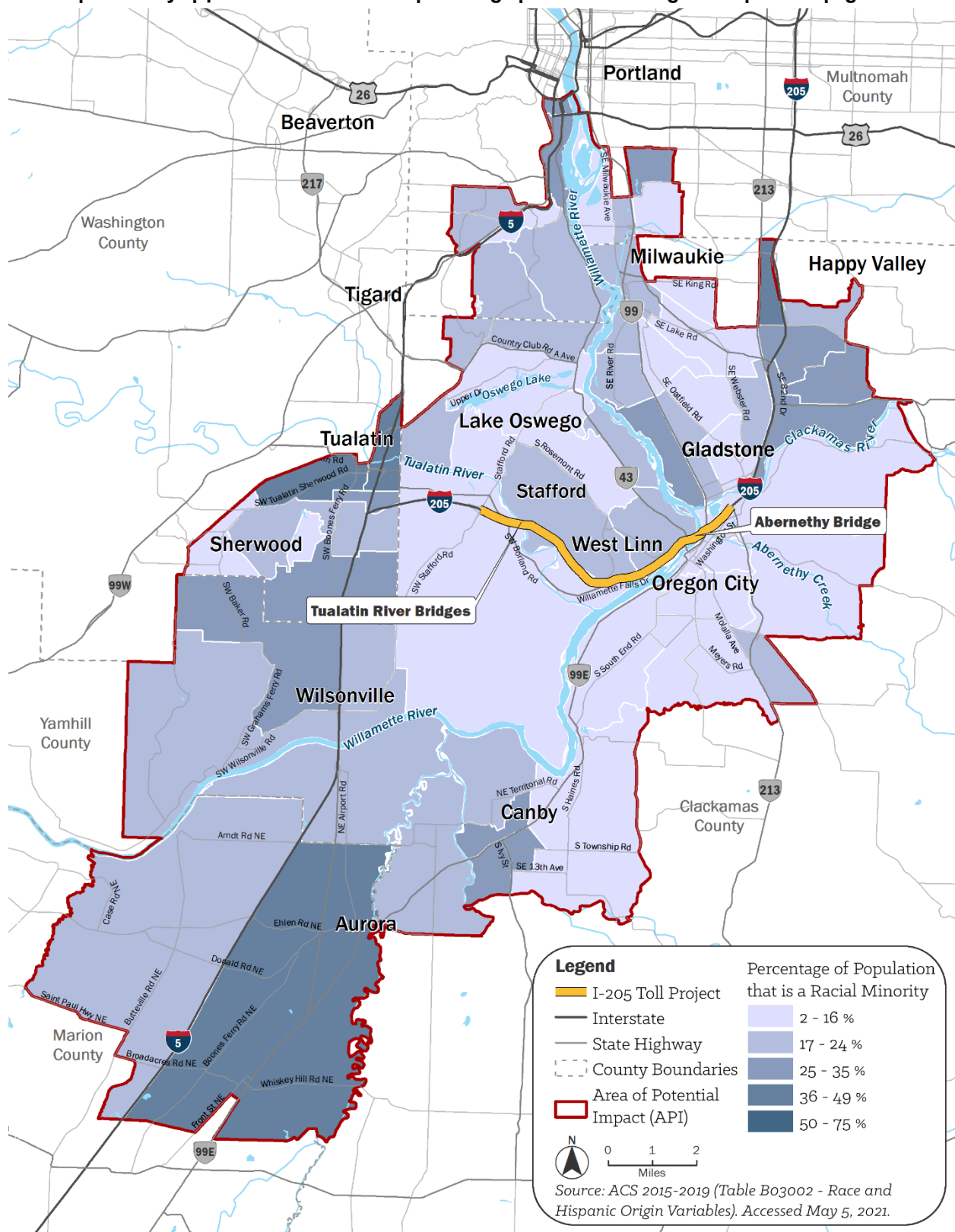
Nông dân di cư được định nghĩa là những cá nhân đang tích cực làm việc trong lĩnh vực nông nghiệp theo thời vụ (không quá 9 tháng) và thiết lập một nơi ở tạm thời cho mục đích làm việc đó. Những công nhân này thường được tuyển dụng trong sản xuất cây trồng và một số chế biến cây trồng được trồng trong tiểu bang, trong vườn ươm và nhà kính, trong các nỗ lực tái trồng rừng và thu hái lâm sản đặc sản. Bàn 5-3 cho thấy sự phân bố của những người lao động này trong khu vực đô thị Portland theo quận.

**Bàn 5-3 . Ước tính Lao động Nông dân Di cư Cấp Quận (2018)**

Địa lý	Ước tính người di cư và nông dân theo mùa Tổng cộng	Lao động nhập cư	Lao động phi nông nghiệp trong các hộ gia đình nhập cư
Hạt Clackamas	6,154	2,062	1,830
Hạt Marion	13,350	4,472	3,969
Hạt Multnomah	1,588	532	472
Quận Washington	7,463	2,500	2,219
Oregon Tổng số (bao gồm cả tái trồng rừng)	86,389	28,940	25,682

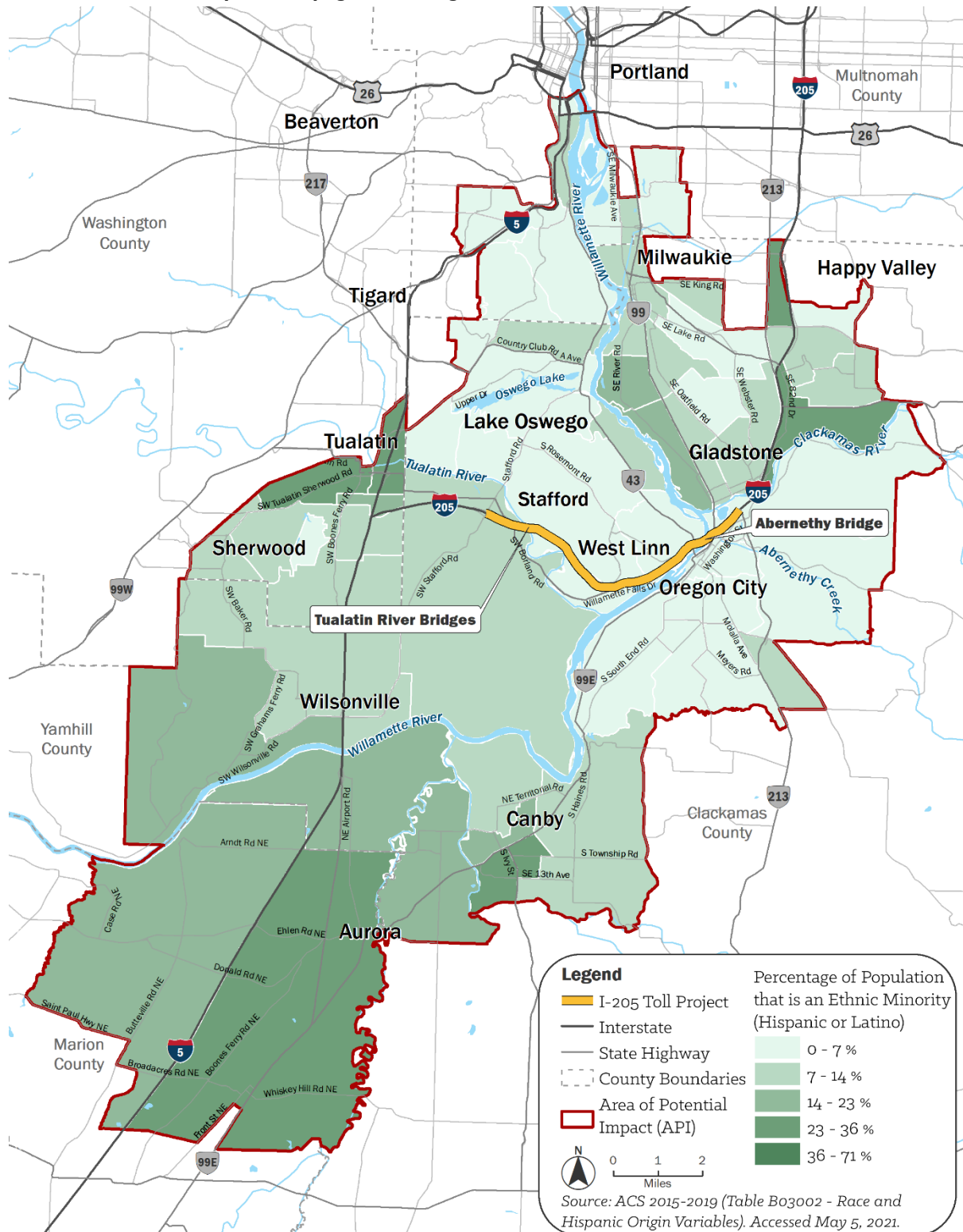
Ghi chú: Bộ phận Y tế Công cộng của Cơ quan Y tế Oregon công bố thông tin cập nhật về số lượng nông dân nhập cư và lao động thời vụ trong lĩnh vực nông nghiệp ở bang Oregon; bản cập nhật năm 2018 được tác giả bởi Tiến sĩ Mallory Rahe vào tháng 6 năm 2018 (Cơ quan Y tế Oregon 2018).

**Nhân vật 5-1. Tỷ lệ phần trăm dân số thuộc chủng tộc thiểu số trong Khu vực tác động tiềm ẩn**



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

**Nhân vật 5-2. Phần Trăm Dân Số Là Dân Tộc Thiểu Số (gốc Tây Ban Nha hoặc La Tinh) trong Khu vực Tác động Tiềm năng**



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

## 5.2 Dân số thu nhập thấp

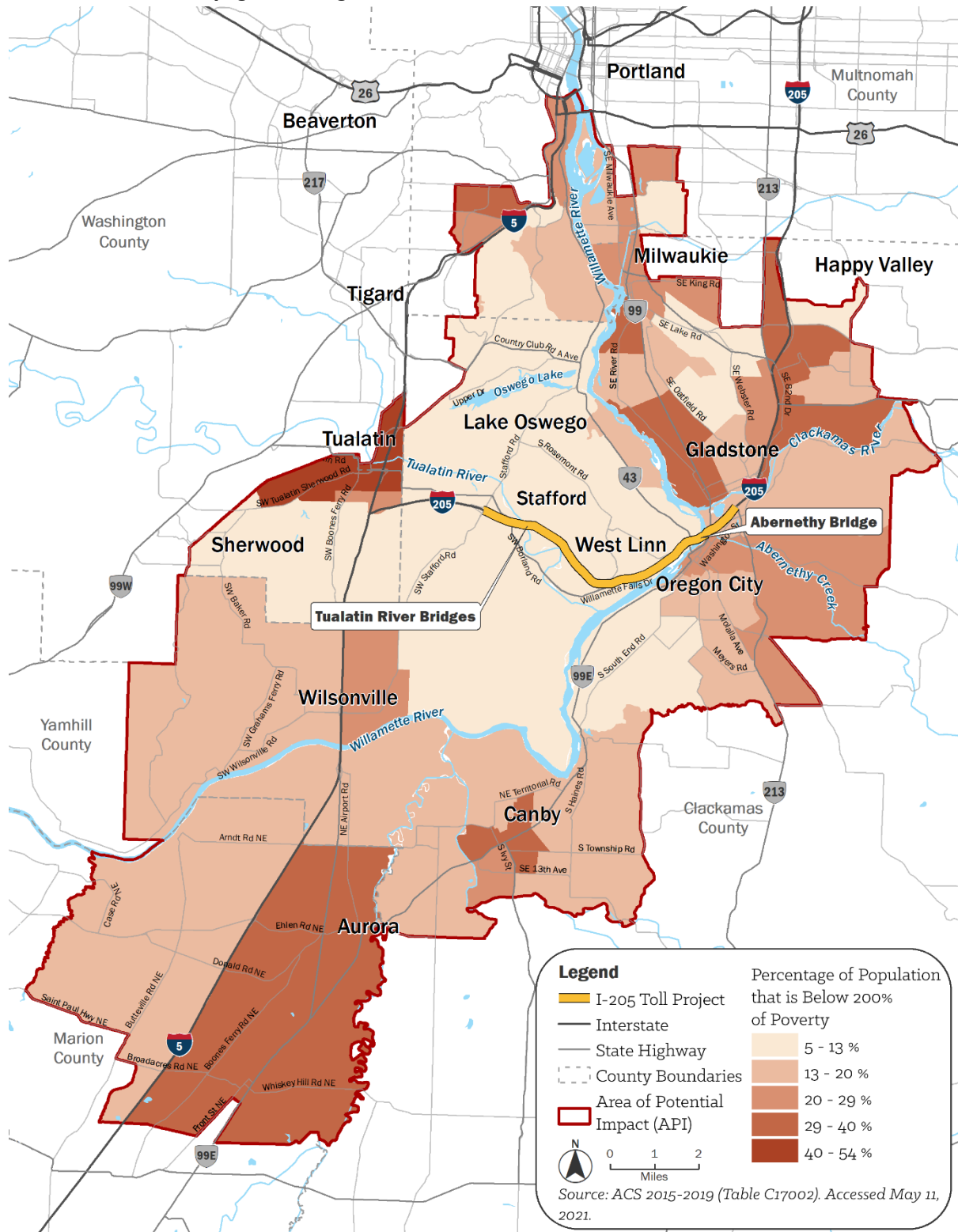
Tài liệu đính kèm A, Bảng A-2, trình bày dữ liệu về những người có thu nhập thấp (dưới 200% mức nghèo của liên bang). Trong API, 19% cư dân đang có thu nhập thấp. Trong số các quận giao nhau với API, Quận Marion có tỷ lệ người dân có thu nhập thấp cao nhất, cả trên toàn quận (36%) và trong API (30%) (Bàn5-2 Và Bàn5-2 ). Hơn 40% dân số đang có thu nhập thấp trong ba vùng điều tra dân số trong API. Nhân vật5-3 cho thấy mức độ tập trung của dân số có thu nhập thấp trong API công bằng môi trường.

Tài liệu đính kèm A, Bảng A-3, trình bày dữ liệu về những người sống dưới mức nghèo của liên bang. Khoảng 8 phần trăm những người sống trong API được coi là sống dưới mức nghèo của liên bang. Các vùng điều tra dân số API trong Quận Washington có tỷ lệ người dân sống dưới mức nghèo của liên bang cao nhất so với các vùng điều tra dân số ở các quận khác (Nhân vật5-4 ). Một cách tương đối, khoảng 13,2% cư dân Oregon sống dưới mức nghèo của liên bang.

Tương tự như các số liệu đại diện cho các nhóm dân tộc thiểu số và chủng tộc, Hình 5-3 và Hình 5-4 được chia đều thành năm nhóm tùy thuộc vào sự phân bố của những người có thu nhập thấp và dân số nghèo. Các nhóm ngũ vị phân không giống nhau trên mỗi bản đồ vì mật độ của các quần thể khác nhau trong API.

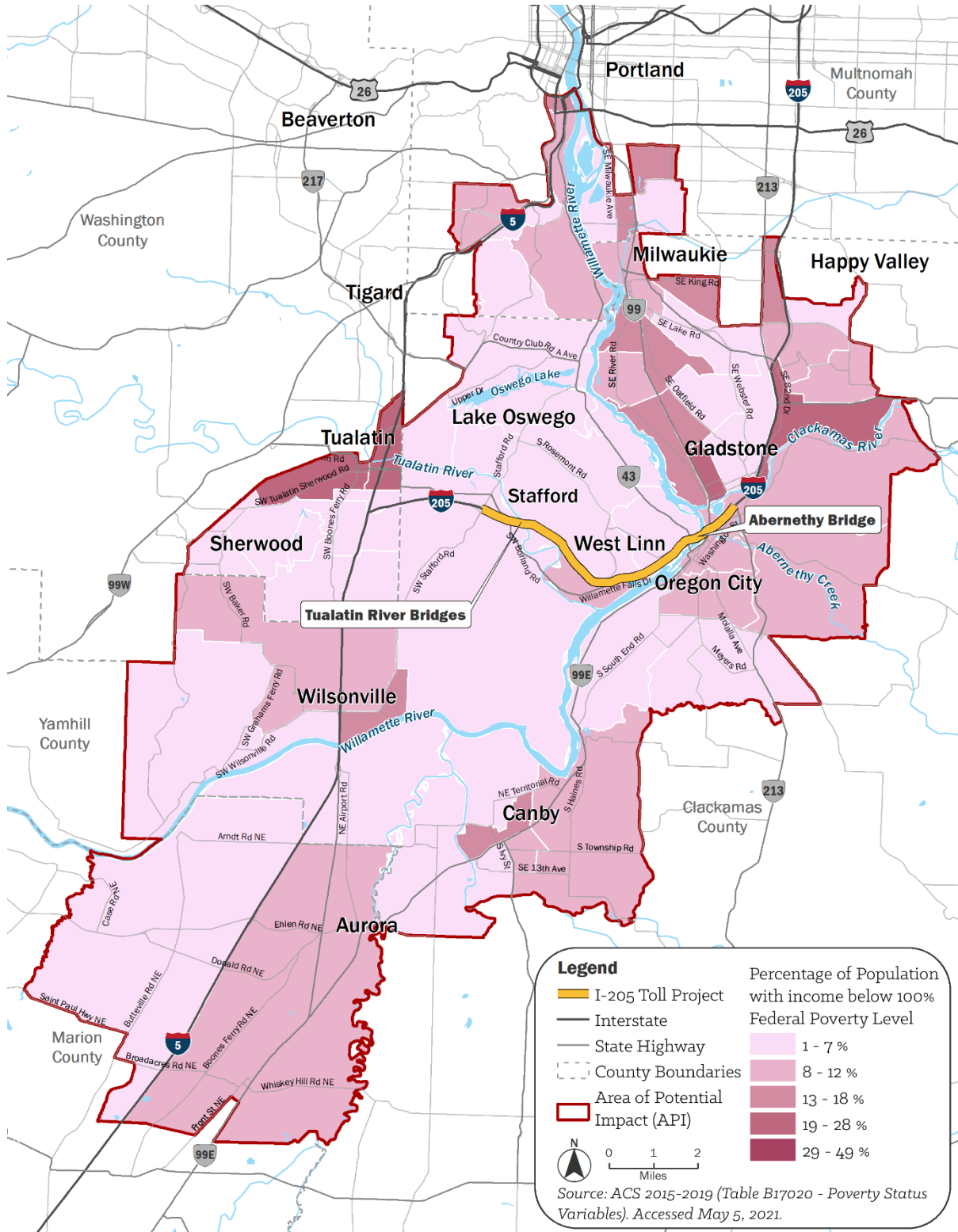


**Nhân vật 5-3. Những người có thu nhập thấp (dưới 200% mức nghèo liên bang) trong Khu vực tác động tiềm tàng**



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

**Nhân vật 5-4. Dân số đang phải đối mặt với tình trạng Nghèo đói (dưới 100% Mức Nghèo đói Liên bang) trong Khu vực có Tác động Tiềm tàng**



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

Hàng năm, Bộ Giáo dục Oregon công bố các hướng dẫn về thu nhập, do Bộ Nông nghiệp Hoa Kỳ xác định, cho phép học sinh đủ điều kiện nhận các bữa ăn miễn phí hoặc giảm giá. Học sinh đủ tiêu chuẩn được nhận bữa ăn hoặc sữa miễn phí hoặc trả mức giá giảm tối đa là 40 xu cho bữa trưa (Bộ Giáo dục Oregon 2019). Vào năm 2019, những người tham gia trong một gia đình bốn người sẽ đủ điều kiện nhận bữa ăn miễn phí nếu thu nhập hộ gia đình hàng năm của họ bằng hoặc thấp hơn \$33,475 hoặc các bữa ăn giảm giá nếu thu nhập hộ gia đình hàng năm của họ bằng hoặc thấp hơn \$47,638 (Bộ Giáo dục Oregon 2019).

Dữ liệu về điều kiện ăn trưa miễn phí và giảm giá có thể chỉ ra các khu vực tập trung nhiều hộ gia đình có thu nhập thấp (Đính kèm C, Bảng C-1 và Hình C-1). Trong năm học 2019 đến 2020, hơn một nửa số học sinh tại Trường Tiểu học Candy Lane (Học khu Thành phố Oregon), Trường Tiểu học Lee (Học khu Portland), Trường Tiểu học Linwood (Học khu North Clackamas) và Trường Tiểu học Cecile Trost Trường đủ điều kiện tham gia chương trình bữa trưa miễn phí hoặc giảm giá, cho biết các khu vực trong API có khả năng tập trung các hộ gia đình có thu nhập thấp.

Một nguồn thông tin khác về những người có thu nhập thấp là PITC của người vô gia cư<sup>9</sup> người, được tiến hành hai năm một lần tại một số quận của Oregon bởi một nhóm tình nguyện viên (Quận Clackamas 2019). PITC dựa vào sự sẵn có của tình nguyện viên, sự tham gia của nhân viên cơ quan, thời tiết mùa đông và phương pháp đếm, có thể khác nhau đối với mỗi quận và do đó PITC nên được sử dụng cùng với các nguồn dữ liệu khác.

Tại Quận Clackamas, 1.166 người đang trải qua tình trạng vô gia cư, trong đó 454 người (39%) đang trải qua tình trạng vô gia cư mãn tính<sup>10</sup> và 371 người (32%) không có nơi trú ẩn<sup>11</sup> (Quận Clackamas 2019). PITC của Hạt Marion đã được tiến hành và báo cáo với Hạt Polk, hạt này không nằm trong API. Đối với cả Quận Marion và Quận Polk, có 1.660 người được coi là vô gia cư, trong đó 346 người (21%) đang trải qua tình trạng vô gia cư mãn tính (Cơ quan Hành động Cộng đồng Mid-Willamette Valley 2015). Quận Multnomah, bao gồm Portland và Gresham trong PITC của họ, đã báo cáo có 4.015 người đang trải qua tình trạng vô gia cư, trong đó 1.304 người (32%) đang trải qua tình trạng vô gia cư mãn tính và 2.037 người (51%) không có nơi trú ẩn (Quận Multnomah 2019). Quận Washington đã báo cáo có tổng cộng 530 người rơi vào tình trạng vô gia cư, trong đó 139 người (26%) đang trải qua tình trạng vô gia cư mãn tính và 232 người (44%) không có nơi trú ẩn (Quận Washington 2021).

Hệ thống thu phí điện tử có thể tạo ra rào cản đối với những người dân không có tài khoản ngân hàng, những người có thể gặp khó khăn trong việc thanh toán hóa đơn trực tuyến, mua bộ tiếp sóng và thiết lập tài khoản thu phí. Theo khảo sát của FDIC năm 2019, các hộ gia đình không sử dụng dịch vụ ngân hàng là những hộ gia đình không có ai trong hộ gia đình có tài khoản séc hoặc tài khoản tiết kiệm tại ngân hàng hoặc hiệp hội tín dụng. Vào năm 2019, khoảng 3,6% đến 4,4% dân số ở Oregon không có tài khoản ngân hàng, so với 5,4% ở Hoa Kỳ (FDIC 2019). Ở các hộ gia đình tại Hoa Kỳ, tỷ lệ không sử dụng dịch vụ ngân hàng cao hơn ở những người trưởng thành có thu nhập thấp hơn, những người trưởng

<sup>9</sup> Một người được che chở trong các chương trình hỗ trợ người vô gia cư/vô gia cư hoặc đang sống ngoài trời, trong xe cộ hoặc những nơi khác không dành cho người ở, cũng như những người không có nhà ở cố định.

<sup>10</sup> Bộ Gia cư và Phát triển Đô thị định nghĩa tình trạng vô gia cư/vô gia cư mãn tính là “một người khuyết tật đã vô gia cư liên tục trong một năm hoặc lâu hơn, hoặc người đã trải qua bốn giai đoạn vô gia cư trở lên trong 3 năm qua với tổng số ít nhất 12 lần. tháng” (Quận Clackamas 2019)

<sup>11</sup> Một người không được che chở trong chương trình hỗ trợ người vô gia cư.

thành có trình độ học vấn thấp hơn và những người trưởng thành da đen và gốc Tây Ban Nha (Cục Dự trữ Liên bang Hoa Kỳ 2021). Cuộc khảo sát năm 2019 cho thấy 48,9% những người không có tài khoản ngân hàng cho biết lý do họ không có tài khoản là vì họ “không có đủ tiền để đáp ứng các yêu cầu về số dư tối thiểu” (FDIC 2019). Những người không liên kết với ngân hàng sẽ không có tài khoản séc, thẻ ghi nợ hoặc thẻ tín dụng để thanh toán hóa đơn được gửi cho chủ phương tiện đã đăng ký.

### 5.3 Tài nguyên cung cấp dịch vụ cho người có thu nhập thấp và/hoặc người dân tộc thiểu số

Xuyên suốt API, nhiều cơ sở cung cấp các dịch vụ xã hội và cơ hội có chất lượng cuộc sống cho những người có thu nhập thấp và/hoặc dân tộc thiểu số. *Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Toll I-205* cung cấp thêm thông tin về các nhà cung cấp dịch vụ, bao gồm cả bản đồ vị trí của họ. Những dịch vụ này bao gồm, nhưng không giới hạn, các địa điểm phân phối quần áo, dịch vụ gia đình, dịch vụ di cư, chương trình giáo dục, trung tâm cộng đồng, chăm sóc sức khỏe, dịch thuật ngôn ngữ, tư vấn, dịch vụ giúp việc nhà, nơi ở tạm thời, đào tạo nghề và việc làm, dịch vụ vận chuyển và thực phẩm phân bổ. Các tổ chức phi lợi nhuận, cơ quan dịch vụ xã hội, trung tâm cộng đồng, cơ sở y tế, trường học và tổ chức tôn giáo có thể cung cấp các dịch vụ này và các dịch vụ xã hội khác:

- tổ chức tôn giáo<sup>12</sup> cung cấp các dịch vụ cộng đồng có giá trị cho hội thánh của họ và cho các cộng đồng phi giáo phái của họ, bao gồm nhiều dịch vụ được mô tả ở trên.
- Các trường cung cấp các dịch vụ cộng đồng trong suốt cả năm và một số cung cấp các dịch vụ ngay cả khi trường học không hoạt động. Một số trường học là nơi phân phát bữa trưa miễn phí, lập chương trình mùa hè, cắm trại ban ngày hoặc các chương trình bồi dưỡng; những người khác bao gồm phòng khám sức khỏe hoặc dịch vụ điều dưỡng.
- Công viên và các cơ sở giải trí cung cấp không gian cho các hoạt động lành mạnh và nơi tụ họp của các gia đình và các nhóm xã hội.
- Các bệnh viện và cơ sở chăm sóc sức khỏe bao gồm viện dưỡng lão, cơ sở chăm sóc khẩn cấp, bệnh viện, trung tâm lọc máu, cơ sở phục hồi chức năng và phòng khám sức khỏe tâm thần.

<sup>12</sup> Các tổ chức tôn giáo là thuật ngữ được sử dụng xuyên suốt báo cáo này vì nó bao gồm các tín ngưỡng, thực hành và dịch vụ khác nhau được cung cấp. Các tổ chức tôn giáo có thể cung cấp nhiều hơn các dịch vụ hoặc sự thờ phượng, bao gồm các nhóm chung sở thích, kho thực phẩm, lớp học nuôi dạy con cái, các sự kiện và lễ kỷ niệm vòng đời, v.v. Hơn nữa, một số tổ chức tôn giáo không cung cấp bất kỳ hoạt động thờ cúng nào nhưng cung cấp các trải nghiệm văn hóa và sự kiện cộng đồng cho các nhóm tôn giáo (ví dụ: Tổ chức Giáo dục Hồi giáo Oregon và Liên đoàn Do Thái Greater Portland).

## 6 Hậu quả môi trường

Phần này mô tả các tác động dự kiến, bao gồm cả lợi ích và tác động bất lợi, của Dự án đối với dân số vì công lý môi trường so với dân số nói chung theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng. Các cuộc thảo luận về tác động tập trung vào các yếu tố liên quan đến những thay đổi dự kiến về mô hình giao thông địa phương giữa các phương án (nghĩa là khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội, kích bản thời gian đi lại, định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương và an toàn đường bộ) và các yếu tố liên quan đến thu phí (ví dụ: chi phí cầu đường, khả năng hiểu và sử dụng hệ thống thu phí điện tử, tiếng ồn và chất lượng không khí).

Việc phân tích tác động của chi phí thu phí và hệ thống thu phí cũng như các tác động giao thông tổng thể đối với I-205 và đường địa phương ở cấp độ API dựa trên *phương pháp tiếp cận không có ngưỡng* (nghĩa là nó xem xét các tác động đối với dân số công lý môi trường bất kể vị trí). Việc phân tích các tác động đối với khả năng tiếp cận, thời gian đi lại, định tuyến lại các đường phố địa phương và sự an toàn thường dựa trên *cách tiếp cận lớn hơn có ý nghĩa* (nghĩa là xem xét các tác động đối với các TAZ địa lý có tỷ lệ dân số công lý môi trường cao hơn so với quận nơi chúng tọa lạc).

### 6.1 Không xây dựng thay thế

Phần này mô tả các tác động dài hạn và gián tiếp đối với các nhóm dân số theo công lý môi trường theo Giải pháp thay thế Không xây dựng.

#### 6.1.1 Ảnh hưởng lâu dài

Phần này xác định các tác động lâu dài của Giải pháp Thay thế Không Xây dựng đối với dân số công bằng môi trường, bao gồm các tác động liên quan đến khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội, các tình huống về thời gian di chuyển, định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương do tắc nghẽn trên I-205, an toàn đường bộ, giao thông tích cực, tiếng ồn và chất lượng không khí.

#### Truy cập vào tài nguyên xã hội

Nhóm Dự án đã sử dụng mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực của Metro để xác định số lượng công việc trung bình<sup>13</sup> và các nguồn lực xã hội (tức là các địa điểm cộng đồng<sup>14</sup> và cơ sở y tế) mà các hộ gia đình có thể tiếp cận bằng ô tô hoặc phương tiện công cộng trong giờ cao điểm hoặc giờ thấp điểm trong điều kiện hiện tại để cho phép so sánh với Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng vào năm 2045. Quyền truy cập được đo bằng cách tính toán số lượng tài nguyên trung bình trong khu vực có thể đạt được trong một khoảng thời gian di chuyển nhất định từ các vị trí nhà trong khu vực và API. Khi so sánh Giải pháp thay thế không xây dựng với các điều kiện hiện tại, mô hình này tính đến mức tăng trưởng dự kiến trong tương lai về sử dụng đất và đầu tư hệ thống giao thông phù hợp với Kế hoạch giao thông vận tải khu vực năm 2018 đã được thông qua (Metro 2018b). Mô tả chi tiết hơn về phương pháp luận và kết quả phân tích khả năng tiếp cận có trong Bản đính kèm D.

<sup>13</sup> Công việc lương thấp trả từ \$0 đến \$39,999 hàng năm, công việc lương trung bình trả từ \$40,000 đến \$65,000 hàng năm và công việc lương cao trả trên \$65,000 hàng năm (Metro 2018c).

<sup>14</sup> Các địa điểm cộng đồng được định nghĩa là những địa điểm cung cấp dịch vụ hoặc vật phẩm bao gồm nhưng không giới hạn ở thư viện, cửa hàng tạp hóa, hiệp hội tín dụng và cơ sở y tế (Metro 2018c). Đối với phân tích này, các cơ sở y tế được phân tích riêng biệt với các địa điểm cộng đồng.



Theo Giải pháp thay thế không xây dựng, các TAZ công bằng môi trường trong API sẽ ít có khả năng tiếp cận các công việc thuộc mọi mức lương trong vòng 30 phút lái xe trong giờ cao điểm so với các điều kiện hiện tại. Dân số nói chung trong API sẽ có khả năng tiếp cận nhiều hơn với các công việc được trả lương cao và khả năng tiếp cận tương tự hoặc ít hơn đối với các công việc được trả lương thấp và trung bình trong vòng 30 phút lái xe so với các điều kiện hiện tại. Trong giờ thấp điểm, các TAZ công lý môi trường và người dân nói chung sẽ được tiếp cận nhiều hơn với các công việc thuộc mọi mức lương trong vòng 30 phút lái xe so với các điều kiện hiện tại. Trong cả giờ cao điểm và giờ thấp điểm, các TAZ công lý môi trường và người dân nói chung sẽ ít được tiếp cận với các địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế trong vòng 20 phút lái xe so với điều kiện hiện tại.

Cả TAZ công lý môi trường và dân số nói chung trong API sẽ được tiếp cận nhiều hơn với các trung tâm việc làm, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế trong vòng 30 hoặc 45 phút di chuyển trong cả giờ cao điểm và thấp điểm theo Giải pháp thay thế không xây dựng so với Điều kiện hiện tại.

Nhất quán với các tài liệu quy hoạch dài hạn đã được phê duyệt của Metro (ví dụ: Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực năm 2018), mô hình kịch bản trong tương lai giả định rằng dân số khu vực và việc làm tăng trưởng sẽ tiếp tục theo thời gian, dẫn đến nhiều việc làm, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế hơn trong suốt API vào năm 2045, như được trình bày chi tiết trong Tài liệu đính kèm D. Sự gia tăng về số lượng việc làm và nguồn lực cộng đồng có thể cải thiện khả năng tiếp cận; tuy nhiên, sự gia tăng dân số và việc làm cũng được dự đoán sẽ dẫn đến nhu cầu đi lại cao hơn giữa các phương thức, điều này sẽ thách thức hệ thống giao thông vận tải và có thể dẫn đến tình trạng chậm trễ lâu hơn ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận.

Theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, khả năng tiếp cận công việc ở tất cả các mức lương trong giờ cao điểm giảm nhiều hơn so với dân số nói chung cho thấy tác động bất lợi đối với dân số công bằng môi trường. Mặc dù sẽ có những thay đổi về khả năng tiếp cận giữa các điều kiện hiện tại và Giải pháp thay thế không xây dựng, nhưng sẽ có khả năng tiếp cận tương tự trong cả Giải pháp thay thế không xây dựng và Xây dựng trong hầu hết các trường hợp. Tiêu mục Tiếp cận Tài nguyên Xã hội của Phần 6.2.2 và Tài liệu đính kèm D cung cấp thêm chi tiết về phân tích khả năng tiếp cận liên quan đến Giải pháp thay thế xây dựng.

### **Kịch bản thời gian đi lại**

Theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, thời gian di chuyển cho tám chuyến đi bắt đầu ở những khu vực có mật độ dân số công lý môi trường cao hơn từ nhà của họ đến tám điểm cuối đại diện như trung tâm việc làm, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế sẽ bằng hoặc dài hơn thời gian di chuyển theo Điều kiện hiện tại. Các tiêu mục Tiếp cận Tài nguyên Xã hội và Kịch bản Thời gian Đi lại của Phần 6.2.2 và Tài liệu đính kèm E cung cấp thêm chi tiết về phân tích thời gian di chuyển.

Tương tự như phân tích Tiếp cận Tài nguyên Xã hội được trình bày ở trên, những thay đổi này sẽ xảy ra do dự báo tăng trưởng dân số và việc làm trong toàn bộ API. Một số chuyến đi nhất định sẽ mất nhiều thời gian hơn do tắc nghẽn gia tăng trên I-205 và các đường kết nối vào năm 2045 so với các điều kiện hiện tại, như được mô tả trong tiêu mục Định tuyến lại giao thông đến các đường địa phương bên dưới và *Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205*.

### **Định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương**

Thời gian di chuyển vào giờ cao điểm vào buổi sáng và buổi chiều trên cả hai hướng của I-205 giữa I-5 và 82nd Drive sẽ dài hơn theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045 so với các điều kiện hiện tại, điều này sẽ có tác động bất lợi đối với các nhóm công bằng môi trường tiếp cận các nguồn lực xã hội sử dụng I-205. Các phương tiện hiện đang định tuyến lại từ I-205 sang các con đường khác trong



thời gian có nhu cầu cao hơn khi có tắc nghẽn giao thông. Các đường phố địa phương này sẽ tiếp tục phải định tuyến lại khi người lái xe cố gắng tránh mức độ tắc nghẽn cao hơn trên I-205 theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Trong các điều kiện hiện tại, năm giao lộ (ở Hồ Oswego, Thành phố Oregon, Quận Clackamas chưa hợp nhất và West Linn) hiện không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của khu vực tài phán<sup>15</sup> cho hoạt động của giao lộ trong giờ cao điểm buổi sáng; không có cơ quan nào nằm ở những khu vực có mật độ dân số công lý môi trường cao hơn. Mười giao lộ (ở Gladstone, Thành phố Oregon, Quận Clackamas chưa hợp nhất và West Linn) hiện không đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông trong giờ cao điểm chiều; một trong những giao lộ này nằm trong khu vực tập trung đông dân cư theo luật môi trường hơn (82nd Drive và I-205 dốc về phía nam). Hầu hết các giao lộ đó sẽ tiếp tục không đáp ứng các tiêu chuẩn địa phương và một số giao lộ sẽ bị tắc nghẽn nghiêm trọng hơn theo Giải pháp thay thế không xây dựng trong cả năm 2027 và 2045, bao gồm giao lộ đường dốc 82nd Drive và I-205 hướng nam.

Các giao lộ không đáp ứng các tiêu chuẩn về hiệu suất của giao lộ trong giờ cao điểm sáng và giờ cao điểm chiều theo Giải pháp thay thế không xây dựng, đặc biệt là những giao lộ nằm ở Thành phố Oregon, nơi tập trung các nguồn lực xã hội mà người dân công lý môi trường có thể sử dụng, sẽ dẫn đến trong các tác động bất lợi liên tục đối với các quần thể công bằng môi trường đi đến các nguồn lực xã hội gần đó. Tiểu mục Định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương của Phần 6.2.2 tóm tắt sự khác biệt giữa các tác động đối với quần thể công lý môi trường theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Giải pháp Thay thế Xây dựng.

### An toàn đường bộ

Ở những khu vực có tình trạng tắc nghẽn tiếp tục hoặc gia tăng, chẳng hạn như I-205 và một số đường địa phương nhất định, số vụ va chạm thường được dự kiến sẽ cao hơn một chút theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045 so với các điều kiện hiện tại do lưu lượng giao thông dự kiến cao hơn như đã thảo luận trong *Báo cáo kỹ thuật giao thông dự án thu phí I-205*. Giải pháp Thay thế Không Xây dựng có thể có những tác động bất lợi đối với những người dân tuân theo luật môi trường đi trên những con đường này.

### Tiếng ồn

Theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045, mức độ tiếng ồn giao thông trong khu vực nghiên cứu sẽ thay đổi tùy theo vị trí, với phạm vi tương tự với điều kiện hiện tại, như được mô tả trong *Báo cáo kỹ thuật về tiếng ồn của dự án thu phí I-205*. Tương tự như các điều kiện hiện tại, mức độ tiếng ồn giao thông sẽ tiếp tục lớn nhất tại các khu vực sử dụng đất ngoài trời nằm gần I-205 nhất và sẽ tiếp tục vượt quá các tiêu chí về tiếng ồn của ODOT tại nhà thờ/trường mầm non/nhà trẻ South Lake ở West Linn, Công viên Jon Storm ở Thành phố Oregon, và Trường Atlas Immersion Academy ở West Linn. Sẽ

---

<sup>15</sup> Các tiêu chuẩn di động cho các giao lộ khác nhau tùy theo khu vực pháp lý, với hầu hết được đo bằng tỷ lệ khối lượng trên công suất và các tiêu chuẩn khác là mức độ dịch vụ. Tỷ lệ *lưu lượng trên công suất* đo lường khả năng của một con đường phục vụ lưu lượng phương tiện cơ giới trong một khoảng thời gian nhất định trong các điều kiện lý tưởng như thời tiết tốt, không có sự cố, không có xe hạng nặng và không có khiếm khuyết hình học. *Mức độ dịch vụ* là thước đo hoặc chỉ số hiệu suất thường được sử dụng trong các nghiên cứu về giao thông vận tải để biểu thị mức độ tắc nghẽn của các phương tiện trên các tuyến đường huyết mạch, đường cao tốc nông thôn, xa lộ và giao lộ, từ chậm trễ ít đến không chậm trễ cho đến chậm trễ rất cao.

có những tác động bất lợi bổ sung tối thiểu đối với dân số công lý môi trường và dân số nói chung liên quan đến tiếng ồn so với các điều kiện hiện có.

### Chất lượng không khí

Theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027, lượng khí thải gây ô nhiễm không khí được gọi là Chất độc không khí nguồn di động (MSAT) sẽ thấp hơn so với các điều kiện hiện tại do thực hiện các quy định về nhiên liệu và động cơ, như được mô tả trong *Báo cáo kỹ thuật chất lượng không khí của dự án thu phí I-205*. Phù hợp với xu hướng quốc gia, lượng khí thải MSAT sẽ tiếp tục giảm theo thời gian và sẽ thấp hơn vào năm 2045 so với điều kiện hiện tại và điều kiện năm 2027. Mức độ ô nhiễm không khí thấp hơn này sẽ mang lại lợi ích cho người dân nói chung và công lý môi trường.

#### 6.1.2 Hiệu ứng gián tiếp

Theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, mức độ tắc nghẽn cao hơn trên I-205 sẽ dẫn đến việc phải định tuyến lại các con đường địa phương khác, điều này có thể ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội của các nhóm dân số theo luật môi trường. *Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205* dự kiến những thay đổi tối thiểu trong các phương thức vận chuyển theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Xây dựng, dự kiến sẽ không ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội của người dân công bằng môi trường. Không có tác động gián tiếp bổ sung nào được xác định liên quan đến kinh tế, tiếng ồn hoặc chất lượng không khí, bao gồm cả tác động đến sức khỏe.

## 6.2 xây dựng thay thế

### 6.2.1 Hiệu ứng ngắn hạn

Việc xây dựng sẽ yêu cầu đóng làn đường và làn đường trong thời gian ngắn trên I-205 và một số đường địa phương gần đó, thường là vào ban đêm. Việc đóng cửa hoàn toàn các con đường sẽ được lên lịch trong thời gian qua đêm khi nhiều nguồn lực xã hội có lợi cho người dân vì công bằng môi trường bị đóng cửa đối với công chúng. Các đường vòng ngắn hạn sẽ được áp dụng trong thời gian đóng cửa và việc tiếp cận sẽ được duy trì. ODOT sẽ chuẩn bị một kế hoạch quản lý giao thông tạm thời để giảm thiểu tác động của việc xây dựng đối với hoạt động của I-205.

Các hoạt động xây dựng sẽ tạm thời làm tăng mức độ tiếng ồn và bụi trong và gần các khu vực xây dựng; tuy nhiên, mọi tác động dự kiến sẽ là nhỏ vì các nhà thầu sẽ phải tuân thủ Thông số kỹ thuật tiêu chuẩn của ODOT cho Phần 290 về xây dựng, bao gồm các biện pháp kiểm soát tiếng ồn; Phần 208 của OAR 340, giải quyết các yêu cầu về lượng khí thải và phiên toái có thể nhìn thấy được; và Thông số kỹ thuật tiêu chuẩn cho phần xây dựng 290, bao gồm các biện pháp kiểm soát ô nhiễm không khí (ODOT 2021d).

Bởi vì Giải pháp thay thế xây dựng cần có các công trình xây dựng tạm thời hạn chế, nên các tác động vật lý tối thiểu đối với các bất động sản lân cận được dự kiến trong quá trình xây dựng. Không cần phải di dời tạm thời các doanh nghiệp hoặc nhà ở để xây dựng.

Không có TAZ công lý môi trường nào được xác định liền kề với các khu vực xây dựng cho Giải pháp thay thế xây dựng. Tác động xây dựng đối với dân số công lý môi trường sẽ giống như đối với dân số nói chung.

## Thu phí trong quá trình xây dựng cải tạo đường bộ

ODOT dự kiến sẽ bắt đầu thu phí trên Cầu Abernethy và có thể là trên các Cầu trên Sông Tualatin trong 2 đến 3 năm (từ 2024 đến 2027) trong khi hoàn thành việc xây dựng Giải pháp Thay thế Xây dựng. So với Giải pháp thay thế Không xây dựng năm 2027, lưu lượng giao thông nhìn chung sẽ cao hơn trên các đoạn đường SW Borland Road, SW Stafford Road, OR 99E, OR 213 và OR 43 nếu cả hai cây cầu đều được thu phí trong giai đoạn trước khi hoàn thành, với mức chênh lệch lớn nhất dự kiến sẽ xảy ra trên Đường SW Borland phía đông Đường SW Stafford gần Stafford Hamlet ở Quận Clackamas chưa hợp nhất và trên OR 99E phía tây Đường Lone Elder ngay phía nam Canby.

Việc thu phí sẽ dẫn đến chi phí vận chuyển cao hơn đối với những người dân có thu nhập thấp chọn sử dụng các tuyến đường có cầu thu phí trong quá trình thi công cải tạo đường và sẽ tiếp tục sau khi hoàn thành việc cải tạo đường như đã thảo luận trong tiểu mục Chi phí thu phí của Mục 6.2.2, cho thấy một tác động bất lợi. Các tác động khác đối với dân số theo luật môi trường do các kịch bản thu phí trước khi hoàn thành sẽ kéo dài từ 2 đến 3 năm và có thể so sánh với các tác động theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2027, như được mô tả trong *Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205* và Định tuyến lại giao thông đến Tiểu mục Đường phố địa phương của Mục 6.2.2.

### 6.2.2 Ảnh hưởng lâu dài

Phần này xác định các tác động lâu dài của Giải pháp thay thế xây dựng, bao gồm các tác động liên quan đến khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội, các tình huống về thời gian đi lại, chi phí thu phí, định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương, an toàn đường bộ, giao thông tích cực, tiếng ồn, chất lượng không khí và khả năng dễ hiểu và sử dụng hệ thống thu phí điện tử.

#### Truy cập vào tài nguyên xã hội

Nói chung, các TAZ công bằng môi trường sẽ có khả năng tiếp cận công việc, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế tương tự hoặc được cải thiện, tùy thuộc vào thời gian và phương thức di chuyển, theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, như thể hiện trong Bàn 6-1. Ngoài ra, các TAZ công lý môi trường sẽ có khả năng tiếp cận hầu hết các loại công việc, địa điểm cộng đồng và tài nguyên y tế tốt hơn một chút so với các hộ gia đình dân số nói chung trong khu vực đô thị API và Portland. Trường hợp duy nhất mà các hộ gia đình công lý môi trường sẽ ít tiếp cận hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng và so với các hộ gia đình dân số nói chung trong API là số lượng công việc được trả lương trung bình trong 45 phút chuyển đi ngoài giờ cao điểm (-0,69% thay đổi về khả năng tiếp cận, hoặc khoảng 100 công việc, so với Giải pháp thay thế không xây dựng). Sự thay đổi về khả năng tiếp cận các công việc được trả lương trung bình này sẽ là một tác động bất lợi. Tuy nhiên, tác động bất lợi này sẽ được bù đắp vì các hộ gia đình công lý môi trường sẽ được cải thiện khả năng tiếp cận các công việc được trả lương trung bình trong vòng 30 phút lái xe (3,89%) và trong vòng 45 phút di chuyển (0,60%) trong giờ cao điểm, và trong vòng 30 phút lái xe (0,96%) trong giờ thấp điểm của Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Sự khác biệt về khả năng tiếp cận các công việc được trả lương trung bình sẽ ít hơn 1% giữa các hộ gia đình công lý môi trường và các hộ gia đình dân số nói chung trong API và giới hạn trong chuyến đi quá cảnh 45 phút ngoài giờ cao điểm.

Tài liệu đính kèm D cung cấp thêm chi tiết về các giả định, phương pháp và kết quả phân tích khả năng tiếp cận.

**Bàn6-1 . Khả năng tiếp cận cho Dân số Tư pháp Môi trường trong Giải pháp thay thế xây dựng So với giải pháp thay thế không xây dựng**

Đo lường khả năng tiếp cận		Tỷ lệ phần trăm thay đổi về khả năng tiếp cận giữa các giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng cho các hộ gia đình công lý môi trường <sup>[1]</sup> trong API	Phần trăm thay đổi về khả năng truy cập giữa các giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng cho dân số chung <sup>[2]</sup> trong API	Sự khác biệt về khả năng tiếp cận của các hộ gia đình về công lý môi trường so với dân số chung trong API
Đỉnh <sup>[3]</sup>	Việc làm lương thấp trong vòng 30- phút lái xe	+3.9%	+1.7%	Khả năng truy cập nhiều hơn
	Công việc được trả lương trung bình trong vòng 30- phút lái xe	+3.9%	+1.6%	Thêm khả năng tiếp cận
	Việc làm lương cao trong vòng 30- phút lái xe	+4.1%	+1.5%	Khả năng truy cập nhiều hơn
	Việc làm lương thấp trong vòng 45- chuyển đi quá cảnh phút	+0.7%	+0.6%	Khả năng truy cập nhiều hơn
	Công việc được trả lương trung bình trong vòng 45- chuyển đi quá cảnh phút	+0.6%	+0.5%	Thêm khả năng tiếp cận
	Việc làm lương cao trong vòng 45- chuyển đi quá cảnh phút	+0.67%	+0.5%	Thêm khả năng tiếp cận
	Địa điểm cộng đồng trong vòng 20- phút lái xe	+2.4%	+0.8%	Thêm khả năng tiếp cận
	Cơ sở y tế trong vòng 20- phút lái xe	+2.1%	+1.3%	Thêm khả năng tiếp cận
	Địa điểm cộng đồng trong vòng 30- chuyển đi quá cảnh phút	0.0%	0%	Khả năng tiếp cận giống nhau
	Cơ sở y tế trong vòng 30- chuyển đi quá cảnh phút	0.0%	0%	Khả năng tiếp cận giống nhau
ngoài giờ cao điểm	Việc làm lương thấp trong vòng 30- phút lái xe	+1.1%	+0.7%	Khả năng truy cập nhiều hơn
	Công việc được trả lương trung bình trong vòng 30- phút lái xe	+1.0%	+0.7%	Thêm khả năng tiếp cận
	Việc làm lương cao trong vòng 30- phút lái xe	+1.0%	+0.7%	Thêm khả năng tiếp cận
	Việc làm lương thấp trong vòng 45- chuyển đi quá cảnh phút	0.0%	0%	Khả năng tiếp cận giống nhau
	Công việc được trả lương trung bình trong vòng 45- chuyển đi quá cảnh phút	-0.7%	0%	Khả năng tiếp cận ít hơn
	Việc làm lương cao trong vòng 45- chuyển đi quá cảnh phút	0.0%	0%	Khả năng tiếp cận giống nhau
	Địa điểm cộng đồng trong vòng 20- phút lái xe	+1.6%	+0.5%	Khả năng truy cập nhiều hơn
	Cơ sở y tế trong vòng 20- phút lái xe	+1.4%	+0.8%	Khả năng truy cập nhiều hơn

Đo lường khả năng tiếp cận	Tỷ lệ phần trăm thay đổi về khả năng tiếp cận giữa các giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng cho các hộ gia đình công lý môi trường <sup>[1]</sup> trong API	Phần trăm thay đổi về khả năng truy cập giữa các giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng cho dân số chung <sup>[2]</sup> trong API	Sự khác biệt về khả năng tiếp cận của các hộ gia đình về công lý môi trường so với dân số chung trong API
Địa điểm cộng đồng trong vòng 30- chuyển đi quá cảnh phút	0.0%	0%	Khả năng tiếp cận giống nhau
Cơ sở y tế trong vòng 30- chuyển đi quá cảnh phút	0.0%	0%	Khả năng tiếp cận giống nhau

Ghi chú: Việc làm lương thấp, lương trung bình và lương cao đề cập đến các công việc trả lương hàng năm lần lượt từ \$0 đến \$39,999, \$40,000 và \$65,000 và hơn \$65,000 (Metro 2018c).

[1] Tỷ lệ phần trăm đề cập đến sự thay đổi về số lượng công việc, địa điểm cộng đồng hoặc cơ sở y tế có thể đạt được trong khung thời gian được chỉ định trong cột Đo lường khả năng tiếp cận. Tài liệu đính kèm D cung cấp thông tin chi tiết cho từng loại.

[2] Dân số chung đề cập đến tất cả các hộ gia đình trong Khu vực có khả năng bị ảnh hưởng.

[3] Đối với ô tô, giờ cao điểm được xác định là 6:00 đến 9:00 sáng và 15:00 đến 18:00 và thấp điểm là tất cả các giờ khác. Đối với phương tiện công cộng, giờ cao điểm được xác định là từ 4:00 đến 6:00 chiều và giờ thấp điểm là từ 12:00 đến 1:00 chiều Xem Tài liệu đính kèm D để biết đầy đủ phương pháp và thời gian theo phương thức di chuyển.

API = khu vực có khả năng tác động

### Kịch bản thời gian đi lại

Cộng đồng công lý môi trường và cộng đồng nói chung sẽ trải qua thời gian di chuyển bằng nhau hoặc ngắn hơn cho các chuyến đi từ nhà của họ đến các địa điểm hoạt động đại diện theo Giải pháp Thay thế Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, như thể hiện trong Bàn 6-2. Bàn 6-2 bao gồm các kịch bản đại diện cho các khu vực có mật độ dân số thu nhập thấp và/hoặc dân tộc thiểu số cao hơn so với các quận nơi chúng tọa lạc, như đã thảo luận trong Phần 4.4.2. Các cộng đồng công lý môi trường, đặc biệt là các cá nhân có thu nhập thấp, có thể chọn một con đường khác để tránh các chi phí của phí cầu đường. Các kịch bản đại diện trong bảng được sử dụng để đánh giá thời gian di chuyển cho các tuyến đường bao gồm việc đi lại trên các cây cầu có thu phí được đề xuất trên I-205 (Cầu sông Abernethy và Tualatin), được gọi là Đường thu phí và các tuyến đường không bao gồm việc đi lại trên tuyến đường được đề xuất. cầu có thu phí trên I-205, được gọi là Đường miễn phí.<sup>16</sup> Các kịch bản đại diện không có mật độ dân số công lý môi trường cao hơn được trình bày chi tiết trong Báo cáo kỹ thuật cộng đồng và tài nguyên xã hội của Dự án thu phí I-205 và được loại trừ khỏi Bảng 6-2. Ngoài ra, Bàn 6-2 bao gồm bốn kịch bản thời gian di chuyển (13 đến 16) đại diện cho các TAZ không có mật độ dân số công lý môi trường cao hơn (nghĩa là đại diện cho dân số nói chung).

Không có kịch bản nào trong số tám kịch bản đại diện cho dân số công bằng môi trường sẽ dẫn đến thời gian di chuyển lâu hơn cho Đường thu phí trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Năm kịch bản sẽ dẫn đến thời gian di chuyển ngắn hơn trên Con đường thu phí cho dân số công lý môi trường. Ba kịch bản sẽ không có Lộ trình thu phí vì chúng đại diện cho các chuyến đi được giả định là không sử dụng các tuyến đường thu phí trong tương lai, bao gồm các tuyến đường vận chuyển cố định và thời gian di chuyển trên Lộ trình miễn phí sẽ không thay đổi. Một kịch bản (được liệt kê

<sup>16</sup> Người ta cho rằng Đường thu phí trong Giải pháp thay thế không xây dựng sẽ không thu phí nhưng sẽ liên quan đến việc đi lại trên I-205 nơi các cây cầu thu phí được đề xuất trong Giải pháp thay thế xây dựng.



Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

là Kịch bản 1 trong Bàn6-2 ) sẽ dẫn đến thời gian di chuyển lâu hơn đối với Đường có thu phí trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng do định tuyến lại giao thông từ I-205 đến các đường địa phương, như đã thảo luận trong phần Định tuyến lại giao thông đến các đường địa phương. Người dân nói chung sẽ trải nghiệm thời gian di chuyển ngắn hơn trên Đường thu phí trong một kịch bản và không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Đường thu phí trong hai kịch bản. Người dân nói chung sẽ không gặp phải sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí đối với ba tình huống đại diện và thời gian di chuyển lâu hơn trên Con đường miễn phí đối với một tình huống do định tuyến lại. Attachment E cung cấp thời gian di chuyển chính xác cho từng kịch bản đại diện.

Vì cộng đồng công lý môi trường và cộng đồng nói chung sẽ trải qua thời gian di chuyển giống nhau hoặc ngắn hơn trên Đường thu phí và trên các chuyến đi đại diện sử dụng phương tiện công cộng, nên sẽ có lợi cho cả cộng đồng công lý môi trường và cộng đồng nói chung theo Giải pháp thay thế xây dựng.

**Bàn6-2 . Thời gian di chuyển cho các tình huống trong Giải pháp thay thế xây dựng cho công lý môi trường quần thể và dân số chung**

Dân số được đại diện bởi kịch bản	Số kịch bản	Mô tả kịch bản	Giải pháp thay thế xây dựng so với giải pháp thay thế không xây dựng <sup>[1]</sup>
Công bằng Môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được Điều tra 320.05, nơi tập trung nhiều người sống dưới mức nghèo khổ (26,2%) hơn so với Quận Washington.	1	Người A sống ở Tualatin và đến Công viên Tự nhiên Núi Talbert ở Thung lũng Hạnh phúc mỗi tuần một lần sau giờ làm việc (khoảng 5 giờ chiều) để đi dạo với con cháu của họ sống ở Gladstone.	Thời gian di chuyển ngắn hơn trên Đường thu phí Thời gian di chuyển lâu hơn trên Con đường Miễn phí.
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 320.03, nơi tập trung nhiều người sống ở mức nghèo 200% (42,3%) hơn so với Quận Washington.	2	Người B sống trong một căn hộ giá phải chăng ở Tualatin với hai đứa con đang tuổi tiểu học, làm việc tại một doanh nghiệp nhỏ ở Oak Grove từ Thứ Hai đến Thứ Sáu, từ 7 giờ sáng đến 2:30 chiều và đi xe buýt.	Thời gian di chuyển ngắn hơn trên Đường thu phí Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 65.02, nơi có mật độ dân tộc thiểu số (Da đen, 6,4%) cao hơn so với Quận Multnomah.	3	Người C sống ở Tây Nam Portland và đã phải vật lộn để tìm việc làm kể từ khi bắt đầu đại dịch COVID-19. Gần đây, họ được một trang trại thuê làm công việc thời vụ bên ngoài Thành phố Oregon và sẽ đến đó vài ngày một tuần lúc 4 giờ chiều cho những ca làm việc muộn.	Thời gian di chuyển ngắn hơn trên Đường thu phí Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 244, nơi có mật độ dân tộc (người Hawaii bản địa hoặc người đảo Thái Bình Dương khác, 3%) cao hơn so với Quận Clackamas.	4	Người D gần đây đã chuyển từ Portland đến Wilsonville và mua một ngôi nhà cho gia đình họ. Họ làm việc với tư cách là chuyên gia nhân sự tại khuôn viên Waterfront của Đại học Khoa học & Sức khỏe Oregon ở Nam Portland và đi làm vào giờ cao điểm (8 giờ sáng đến 9 giờ sáng và 4 giờ chiều đến 5 giờ chiều) theo mỗi hướng, từ Thứ Hai đến Thứ Sáu.	Không có Đường thu phí cho kịch bản này – tuyến đường giả định sẽ không sử dụng cầu thu phí được đề xuất trên I-205. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 222.05, nơi có mật độ người thiểu số chủng tộc (Châu Á, 14,6%) cao hơn so với Quận Multnomah.	5	Người E là học sinh trung học cơ sở và sống trong một khu nhà giá rẻ ở Đông Nam Portland. Họ muốn học đại học về khoa học môi trường và đang làm tình nguyện viên tại Friends of Tryon Creek. Họ bắt xe buýt sau giờ học để tình nguyện tại Khu Tự nhiên Bang Tryon Creek từ 3 giờ chiều đến 5 giờ chiều vào Thứ Ba và Thứ Năm để lấy tín chỉ phục vụ cộng đồng.	Không có Đường thu phí cho kịch bản này – tuyến đường giả định sẽ không sử dụng cầu thu phí được đề xuất trên I-205. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển qua quá cảnh.



Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

Dân số được đại diện bởi kịch bản	Số kịch bản	Mô tả kịch bản	Giải pháp thay thế xây dựng so với giải pháp thay thế không xây dựng [1]
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 204.01, nơi có mật độ người thiểu số chủng tộc cao hơn (Người Mỹ bản địa hoặc Thổ dân Alaska, 3,4%) so với Quận Clackamas.	6	Người F là giáo viên tại Trường tiểu học River Grove ở Lake Oswego và lái xe đi làm. Họ có một cuộc hẹn trị liệu thần kinh cột sống vào mỗi Thứ Tư khác lúc 6 giờ chiều tại Thành phố Oregon, đây là địa điểm của bác sĩ gần nhất nhận bảo hiểm của họ.	Rút ngắn thời gian di chuyển trên Toll Path. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 229.07, nơi có mật độ dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latino, 24,01%) cao hơn so với Hạt Clackamas.	9	Người I, một người nói tiếng Nga bản địa, sống trong một khu nhà ở giá cả phải chăng ở Canby. Họ bắt xe buýt đến Nhà thờ Ebenezer ở Milwaukie, nơi cung cấp đầy đủ các dịch vụ của người Nga, lúc 7 giờ tối thứ Sáu hàng tuần	Không có Đường thu phí cho kịch bản này – tuyến đường giả định sẽ không sử dụng cầu thu phí được đề xuất trên I-205. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển qua quá cảnh.
Công lý môi trường: Kịch bản này bắt đầu ở Vùng được điều tra 320.05 có mức độ nghèo 200% (42,3%), mức nghèo (21,8%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latinh, 26,9%) và dân tộc thiểu số (47,8%) cao hơn so với Washington quận.	12	Người L là một học sinh mới tốt nghiệp trung học và đang theo học một trường cao đẳng trực tuyến. Họ chia sẻ căn hộ nhỏ của mình ở Tualatin với hai người bạn cùng phòng. Để tập thể dục và có thời gian cho bản thân, họ dắt chó đi dạo buổi sáng (khoảng 8 giờ sáng) trên Đường đi dạo McLoughlin ở Gladstone hai lần một tuần.	Thời gian di chuyển ngắn hơn trên Đường thu phí. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Dân số chung (Tỷ lệ phần trăm dân số công bằng môi trường thấp hơn mức trung bình của quận.)	13	Người M và gia đình của họ sống ở Hồ Oswego. Họ đã đến cùng một nhà sĩ gần Trung tâm Thị trấn Clackamas ở Thung lũng Hạnh phúc trong hơn 15 năm. Họ rời công việc toàn thời gian được trả lương lúc 3 giờ chiều để đưa từng thành viên trong gia đình đến các cuộc hẹn hai lần một năm.	Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Đường thu phí hoặc Đường miễn phí.
Dân số chung (Tỷ lệ phần trăm dân số công bằng môi trường thấp hơn mức trung bình của quận.)	14	Người N là tài xế xe buýt sống ở Tualatin. Ba ngày một tuần, sau khi tan học vào khoảng 5 giờ chiều, họ lái xe đến Trung tâm Y tế Sunnyside ở khu vực Sunnyside của Hạt Clackamas để được điều trị lọc máu.	Rút ngắn thời gian di chuyển trên Toll Path. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Dân số chung (Tỷ lệ phần trăm dân số công lý môi trường thấp hơn mức trung bình của quận.)	15	Người O làm việc tại nhà ở vùng ngoại ô phía nam Hồ Oswego. Họ thích đến một nhà hàng Ma-rốc ở Wilsonville vì đó là nơi duy nhất họ có thể tìm thấy đồ ăn Ma-rốc được chế biến theo cách mà họ đã lớn lên. Thông thường, họ thích ghé thăm vào giờ nghỉ trưa vào khoảng trưa các ngày thứ Tư.	Không có Đường thu phí cho kịch bản này—tuyến đường giả định sẽ không sử dụng cầu thu phí được đề xuất trên I-205. Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Con đường miễn phí.
Dân số chung (Tỷ lệ phần trăm dân số công bằng môi trường thấp hơn mức trung bình của quận.)	16	Người P là cha mẹ đơn thân, sống ở một khu ngoại ô ở West Linn. Họ đưa con đến Thư viện Công cộng Gladstone để tham gia chương trình hàng tuần dành cho thanh thiếu niên sau giờ làm việc và trường học hai lần một tuần lúc 4 giờ chiều	Không có sự khác biệt về thời gian di chuyển trên Toll Path. Thời gian di chuyển lâu hơn trên Con đường Miễn phí.

Nguồn: Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

[1] Các nhà phân tích đã xác định lộ trình ngắn nhất từ các địa điểm nhà đến các địa điểm hoạt động sẽ bao gồm việc đi lại trên các cây cầu có thu phí được đề xuất trên I-205 (gọi là “Đường thu phí”), cũng như một lộ trình

Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

không bao gồm việc đi lại trên các cây cầu có thu phí được đề xuất trên I-205 (được gọi là “Đường dẫn miễn phí”).

**Phí cầu đường**

Dữ liệu về đặc điểm đi lại của hộ gia đình, mô hình chi tiêu ngân sách hộ gia đình và tỷ lệ thu phí dự báo đối với phương tiện cá nhân vào năm 2027 (xem tiểu mục Giả định tỷ lệ thu phí của Phần 2.3.1) đã được sử dụng để xác định các đặc điểm trung bình của hộ gia đình trong API, cũng như để ước tính trung bình và phân phối các khoản thanh toán phí giữa các hộ gia đình trong API, như được mô tả chi tiết hơn trong Báo cáo kỹ thuật kinh tế về dự án thu phí I-205. Bởi vì sự khác biệt về thành phần hộ gia đình, mô hình đi lại, ngân sách hộ gia đình và khoảng cách với I-205 sẽ ảnh hưởng đến quyết định của người dùng về cách họ hoàn thành chuyến đi của mình trong toàn khu vực, ước tính số tiền thanh toán phí đường bộ hàng năm cho mỗi hộ gia đình chỉ mang tính minh họa như một hộ gia đình “trung bình” giả định. Bàn 6-3 thể hiện các giả định liên quan đến hộ gia đình trong API.

**Bàn 6-3. Ảnh hưởng đối với các hộ gia đình trong API liên quan đến hoạt động thu phí**

Hệ mét	giá trị
Các hộ gia đình trong API có một hoặc nhiều phương tiện <sup>[1]</sup>	113,140
Tổng số chuyến đi bằng phương tiện trong tuần trung bình hàng năm cho mỗi hộ gia đình trong API <sup>[2]</sup>	1,285
Số chuyến đi bằng phương tiện trong tuần trung bình hàng năm trên I-205 cho mỗi hộ gia đình trong API <sup>[2], [3]</sup>	206
Ước tính Phí cầu đường trung bình hàng năm vào các ngày trong tuần cho mỗi hộ gia đình trong Năm khai trương (tính theo đô la 2021) <sup>[4]*</sup>	\$575

[1] Nguồn: Khảo sát cộng đồng người Mỹ của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ, 2019

[2] Nguồn: Khảo sát LATCH của Cục Thống kê Giao thông Vận tải Hoa Kỳ, 2017

[3] Nguồn: Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro

[4] Nguồn: Khảo sát chi tiêu tiêu dùng của Cục Thống kê Lao động Hoa Kỳ, 2019-2020

\* Doanh thu thu phí dự kiến bao gồm các giả định về tăng trưởng dân số và các yếu tố khác liên quan đến điều kiện giao thông dự báo, được phát triển như một phần dự báo doanh thu thu phí của Dự án. Các giá trị được tính bằng đô la không đổi năm 2021 dựa trên tỷ lệ thu phí dự kiến cho việc khai trương dự án vào năm 2027.

API = Khu vực có khả năng tác động; LATCH = Đặc điểm giao thông khu vực địa phương cho các hộ gia đình

Thu phí sẽ dẫn đến chi phí vận chuyển cao hơn đối với những người có thu nhập thấp theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, bao gồm chênh lệch 2,4% đối với các hộ gia đình có thu nhập ở mức nghèo liên bang và chênh lệch 1,2% đối với các hộ gia đình có thu nhập ở mức 200% mức độ nghèo đói, như thể hiện trong Bàn 6-4. Các hộ gia đình ở mức thu nhập trung bình trong API cũng sẽ phải chịu chi phí vận chuyển cao hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, nhưng mức chênh lệch sẽ thấp hơn (chênh lệch dưới 1%) so với các hộ gia đình có thu nhập thấp.

**Bàn 6-4. Tỷ lệ phần trăm thu nhập hộ gia đình chỉ cho giao thông vận tải**

Loại hộ gia đình	Mức thu nhập	Tỷ lệ phần trăm thu nhập chi cho giao thông vận tải không tính phí (Không có giải pháp thay thế xây dựng)	Tỷ lệ phần trăm thu nhập chi cho chi phí vận chuyển có thu phí (Giải pháp thay thế xây dựng)
Thu nhập hộ gia đình trung bình cho API <sup>[1]</sup>	\$88,400	7.9%	8.6%
Ngưỡng Nghèo cho Hộ gia đình Bốn người	\$26,200	17.3%	19.7%
200% Nghèo đói (thu nhập thấp) cho một hộ gia đình bốn người	\$52,400	10.6%	11.8%

- [1] Giá trị thu nhập hộ gia đình trung bình được lấy từ phân tích tác động thu phí trong *Báo cáo kỹ thuật kinh tế dự án thu phí I-205*, đo lường tác động kinh tế của Dự án.

Với mục đích phân tích, Nhóm dự án giả định số chuyến xe trung bình hàng năm trong tuần cho mỗi hộ gia đình (206 chuyến) và phí cầu đường trung bình hàng năm cho mỗi hộ gia đình bằng đồng đô la danh nghĩa là như nhau, như được mô tả trong *Bản 6-3* và *Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế Dự án Thu phí I-205*. Phân tích công bằng môi trường đã không xem xét đến việc các hộ gia đình có thể chọn thay đổi lộ trình và/hoặc hành vi đi lại để tránh phí cầu đường, điều này sẽ làm giảm phần trăm thu nhập mà họ sẽ chi cho phí cầu đường. Chi phí cầu đường thực tế sẽ khác nhau tùy thuộc vào tuyến đường, thời gian trong ngày và tần suất các chuyến đi trên các tuyến đường có thu phí.

Đối với một số người, việc chuyển đổi phương thức di chuyển (ví dụ: từ lái xe sang phương tiện công cộng hoặc đi xe đạp) hoặc đi du lịch vào những thời điểm nhất định trong ngày sẽ không phải là một lựa chọn khả thi nếu dịch vụ phương tiện công cộng bị hạn chế, nếu việc di chuyển bằng một phương thức khác không hiệu quả với thời gian di chuyển dài hơn, hoặc nếu họ cần đi lại trong thời gian đi lại cao điểm khi mức phí sẽ cao nhất. Ngoài ra, như được trình bày trong *Bản tóm tắt tham gia dự án thu phí I-205*, những người góp ý bày tỏ lo ngại rằng những cá nhân ít linh hoạt hơn trong việc thay đổi lịch trình làm việc của họ để tránh mức phí cao nhất và không thể làm việc từ xa—chẳng hạn như nhân viên ngành dịch vụ và y tế—sẽ là ít có khả năng trả phí cầu đường nhất. Đối với những người có thu nhập thấp không có giải pháp thay thế khả thi nào để lái xe trên các tuyến đường sử dụng cầu có thu phí trên I-205, chi phí thu phí sẽ chiếm một tỷ lệ lớn hơn trong thu nhập hộ gia đình của họ.

Các hoạt động thu hút sự tham gia của công chúng với các nhóm công lý môi trường cũng xác định tính công bằng của việc cưỡng chế trốn thu phí là mối quan tâm đặc biệt đối với các nhóm công lý môi trường. Nếu người lái xe không trả phí cầu đường đúng hạn, hoặc hoàn toàn không trả phí, thì tỷ lệ phần trăm thu nhập mà họ chi cho chi phí vận chuyển có thể bị ảnh hưởng thêm với các khoản phí trả chậm hoặc các biện pháp cưỡng chế khác. Ngoài ra, một số nhóm bày tỏ lo ngại về khả năng phân biệt chủng tộc hoặc sắc tộc trong việc thực thi thu phí, như được mô tả trong Tài liệu đính kèm F.

Các tác động liên quan đến chi phí thu phí sẽ bắt đầu khi thực hiện thu phí (2 đến 3 năm trước khi hoàn thành việc xây dựng các cải tiến I-205 theo kế hoạch, như được thảo luận thêm trong tiểu mục Thu phí trong quá trình xây dựng các cải tiến đường bộ của Tác động ngắn hạn. Hiệu suất giao thông I-205 được cải thiện theo Giải pháp thay thế xây dựng dự kiến sẽ mang lại lợi ích cho người dùng và xã hội liên quan đến lượng khí thải phương tiện thấp hơn, thời gian di chuyển ngắn hơn, tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện và ít sự cố phương tiện hơn, điều này sẽ giảm chi phí cho tất cả thành viên cộng đồng, bao gồm cả quần thể công bằng môi trường, như được mô tả trong *Báo cáo kỹ thuật kinh tế về dự án thu phí I-205*. Tuy nhiên, do mức phí theo Giải pháp thay thế xây dựng có thể dẫn đến việc các hộ gia đình ở mức nghèo liên bang hoặc thấp hơn phải chi phần trăm thu nhập của họ cho giao thông cao hơn so với các hộ gia đình có thu nhập trung bình, nên sẽ có tác động bất lợi đối với nhóm dân cư có thu nhập thấp không có các lựa chọn thay thế khả thi cho việc lái xe trên các cây cầu có thu phí trên I-205.

Theo Dự luật của Hạ viện Oregon 3055, ODOT đã chuẩn bị *Báo cáo thu phí thu nhập thấp* tóm tắt sự tham gia, phân tích và nghiên cứu được thực hiện để thông báo các lựa chọn để xem xét và các phương pháp hay nhất để giải quyết các tác động tiềm ẩn của Chương trình thu phí Oregon đối với người dân có thu nhập thấp, như được thảo luận thêm trong Chương 7 (ODOT 2022c).

### **định tuyến lại Giao thông đến các đường phố địa phương**

Với năng lực bổ sung theo cả hai hướng và thu phí trên I-205, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp thời gian di chuyển trên I-205 nhanh hơn vào năm 2045 trong cả thời gian cao điểm AM và PM so với Giải

pháp thay thế không xây dựng. Thời gian đi lại được cải thiện này sẽ tạo điều kiện tiếp cận nhanh hơn các nguồn lực xã hội cho những người dân tuân theo luật môi trường đi trên I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Tuy nhiên, theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2027 và 2045, một số phương tiện giao thông sẽ chuyển hướng đến các đường phố địa phương, dẫn đến những tác động bất lợi tiềm ẩn đối với các chuyến đi địa phương và cộng đồng công lý môi trường.

Các phần sau đây phân tích các tác động đối với dân cư công bằng môi trường gần các giao lộ bị ảnh hưởng bởi việc định tuyến lại, như được xác định trong *Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205*. *tôi- Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí 205* cung cấp dữ liệu cụ thể hơn về sự khác biệt trong hiệu suất giao thông theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và Xây dựng năm 2027 và 2045 cho giờ cao điểm Sáng và Chiều.

Nhân vật6-1 Và Nhân vật6-2 hiển thị vị trí của các giao lộ bị ảnh hưởng cho năm 2027 và 2045. Nhân vật6-1 hiển thị toàn bộ API vận chuyển và Nhân vật6-2 tập trung vào các giao lộ trong khu vực Gladstone, West Linn và Thành phố Oregon. Các khu vực gạch đầu dòng màu xanh lam là các TAZ công bằng môi trường với tỷ lệ phần trăm dân số có thu nhập thấp và/hoặc dân tộc thiểu số hiện có cao hơn so với quận nơi chúng tọa lạc. Tài liệu đính kèm D có thêm chi tiết về nhân khẩu học của từng TAZ.

Hai giao lộ trong các TAZ công bằng môi trường sẽ gặp phải tình trạng giao thông tồi tệ hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng:

- **Đường dốc hướng Nam I-5 và Phố Nyberg ở Tualatin:** Vào năm 2027, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có độ trễ lâu hơn trong giờ cao điểm buổi chiều (khoảng 10 đến 20 giây) so với Giải pháp thay thế không xây dựng và sẽ có tác động bất lợi đến công lý môi trường đối với dân số đi lại đến các nguồn lực xã hội gần đó, bao gồm các cơ sở y tế, công viên và trung tâm mua sắm. Tuy nhiên, giao lộ dự kiến sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển theo cả hai phương án trong giờ cao điểm sáng 2027. Vào năm 2045, giao lộ dự kiến sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển theo cả hai phương án trong giờ cao điểm buổi sáng và không đáp ứng các tiêu chuẩn về khả năng di chuyển theo cả hai phương án trong giờ cao điểm buổi chiều.
- **HOẶC 99E và Phố Ivy ở Canby:** Mặc dù giao lộ này sẽ không đạt tiêu chuẩn di chuyển của địa phương theo cả hai giải pháp thay thế trong giờ cao điểm chiều vào năm 2027 và 2045, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có độ trễ lâu hơn (hơn 2 phút vào năm 2027 và khoảng 40 giây vào năm 2045) so với Giải pháp thay thế Không xây dựng. ách tắc nghiêm trọng này<sup>17</sup> sẽ có những tác động bất lợi đối với những người dân công lý môi trường đi đến các nguồn lực xã hội gần đó, hiện bao gồm các cửa hàng bán lẻ và nhà hàng, phòng khám y tế, công viên, tổ chức tôn giáo và trường học.

Sáu giao lộ trong hoặc gần khu vực trung tâm của Thành phố Oregon sẽ có hoạt động giao thông kém hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và/hoặc 2045:

---

<sup>17</sup> Thuật ngữ *tắc nghẽn trung bình* đề cập đến các nút giao thông không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương và thường có Mức độ Dịch vụ D và *tắc nghẽn nghiêm trọng* đề cập đến các nút giao thông không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương và thường có Mức độ Dịch vụ E hoặc F, như được mô tả trong *I-205 Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Dự án Thu phí*.

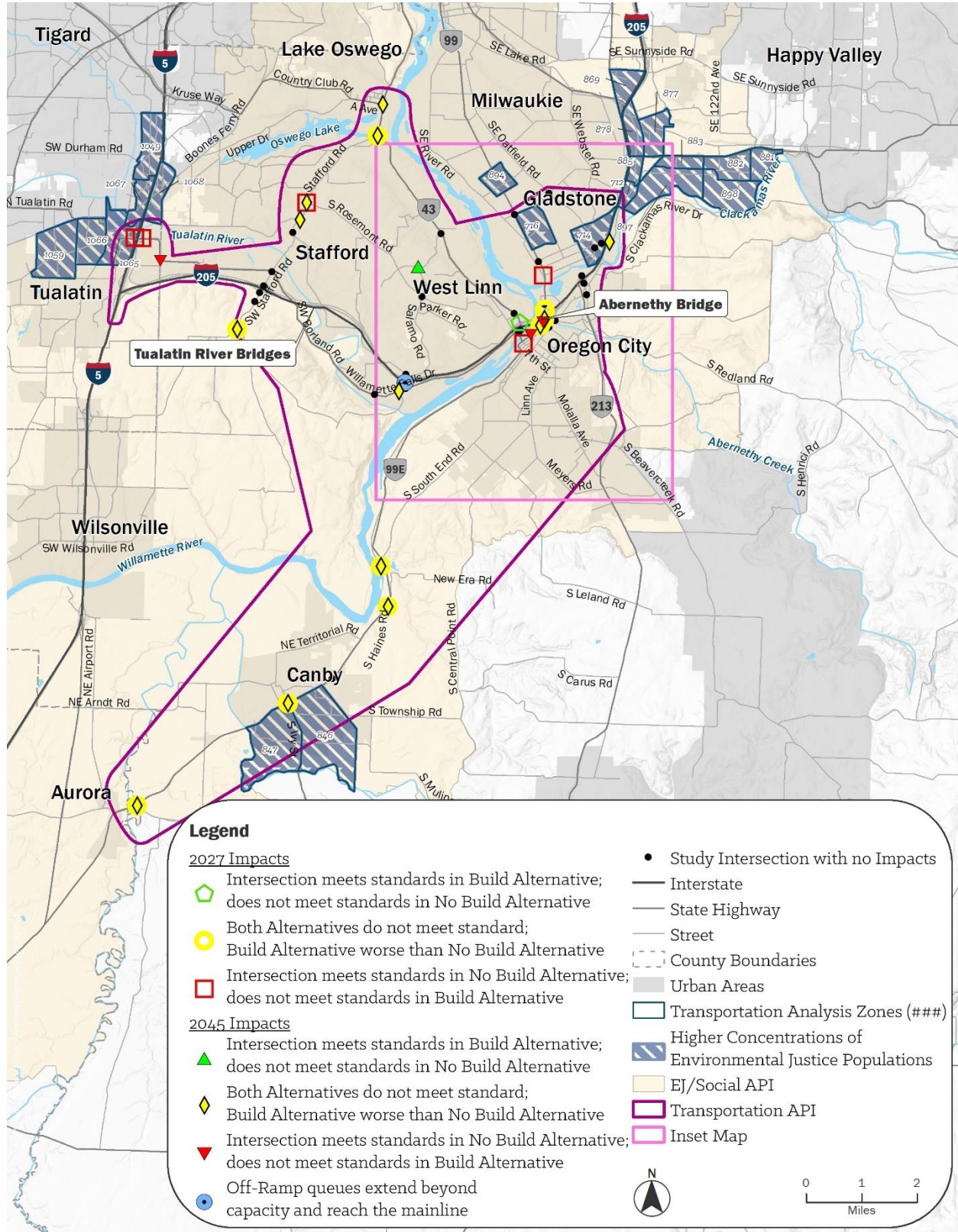
- **Giao lộ 7th Street và Main Street:** Giao lộ này sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông địa phương theo Giải pháp thay thế xây dựng và sẽ đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông địa phương theo Giải pháp thay thế cấm xây dựng trong giờ cao điểm chiều vào năm 2027.
- **HOẶC Giao lộ 99E và Đường số 10 :** Giao lộ này sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông địa phương theo Giải pháp Thay thế Xây dựng và đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông địa phương theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng trong giờ cao điểm PM vào năm 2045.
- **HOẶC 99E (Đại lộ McLoughlin) và giao lộ Đường 14:** Giao lộ sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương theo cả hai phương án trong giờ cao điểm chiều 2027 và trong giờ cao điểm sáng và chiều năm 2045. Vào năm 2027, sẽ có tình trạng chậm trễ lâu hơn (hơn 1 phút) và tắc nghẽn nghiêm trọng hơn trong giờ cao điểm PM trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Vào năm 2045, sẽ có sự chậm trễ lâu hơn (khoảng 20 giây) trong giờ cao điểm sáng trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.
- **HOẶC Giao lộ 99E và Đường 15 :** Trong giờ cao điểm AM năm 2045, giao lộ này sẽ không đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông địa phương theo Giải pháp Thay thế Xây dựng và đáp ứng các tiêu chuẩn về giao thông địa phương theo Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Sự chậm trễ lâu hơn (gần 3 phút) sẽ xảy ra theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045. Trong giờ cao điểm chiều vào năm 2045, giao lộ này sẽ bị tắc nghẽn nghiêm trọng và không đáp ứng các tiêu chuẩn di chuyển của địa phương theo cả hai giải pháp thay thế, nhưng sẽ có sự chậm trễ lâu hơn (khoảng 1 phút) trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.
- **OR 99E và I-205 đường dốc đi về phía bắc:** Mặc dù tình trạng tắc nghẽn từ trung bình đến nghiêm trọng sẽ xảy ra đối với cả hai giải pháp thay thế vào giờ cao điểm sáng và chiều vào năm 2027, nhưng tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng hơn đối với Giải pháp thay thế xây dựng trong giờ cao điểm chiều so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Mặc dù tắc nghẽn nghiêm trọng sẽ tiếp tục xảy ra theo cả hai giải pháp thay thế tại giao lộ này trong giờ cao điểm sáng và chiều vào năm 2045, Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có tình trạng tắc nghẽn và chậm trễ tồi tệ hơn (khoảng 25 giây trong giờ cao điểm sáng và 4 giây trong giờ cao điểm chiều) hơn Giải pháp thay thế Không xây dựng.
- **HOẶC 99E và đường nối hướng nam I-205:** Mặc dù tắc nghẽn sẽ ở mức trung bình đến nghiêm trọng theo cả hai giải pháp thay thế trong thời gian cao điểm sáng và chiều năm 2027 và 2045, sự chậm trễ sẽ tồi tệ hơn (khoảng 1 phút) trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng trong thời kỳ cao điểm PM 2027.

Mặc dù khu vực có các giao lộ này không nằm trong TAZ công lý môi trường, nhưng các cộng đồng công lý môi trường có thể đi qua các giao lộ này để tiếp cận nhiều nguồn lực xã hội, chẳng hạn như Tòa án Quận Clackamas, Tòa thị chính Oregon, trung tâm cộng đồng, các tổ chức tôn giáo, viện dưỡng lão và công viên, như đã thảo luận trong *Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205*. Các dịch vụ xã hội này cung cấp hỗ trợ cho các nhóm dân số có thu nhập thấp và/hoặc dân tộc thiểu số. Sự chậm trễ lâu hơn tại các giao lộ được liệt kê ở trên trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ có tác động bất lợi đối với những người dân tuân thủ luật môi trường di chuyển để tiếp cận các nguồn lực xã hội ở Thành phố Oregon.

Các tác động giao lộ liên quan đến việc định tuyến lại sẽ xảy ra trong toàn bộ API và hầu hết các tác động sẽ xảy ra bên ngoài các TAZ công lý môi trường. Biện pháp giảm thiểu được thảo luận trong *Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí I-205* và được liệt kê trong Chương 7 của báo cáo này dự kiến sẽ tránh và giảm thiểu các tác động liên quan đến việc định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương. Tất cả các nhóm dân số trong API dự kiến sẽ gặp phải các tác động và lợi ích của việc định tuyến lại liên quan đến việc giảm thiểu ở cùng một mức độ.



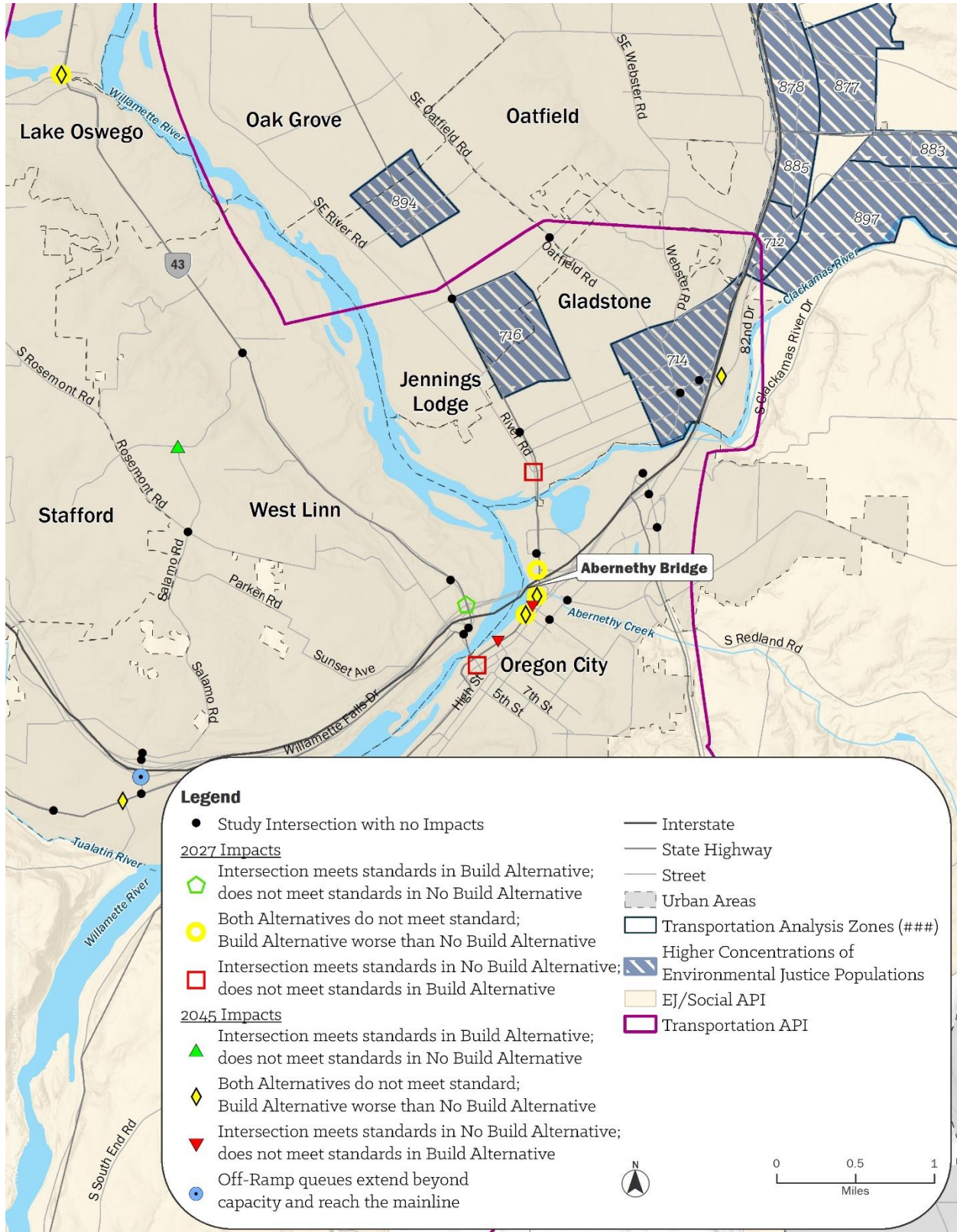
**Nhân vật 6-1 . Các giao lộ bị ảnh hưởng liên quan đến công lý môi trường TAZ trên toàn khu vực có khả năng gây tác động, Giải pháp thay thế xây dựng năm 2045 so với Giải pháp thay thế không xây dựng**





Nguồn: ESRI 2018; Metro 2022, Dự án thu phí I-205 Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải

**Nhân vật 6-2. Bắt đầu các giao lộ bị ảnh hưởng ở Gladstone, Thành phố Oregon và West Linn, Giải pháp thay thế xây dựng năm 2045 so với Giải pháp thay thế không xây dựng**



Nguồn: ESRI 2018; Metro 2022, Dự án thu phí I-205 Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải

## An toàn đường bộ

Theo *Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205*, tổng số vụ va chạm được dự đoán hàng năm tại các giao lộ và đoạn đường trong API sẽ thay đổi theo vị trí nhưng nhìn chung sẽ giống nhau trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và 2045.

Tuy nhiên, tại một số giao lộ và đoạn đường, các nhà phân tích đã xác định các tác động về an toàn theo Giải pháp thay thế xây dựng dựa trên việc chúng đáp ứng các tiêu chí chính hay phụ<sup>18</sup> về sự khác biệt trong hoạt động an toàn, như được mô tả chi tiết hơn trong Mục 5.4.4 của *Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải Dự án Thu phí I-205*. Khi một giao lộ hoặc đoạn đường đáp ứng một hoặc nhiều tiêu chí chính, ngay cả khi nó không đáp ứng bất kỳ tiêu chí phụ nào, thì việc giảm thiểu sẽ được xem xét. Khi một giao lộ hoặc đoạn đường không đáp ứng các tiêu chí chính nhưng sẽ đáp ứng một hoặc nhiều tiêu chí phụ, các điều kiện sẽ được theo dõi để xác định xem có nên xem xét giảm thiểu hay không.

Các giao lộ sau đây trong các TAZ công lý môi trường sẽ đáp ứng các tiêu chí chính về tác động an toàn vào năm 2027 và sẽ được xem xét để giảm thiểu:

- HOẶC 99E và Đại lộ Jennings ở Gladstone
- Đường dốc hướng nam I-5 và Phố Nyberg ở Tualatin
- HOẶC 99E và Phố Ivy ở Canby

OR 99E, có các phân đoạn đi qua các TAZ công lý môi trường ở Canby và Gladstone, sẽ gặp phải một số khác biệt lớn nhất về các sự cố có thể dự đoán trước trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. HOẶC 99E trong API sẽ gặp thêm khoảng 36 sự cố có thể đoán trước vào năm 2027 và thêm khoảng 5 sự cố có thể đoán trước vào năm 2045 trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Hầu hết các sự cố dự đoán được giả định chỉ là thiệt hại về tài sản. Các phân đoạn sau của OR 99E thông qua TAZ công lý môi trường sẽ đáp ứng các tiêu chí chính và/hoặc phụ về tác động an toàn vào năm 2027 và/hoặc 2045:

- SE Glen Echo Avenue ở Gladstone đến Main Street giao nhau với OR 99E ở Thành phố Oregon (tiêu chí chính vào năm 2027)
- N Redwood Street và Ivy Street (tiêu chí chính và phụ vào năm 2027 và tiêu chí phụ vào năm 2045)

Các tác động về an toàn tại các giao lộ và các vụ va chạm bổ sung dọc theo OR 99E theo Giải pháp thay thế xây dựng có thể ảnh hưởng xấu đến tất cả các cộng đồng, bao gồm cả cộng đồng công lý môi trường, những người đang sinh sống và đi lại trong khu vực.

<sup>18</sup> **Tiêu chí Chính:** Khi tổng số vụ va chạm gây tử vong/thương tích nghiêm trọng tăng thêm 0,05 vụ va chạm mỗi năm (tương đương với một vụ va chạm gây tử vong/thương tích nghiêm trọng cứ sau 20 năm) và/hoặc nếu giao lộ hoặc đoạn đường được xác định là vị trí của Hệ thống Chỉ số Ưu tiên An toàn và tổng số vụ va chạm gây tử vong/thương tích nặng tăng 0,01 vụ va chạm mỗi năm (tương đương với một vụ va chạm gây tử vong/thương tích nặng cứ sau 100 năm).

**Tiêu chí phụ:** Nếu giao lộ vượt quá tỷ lệ va chạm nghiêm trọng trong các điều kiện hiện tại và nếu tổng số ca tử vong/thương tích nặng do va chạm tăng lên bất kỳ mức nào; nếu đoạn đường được phân loại là hành lang an toàn và nếu tổng số người chết/thương tích nghiêm trọng do va chạm tăng lên bất kỳ mức nào; và/hoặc nếu giao lộ không đáp ứng tiêu chuẩn di chuyển và trở nên tồi tệ hơn với Dự án, và nếu tổng số ca tử vong/thương tích nghiêm trọng do va chạm tăng lên bất kỳ.

Số vụ va chạm trên I-205 trong API, bao gồm cả các vụ va chạm dẫn đến thương tích, dự kiến sẽ thấp hơn 26% (tương ứng với khoảng 144 vụ va chạm ít hơn) trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng do các cải tiến đường cao tốc được đề xuất. Số vụ va chạm I-205 thấp hơn sẽ mang lại lợi ích cho tất cả người dân, bao gồm cả người dân công lý môi trường. Nhìn chung, Giải pháp Thay thế Xây dựng nhìn chung sẽ dẫn đến ít va chạm hơn trên I-205 so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, mang lại lợi ích cho tất cả các nhóm dân cư, bao gồm cả nhóm dân số tuân theo luật môi trường. Tuy nhiên, một số giao lộ và đoạn đường trong các TAZ công lý môi trường hoặc gần các khu vực có nhiều khả năng dân số công lý môi trường đi qua khu vực sẽ bị ảnh hưởng về an toàn, điều này cho thấy tác động bất lợi tiềm ẩn đối với dân số công lý môi trường.

## Vận chuyển tích cực

### Đi bộ

Một giao lộ không có biển báo, Đường 12 và Đường Willamette Falls, dự kiến sẽ gây ra tình trạng căng thẳng giao thông ở mức độ dành cho người đi bộ<sup>19</sup> điều này tồi tệ hơn trong Giải pháp thay thế xây dựng so với trong Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045, theo *Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205*. Giao lộ này không nằm trong TAZ công lý môi trường và bất kỳ tác động nào cũng sẽ ảnh hưởng đến tất cả các nhóm dân cư ở mức độ như nhau.

Một đoạn của hành lang OR 99E, Đường 11 đến Phố Chính ở Thành phố Oregon, dự kiến sẽ có mức độ dịch vụ tồi tệ hơn dành cho người đi bộ<sup>20</sup> theo Giải pháp thay thế xây dựng hơn là theo Giải pháp thay thế không xây dựng. Trong khi các phần của hành lang OR 99E đi qua các TAZ công lý môi trường, đoạn Đường 11 đến Phố Chính không nằm trong TAZ công lý môi trường. Tuy nhiên, có những nhà cung cấp dịch vụ xã hội phục vụ cộng đồng công bằng môi trường gần phân khúc này (như đã thảo luận trong định tuyến lại Giao thông đến các đường phố địa phương tiểu mục của Mục 6.2.2). Mặc dù sự thay đổi về mức độ dịch vụ dành cho người đi bộ này sẽ có tác động bất lợi đối với cộng đồng công bằng môi trường, nhưng sự thay đổi về mức độ dịch vụ dành cho người đi bộ sẽ ảnh hưởng đến tất cả các nhóm dân cư ở mức độ như nhau. Không có giao lộ hoặc đoạn đường nào khác được nghiên cứu cho các hoạt động dành cho người đi bộ nằm trong hoặc gần với bất kỳ TAZ công lý môi trường nào.

### Xe đạp

Không tìm thấy sự khác biệt về mức độ căng thẳng giao thông dành cho xe đạp giữa Giải pháp thay thế không xây dựng và Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2045 đối với các giao lộ và đường không có biển báo được nghiên cứu trong *Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205*. Do đó, sẽ không có tác động bất lợi nào đối với người dân nói chung, bao gồm cả người dân công lý môi trường.

### Tiếng ồn

Theo *Báo cáo kỹ thuật về tiếng ồn của dự án thu phí I-205*, sự khác biệt về tiếng ồn tối thiểu sẽ xảy ra trong Giải pháp thay thế xây dựng năm 2045 so với Giải pháp thay thế không xây dựng năm 2045. Tương tự như Giải pháp Thay thế Không Xây dựng, mức độ tiếng ồn giao thông sẽ tiếp tục lớn nhất tại các khu vực sử dụng đất ngoài trời nằm gần I-205 nhất và sẽ tiếp tục vượt quá các tiêu chí về tiếng ồn

<sup>19</sup> Mức độ căng thẳng về giao thông là một phương pháp phân tích được sử dụng để định lượng các điều kiện đa phương thức bằng cách ước tính mức độ an toàn được cảm nhận của cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp và người đi bộ.

<sup>20</sup> Mức độ Dịch vụ dành cho người đi bộ được sử dụng để truyền đạt các điều kiện và hoạt động của người đi bộ trên các con đường trong khu vực nghiên cứu.



của ODOT tại nhà thờ/trường mầm non/nhà trẻ SouthLake (nằm ở West Linn), Công viên Jon Storm (tọa lạc tại Thành phố Oregon) và Trường Atlas Immersion Academy (tọa lạc tại West Linn). Ba bức tường chống tiếng ồn được khuyến nghị xây dựng theo Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp giảm mức độ tiếng ồn trên đường cao tốc cho các khu dân cư gần đó ở Quận Clackamas và West Linn chưa hợp nhất. Tuy nhiên, những bức tường tiếng ồn này sẽ không nằm trong các TAZ công bằng môi trường. Công bằng môi trường TAZ ở các khu vực tiếp giáp với I-205 (ví dụ: gần nút giao thông Drive thứ 82 và nút giao thông I-5) không được đánh giá về tường tiếng ồn vì các cải tiến trong Giải pháp thay thế xây dựng sẽ không mở rộng đến các khu vực đó của I-205 và các khu vực bổ sung tác động của tiếng ồn không được lường trước.

### Chất lượng không khí

Theo *Báo cáo kỹ thuật chất lượng không khí của dự án thu phí I-205*, tổng lượng khí thải gây ô nhiễm không khí (MSAT) sẽ thấp hơn vào năm 2027 và 2045 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Lượng khí thải gây ô nhiễm không khí thấp hơn này sẽ mang lại lợi ích cho tất cả các cộng đồng, bao gồm cả cộng đồng công lý môi trường.

Có thể có những khu vực cục bộ mà nồng độ MSAT xung quanh có thể khác nhau trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Những thay đổi cục bộ về nồng độ MSAT có thể sẽ rõ rệt nhất trên các đoạn đường nơi lưu lượng giao thông sẽ cao hơn trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng do các chuyến đi được định tuyến lại. Tuy nhiên, mức độ và thời gian phát thải tiềm năng cao hơn này so với Giải pháp thay thế không xây dựng không thể định lượng một cách đáng tin cậy do thông tin không đầy đủ hoặc không có sẵn về dự báo nồng độ MSAT cụ thể của dự án và các tác động sức khỏe liên quan.

### Khả năng hiểu và sử dụng hệ thống thu phí điện tử

Hệ thống thu phí sẽ dựa trên công nghệ điện tử, không dùng tiền mặt. Hệ thống thu phí điện tử có thể tạo ra rào cản đối với những người dân không có tài khoản ngân hàng và những người không tiếp cận được các dịch vụ tài chính thông thường, có thể bao gồm các thành viên của cộng đồng công bằng môi trường. Cung cấp một khoản đặt cọc để thiết lập tài khoản có thể tạo ra rào cản đối với những người lái xe đang có thu nhập thấp. Việc thiếu tùy chọn thanh toán bằng tiền mặt cũng có thể gây khó khăn cho những người không có tài khoản ngân hàng hoặc những người khác có thu nhập thấp trong việc mua bộ phát đáp hoặc thanh toán hóa đơn và có thể ngăn cản họ sử dụng các cây cầu có thu phí được đề xuất trên I-205. Những tác động này sẽ bắt đầu khi việc thu phí được triển khai (2 đến 3 năm trước khi hoàn thành việc xây dựng các cải tiến I-205 theo kế hoạch, như được thảo luận thêm trong tiểu mục Thu phí trong quá trình xây dựng các cải tiến đường bộ. Việc có một hệ thống thu phí hoàn toàn không dùng tiền mặt sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến những người có thu nhập thấp.

Các yêu cầu kỹ thuật liên quan đến hệ thống thu phí điện tử được xác định là một rào cản tiềm tàng đối với các nhóm công lý môi trường trong quá trình tham gia và tiếp cận cộng đồng cho Dự án. Dân số thiểu số có thể bị ảnh hưởng bởi cả rào cản công nghệ và rào cản ngôn ngữ, như được trình bày chi tiết trong *Báo cáo kỹ thuật cộng đồng và tài nguyên xã hội của dự án thu phí I-205*. Các rào cản công nghệ xung quanh hệ thống thu phí điện tử có thể ngăn cản các nhóm dân tộc thiểu số sử dụng hệ thống thu phí và gây ra việc định tuyến lại bổ sung từ I-205 để tránh hệ thống thu phí.

### 6.2.3 gián tiếp Các hiệu ứng

Không có tác động gián tiếp nào được xác định theo Giải pháp thay thế xây dựng năm 2045 trong các báo cáo kỹ thuật về tiếng ồn và chất lượng không khí; do đó, sẽ không có tác động gián tiếp bổ sung nào đối với các nhóm công lý môi trường liên quan đến các chủ đề này.

*Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205* dự kiến mức sử dụng phương tiện có sức chứa lớn, phương tiện giao thông công cộng và phương tiện giao thông tích cực cao hơn một chút và số chuyến đi bằng phương tiện một người thấp hơn một chút trong Giải pháp Thay thế Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng. Sự khác biệt tương đối nhỏ trong lựa chọn phương thức này sẽ không dẫn đến tác động đối với dân số nói chung cũng như dân số công lý môi trường; do đó, sẽ không có tác dụng phụ và cao không tương xứng.

### **6.3 Tóm tắt các hiệu ứng theo phương án thay thế**

Bản 6-5 cung cấp một so sánh về tác động dân số nói chung và công bằng môi trường dự kiến.



**Bàn6-5 . tóm tắt của Công lý môi trường Các hiệu ứng**

chủ đề môi trường	Tóm tắt các hiệu ứng tổng thể	Vị trí	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với dân số nói chung?	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công lý môi trường?	Phân tích Công lý Môi trường Kết luận
hiệu ứng xây dựng	Đóng làn đường và đường trong thời gian ngắn, tăng tạm thời mức độ tiếng ồn và tăng tạm thời bụi trong hoặc gần các khu vực xây dựng	Các khu vực xây dựng trên và gần I-205 trong API Công lý Môi trường	Đúng	Đúng	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công bằng môi trường. Không có khu vực nào có mật độ dân số công lý môi trường cao hơn được xác định liền kề với khu vực xây dựng, nhưng dân số công lý môi trường có thể đi qua khu vực xây dựng.
Truy cập vào tài nguyên xã hội	Khả năng tiếp cận tương tự hoặc nhiều hơn đối với hầu hết các loại công việc, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế cho mọi người dân do sự cải thiện về giao thông và tăng trưởng khu vực dự kiến theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045.	Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng/API Tư pháp Môi trường	KHÔNG	KHÔNG	Không có ảnh hưởng xấu đến quần thể công lý môi trường. Cả người dân nói chung và người dân công lý môi trường sẽ gặp phải những tác động tương tự trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Trong một số trường hợp, cộng đồng công lý môi trường sẽ nhận được nhiều lợi ích hơn so với cộng đồng nói chung, như được mô tả trong tiểu mục Tiếp cận Tài nguyên Xã hội của Mục 6.2.2.
Kịch bản thời gian đi lại	Thời gian di chuyển tương tự hoặc ngắn hơn đến các trung tâm hoạt động đại diện (ví dụ: công viên, doanh nghiệp, cơ sở y tế) đối với các chuyến đi trên các tuyến đường sử dụng cầu có thu phí được đề xuất trên I-205 do ít tắc nghẽn giao thông I-205 hơn trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2045	Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng/API Tư pháp Môi trường	KHÔNG	KHÔNG	Không có ảnh hưởng xấu đến quần thể công lý môi trường. Cả dân số nói chung và dân số công lý môi trường sẽ gặp phải những tác động tương tự theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, như được mô tả trong tiểu mục Kịch bản thời gian di chuyển của Mục 6.2.2.

Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

chủ đề môi trường	Tóm tắt các hiệu ứng tổng thể	Vị trí	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với dân số nói chung?	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công lý môi trường?	Phân tích Công lý Môi trường Kết luận
Chi phí cầu đường	Chi phí vận chuyển cao hơn theo tỷ lệ phần trăm chi tiêu hộ gia đình đối với tất cả những người lái xe sử dụng cầu có thu phí trên I-205, sẽ bắt đầu khi việc thu phí được thực hiện (2 đến 3 năm trước khi hoàn thành việc xây dựng các cải tiến theo kế hoạch của I-205).	Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng/API Tư pháp Môi trường	Đúng	Đúng	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công bằng môi trường. Phí cầu đường và phí cầu đường liên quan theo Giải pháp thay thế xây dựng có thể dẫn đến việc các hộ gia đình ở mức nghèo liên bang hoặc thấp hơn phải chi phần trăm thu nhập của họ cho phương tiện đi lại cao hơn so với các hộ gia đình có thu nhập trung bình. Việc cưỡng chế trốn thu phí có thể ảnh hưởng đến những người không thể trả phí cầu đường đúng hạn bằng cách áp dụng các khoản phí trễ hạn bổ sung.
Định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương	Khả năng xây ra chậm trễ và thời gian di chuyển lâu hơn gần một số giao lộ địa phương trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, điều này có thể ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội của tất cả người dân vào năm 2027 và/hoặc 2045	Nghiên cứu các giao lộ và đường bộ trong API Giao thông vận tải	Đúng	Đúng	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công bằng môi trường. Dân số nói chung và dân số công lý môi trường đều sẽ bị ảnh hưởng bởi việc định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương mặc dù thời gian di chuyển và giao thông bị chậm trễ lâu hơn tại các giao lộ địa phương, như được mô tả thêm trong tiểu mục Định tuyến lại giao thông đến các đường phố địa phương của Mục 6.2.2. Hai giao lộ ở những khu vực có tỷ lệ dân số tuân theo luật môi trường cao hơn so với toàn bộ quận sẽ có hoạt động giao thông tồi tệ hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và/hoặc 2045. Sáu giao lộ ở Thành phố Oregon sẽ gặp tình trạng giao thông kém hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và/hoặc năm 2045, điều này sẽ ảnh hưởng đến cách người dân tuân thủ luật môi trường tiếp cận các dịch vụ xã hội ở khu vực trung tâm của Thành phố Oregon.

Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

chủ đề môi trường	Tóm tắt các hiệu ứng tổng thể	Vị trí	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với dân số nói chung?	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công lý môi trường?	Phân tích Công lý Môi trường Kết luận
An toàn đường bộ	Nhìn chung, mức độ an toàn đường bộ tương tự trên hầu hết các giao lộ và đường địa phương và ít va chạm hơn trên I-205 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và/hoặc 2045. Các tác động về an toàn cần xem xét giảm thiểu được xác định tại bốn giao lộ và các đoạn của OR 99E và Đường SW Stafford vào năm 2027.	Nghiên cứu các giao lộ và đường bộ trong API Giao thông vận tải	Đúng	Đúng	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công bằng môi trường. Số vụ va chạm I-205 thấp hơn sẽ mang lại lợi ích cho tất cả người dân, bao gồm cả người dân công lý môi trường. Các tác động về an toàn đã được xác định tại các giao lộ ở Canby, Gladstone và Tualatin ở những khu vực có mật độ dân số theo luật môi trường cao hơn, như được mô tả thêm trong tiểu mục An toàn Đường bộ của Phần 6.2.2. Số vụ va chạm có thể đoán trước cao hơn trên các đoạn đường OR 99E ở Thành phố Canby và Oregon theo Giải pháp Thay thế Xây dựng so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng sẽ ảnh hưởng đến công lý môi trường đối với dân cư sống trong và đi lại trong khu vực.
Vận chuyển tích cực	Không có sự khác biệt về mức độ căng thẳng của xe đạp giữa các Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng. Mức độ căng thẳng cho người đi bộ cao hơn tại một giao lộ và LOS cho người đi bộ cao hơn tại hai khu vực trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng	Nghiên cứu các giao lộ và đường bộ trong API Giao thông vận tải	Đúng	Đúng	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công bằng môi trường. Dân số nói chung và dân số công bằng môi trường đều sẽ bị ảnh hưởng do điều kiện đi bộ ngày càng tồi tệ tại một số địa điểm trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, như được mô tả thêm trong tiểu mục Giao thông vận tải tích cực của Mục 6.2.2. HOẶC 99E giữa Phố 11 và Phố Chính, ở Thành phố Oregon, gần các nguồn lực xã hội phục vụ cộng đồng công lý môi trường, sẽ gặp phải LOS tồi tệ hơn cho người đi bộ vào năm 2045.

Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

Chủ đề môi trường	Tóm tắt các hiệu ứng tổng thể	Vị trí	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với dân số nói chung?	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công lý môi trường?	Phân tích Công lý Môi trường Kết luận
Tiếng ồn	Sự khác biệt về tiếng ồn tối thiểu sẽ xảy ra trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Ba bức tường chống tiếng ồn được khuyến nghị xây dựng theo Giải pháp thay thế xây dựng sẽ giúp giảm mức độ tiếng ồn trên đường cao tốc cho các khu dân cư gần đó ở Quận Clackamas và West Linn chưa hợp nhất.	API tiếng ồn	KHÔNG	KHÔNG	Không có ảnh hưởng xấu đến quần thể công lý môi trường. Cả người dân nói chung và người dân công lý môi trường sẽ gặp phải những tác động tương tự trong Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.
Chất lượng không khí	Lượng khí thải gây ô nhiễm không khí tổng thể thấp hơn vào năm 2027 và 2045 theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.	API chất lượng không khí	KHÔNG	KHÔNG	Không có ảnh hưởng xấu đến quần thể công lý môi trường. Cả người dân nói chung và người dân công lý môi trường sẽ nhận được những lợi ích tương tự theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng.
Khả năng sử dụng hệ thống thu phí điện tử	Các rào cản tài chính và công nghệ tiềm ẩn liên quan đến hệ thống thu phí điện tử, không dùng tiền mặt trong Giải pháp thay thế xây dựng	Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng/API Tư pháp Môi trường	Đúng	Đúng	Tác động bất lợi tiềm ẩn đối với quần thể công bằng môi trường. Hệ thống thu phí điện tử có thể tạo ra rào cản đối với những người dân không có tài khoản ngân hàng và những người không tiếp cận được các dịch vụ tài chính thông thường, có thể bao gồm các thành viên của cộng đồng công bằng môi trường.

API = Khu vực có khả năng tác động; I-205 = Xa lộ Liên tiểu bang 205; LOS = mức độ dịch vụ; HOẶC = Tuyến đường Oregon

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

ODOT đã đề xuất các biện pháp giảm thiểu được trình bày trong Bàn7-1 để tránh “tác động bất lợi và cao không tương xứng” của Dự án đối với dân số công bằng môi trường.

### Bàn7-1 . Tóm tắt các biện pháp giảm thiểu

Tác dụng	Biện pháp giảm nhẹ
Tăng chi phí vận chuyển đối với những người lái xe có thu nhập thấp, đặc biệt là những người dưới mức nghèo khổ.	<p>Là một phần của quá trình phát triển Chương trình thu phí Oregon, ODOT đã cam kết cung cấp chương trình thu phí thu nhập thấp khi bắt đầu thu phí. ODOT đã trình bày cách tiếp cận để phát triển chương trình thu phí thu nhập thấp trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon và Cơ quan lập pháp bang Oregon vào tháng 9 năm 2022 (ODOT 2022c).</p> <p>Báo cáo trình bày các lựa chọn để Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon xem xét, bao gồm: (1) cung cấp giảm giá phí đường bộ đáng kể (nghĩa là tín dụng, chuyển đi miễn phí, chiết khấu phần trăm hoặc tín dụng thuế) hoặc miễn hoàn toàn cho các hộ gia đình có thu nhập bằng hoặc thấp hơn 200% mức nghèo của liên bang, (2) cung cấp chiết khấu phí nhỏ hơn, tập trung hơn cho các hộ gia đình có thu nhập trên 200% và lên đến 400% Mức Nghèo Liên bang, và (3) sử dụng quy trình xác minh tận dụng mức thu nhập thấp hiện có các chương trình dịch vụ thu nhập hoặc khám phá việc tự chứng nhận để đủ điều kiện đăng ký.</p> <p>Các bước tiếp theo cho chương trình thu phí thu nhập thấp bao gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiếp tục đối tác và sự tham gia của công chúng và các cuộc họp của EMAC để cung cấp thông tin cho việc phát triển chương trình thu phí thu nhập thấp (ít nhất đến năm 2023)</li> <li>• Phát triển hệ thống văn phòng hỗ trợ và quản lý hoạt động để hỗ trợ chương trình thu phí thu nhập thấp (đến năm 2023)</li> <li>• Thành lập Ủy ban Tư vấn Quy tắc Thu phí Toàn Tiểu bang để phát triển các khuyến nghị cho quy trình thiết lập mức thu phí và các quy tắc áp dụng cho chương trình thu phí thu nhập thấp (đến cuối năm 2023)</li> <li>• Phân tích sâu hơn về ngưỡng thu nhập và các tùy chọn giảm giá thông qua nghiên cứu doanh thu và lưu lượng truy cập cuối cùng (đến năm 2024 cho Dự án thu phí I-205)</li> <li>• Ủy ban Giao thông vận tải Oregon thông qua các mức phí và quy tắc cho Dự án thu phí I-205 (vào giữa năm 2024)</li> <li>• Giám sát liên tục sau khi bắt đầu thu phí để đảm bảo nó đáp ứng các mục tiêu dự án và công bằng (bắt đầu từ năm 2024)</li> </ul>
Việc cưỡng chế trốn thu phí có thể ảnh hưởng đến những người không thể trả phí cầu đường đúng hạn bằng cách áp dụng các khoản phí trễ hạn bổ sung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ODOT sẽ thiết lập một chính sách thực thi thu phí nhằm giải quyết sự công bằng trong việc thực thi việc trốn thu phí và/hoặc thanh toán trễ.</li> </ul>
Hai giao lộ trong công bằng môi trường TAZ sẽ gặp tình trạng giao thông tồi tệ hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với theo Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và/hoặc 2045: đường dốc hướng nam I-5 và giao lộ Phố Nyberg ở Tualatin và giao lộ OR 99E và Phố Ivy ở Có thể bởi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Các tác động sẽ được giảm nhẹ như đã nêu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i>. )</li> </ul>



Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường

Tác dụng	Biện pháp giảm nhẹ
<p>Sáu giao lộ ở Thành phố Oregon sẽ gặp tình trạng giao thông tồi tệ hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng vào năm 2027 và/hoặc năm 2045, điều này sẽ ảnh hưởng đến cách người dân tuân thủ luật môi trường tiếp cận các dịch vụ xã hội ở khu vực trung tâm của Thành phố Oregon.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tác động sẽ được giảm nhẹ như đã nêu trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205:</li> </ul>
<p>HOẶC 99E giữa Phố 11 và Phố Chính, ở Thành phố Oregon gần các nguồn lực xã hội phục vụ cộng đồng công lý môi trường, sẽ gặp phải LOS tồi tệ hơn cho người đi bộ vào năm 2045.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tác động sẽ được giảm nhẹ như đã nêu trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205:</li> </ul>
<p>Ba giao lộ trong các TAZ công bằng môi trường ở Canby, Gladstone và Tualatin sẽ chịu tác động về an toàn vào năm 2027 và/hoặc 2045. Ngoài ra, OR 99E, có các đoạn đi qua các khu vực ở Canby và Gladstone với mật độ dân số theo luật môi trường cao hơn, sẽ có nhiều va chạm hơn theo Giải pháp thay thế xây dựng vào năm 2027 và 2045.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các tác động sẽ được giảm thiểu như được nêu trong Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205</li> </ul>
<p>Các rào cản tiềm ẩn đối với những người dân chưa sử dụng ngân hàng trong việc tiếp cận hệ thống thu phí không dùng tiền mặt và các rào cản công nghệ liên quan đến hệ thống thu phí điện tử.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Một tùy chọn dựa trên tiền mặt để thanh toán phí cầu đường sẽ được thiết lập.</li> <li>Các trung tâm dịch vụ khách hàng thường trực sẽ được thành lập trên toàn khu vực và trong các cộng đồng công bằng môi trường. Các trung tâm này sẽ sẵn sàng hỗ trợ qua điện thoại và trực tiếp để người lái xe có thể sử dụng tiền mặt để mua bộ tiếp sóng, thanh toán hóa đơn và thiết lập tài khoản trả trước.</li> <li>Các trung tâm dịch vụ khách hàng cũng sẽ cung cấp hỗ trợ điều hướng hệ thống thu phí và trả lời các câu hỏi liên quan đến cách thức hoạt động của hệ thống thu phí.</li> </ul>

EMAC = Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động; FHWA = Cơ quan quản lý đường cao tốc liên bang; I-5 = Xa lộ Liên tiểu bang 5; ODOT = Bộ Giao thông vận tải Oregon; OR = Tuyến đường Oregon; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

## 8 Tham gia Công lý Môi trường

Kể từ khi bắt đầu Dự án, ODOT đã thường xuyên tiếp cận và thu thập ý kiến đóng góp từ các nhóm công lý môi trường thông qua các hoạt động tham gia kết hợp của mình cho Dự án Thu phí I-205 và cho Dự án Định giá Di động Khu vực lớn hơn.<sup>21</sup> Mục đích của việc tham gia là nâng cao nhận thức về Dự án thu phí I-205, hiểu nhận thức hiện tại về các vấn đề giao thông và vận chuyển, mời các cuộc thảo luận công khai về giá tắc nghẽn trên I-205 và thu thập ý kiến về các cách tiềm năng để giảm hoặc tránh các tác động bất lợi trên quần thể công lý môi trường. ODOT cố ý tìm cách thu hút người dân tham gia công lý môi trường thông qua các nhóm thảo luận, tham gia vào các ủy ban tư vấn và báo cáo tóm tắt cho chính quyền địa phương. Tài liệu đính kèm F bao gồm một danh sách các hoạt động tiếp cận cụ thể đối với các nhóm công lý môi trường và tóm tắt các vấn đề và chủ đề được thảo luận.

ODOT đã triệu tập EMAC với tư cách là một ủy ban bao gồm các chuyên gia về tính công bằng và di chuyển cũng như những người ủng hộ cùng nhau cố vấn cho Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon và ODOT về cách thu phí trên hệ thống đường cao tốc, kết hợp với các chiến lược giao thông vận tải khác, có thể bao gồm các lợi ích và tác động đối với dân cư trước đây bị thiệt thòi hoặc bị gánh nặng bởi các dự án giao thông vận tải. Ủy ban bao gồm 15 thành viên (không được bầu) đại diện cho nhiều lợi ích và quan điểm di động và công bằng ở Oregon và tây nam Washington. Các thành viên của EMAC đại diện cho cộng đồng công lý môi trường địa phương cùng với đại diện từ các tổ chức cộng đồng phi lợi nhuận như Hội nghị Thanh niên La tinh của Liên đoàn Công dân Mỹ Latinh Thống nhất, Causa, Beyond Black, Play Grow Learn và các tổ chức khác.

ODOT đã hợp tác với Chương trình Liên lạc Tham gia Cộng đồng và các nhà tư vấn phụ tham gia để tiến hành tham gia có trọng tâm, có ý nghĩa với các nhóm công lý môi trường. Các nhà lãnh đạo đáng tin cậy từ các cộng đồng khác nhau đã sử dụng các công cụ đa ngôn ngữ và các phương pháp linh hoạt, để tiếp cận để tiếp cận các cá nhân hoặc nhóm được xác định là người Mỹ Latinh, Nga/Slav, Trung Quốc, Việt Nam, Người Mỹ bản địa và Người Mỹ gốc Phi hoặc Da đen. Liên lạc viên tham gia cộng đồng đã mời đóng góp ý kiến thông qua các nhóm thảo luận và khảo sát. Ngoài ra, họ đã chia sẻ thông tin và khuyến khích sự tham gia thông qua phương tiện truyền thông xã hội, email và điện thoại.

ODOT đã gặp EMAC và các Liên lạc viên Gắn kết Cộng đồng và cung cấp thông tin cập nhật về Dự án trong suốt quá trình NEPA, được trình bày chi tiết trong Tài liệu đính kèm F. Ngoài ra, họ đang cung cấp đầu vào liên tục về các biện pháp giảm thiểu được đề xuất và thiết kế Dự án được đề xuất.

<sup>21</sup> Những nỗ lực tham gia này cũng bao gồm sự tham gia của các nhóm bị loại trừ và không được phục vụ trước đây, như được nêu trong Khung công bằng của các dự án thu phí (ODOT 2020). Với mục đích phân tích công bằng môi trường, tài liệu trong báo cáo này trình bày chi tiết việc tiếp cận các nhóm dân số có thu nhập thấp và dân số thiểu số, theo Sắc lệnh 12898 – Hành động của Liên bang nhằm giải quyết vấn đề công bằng môi trường ở các nhóm dân tộc thiểu số và nhóm dân số có thu nhập thấp.

## 9 Xác định Công lý Môi trường Sơ bộ

Phần này đưa ra quyết định sơ bộ về tác động của Giải pháp thay thế xây dựng đối với nhóm dân số có thu nhập thấp và/hoặc dân tộc thiểu số như được mô tả trong Sắc lệnh 12898, nhất quán với bản ghi nhớ hướng dẫn của FHWA về Công lý môi trường và NEPA cũng như các lệnh khác của USDOT và FHWA.

Kể từ khi bắt đầu Dự án, ODOT đã thường xuyên liên hệ và thu thập ý kiến đóng góp từ các nhóm công lý môi trường. Tài liệu đính kèm F bao gồm một danh sách các hoạt động tiếp cận cụ thể đối với các nhóm công lý môi trường và tóm tắt các vấn đề và chủ đề được thảo luận.

Sẽ không có tác động vật chất (ví dụ: mua lại hoặc di dời tài sản) đối với các nhóm dân cư tuân theo luật môi trường liên quan đến việc xây dựng Giải pháp thay thế xây dựng. Bất kỳ sự gia tăng tạm thời nào về tiếng ồn và bụi trong và gần khu vực xây dựng được cho là không đáng kể và sẽ được giảm thiểu bằng các biện pháp quản lý xây dựng tốt nhất. Các khu vực xây dựng sẽ không được đặt liền kề với các khu vực có mật độ dân số công bằng môi trường cao hơn so với toàn bộ các quận tương ứng của chúng. Vì những lý do này, dân số công bằng môi trường sẽ không gặp phải bất kỳ tác động xây dựng bất lợi và cao không tương xứng nào.

Giải pháp Thay thế Xây dựng sẽ có những tác động có lợi trực tiếp, lâu dài bằng cách giảm tắc nghẽn và chậm trễ trong tương lai trên I-205 so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng trên hành lang giao thông khu vực quan trọng cho việc di chuyển của người và hàng hóa. Dân số công bằng môi trường sẽ được cải thiện một chút khả năng tiếp cận việc làm, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế so với Giải pháp Thay thế Không Xây dựng và dân số nói chung. Người dân công bằng môi trường cũng sẽ có thời gian di chuyển ngắn hơn dọc theo các tuyến đường bao gồm các cây cầu thu phí được đề xuất trên I-205 so với Giải pháp thay thế Không xây dựng.

Người dân thực hiện công lý môi trường có thể bị chậm trễ thêm, mức độ tắc nghẽn cao hơn và tác động đến an toàn trên một số đường phố địa phương theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng, nhưng những tác động này sẽ được giải quyết thông qua các biện pháp giảm thiểu giao thông được đề xuất được liệt kê trong Bảng 7-1. Mặc dù Giải pháp thay thế xây dựng sẽ dẫn đến những tác động bất lợi đối với các hộ gia đình ở mức nghèo liên bang hoặc thấp hơn do chi phí vận chuyển kèm theo phí cầu đường cao hơn, những tác động này sẽ được giảm thiểu thông qua việc thực hiện Chính sách thu phí thu nhập thấp trên toàn tiểu bang, như được mô tả trong Bàn 7-1.

Sau khi xem xét tổng thể các tác động, lợi ích và giảm thiểu liên quan của Dự án, đã có một quyết định sơ bộ rằng Dự án sẽ không dẫn đến các tác động tiêu cực và cao không tương xứng đối với bất kỳ nhóm dân số có thu nhập thấp hoặc dân số thiểu số nào theo các điều khoản của EO 12898 và bản ghi nhớ hướng dẫn của FHWA về Công lý Môi trường và NEPA.

## 10 người pha chế

Các cá nhân tham gia vào việc chuẩn bị Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường được xác định trong Bàn10-1 .

**Bàn10-1 . Danh sách người chuẩn bị**

Tên	Vai trò	Giáo dục	Số năm kinh nghiệm
Stephanie Sprague, PMP, AICP	Tư pháp môi trường cố vấn cao cấp và phân biện	MS, Chính sách tài nguyên thiên nhiên BS, Vi sinh môi trường	20
Rebecca Steiner	Trưởng nhóm và Tác giả Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường	MUP, Quy hoạch đô thị Cử nhân, Nghiên cứu Môi trường và Chính sách Công	1
Emily Benoit	Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường Tác giả	MCP, Lập kế hoạch cộng đồng Ứng viên MBA, Phân tích dữ liệu Cử nhân Xã hội học	5
Zahra Sadegh	Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường Tác giả	ThS, Khoa học môi trường ThS, Sinh thái nông nghiệp BS, Kỹ thuật môi trường	5
Anne Broache, AICP	Tư pháp môi trường Người đánh giá báo cáo kỹ thuật	MUP, Quy hoạch đô thị BSJ, Báo chí	15
Jeff Crisafulli	Biên tập báo cáo kỹ thuật Người đánh giá	cử nhân, tiếng anh	25

## 11 Người giới thiệu

- Hiệp hội Quan chức Giao thông Đường cao tốc Tiểu bang Hoa Kỳ (AASHTO) Trung tâm Môi trường Xuất sắc. 2016. Sổ tay dành cho người thực hành 03: Quản lý quy trình NEPA đối với làn thu phí và đường thu phí.
- Quận Clackamas. 2019. *Đếm thời điểm vô gia cư 2019*.  
<https://dochub.clackamas.us/documents/drupal/786743d5-3c70-4ffa-852b-d28ff744a218>
- Sắc lệnh 12898. Các Hành động của Liên bang để Giải quyết Công lý Môi trường ở Dân tộc thiểu số và Dân số có Thu nhập Thấp. 59 FR 7629; Ngày 16 tháng 2 năm 1994.
- Công ty Cổ phần Phát triển Nhà Nông dân. 2021. Về Nông dân. <http://fhdc.org/about-farmworkers/>.
- Tổng công ty bảo hiểm tiền gửi liên bang (FDIC). 2019. *Các ngân hàng Mỹ như thế nào: Việc hộ gia đình sử dụng các dịch vụ tài chính và ngân hàng*. <https://www.fdic.gov/analysis/household-survey/2019report.pdf> Truy cập ngày 27 tháng 10 năm 2021.
- Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). 2011. *Hướng dẫn về Công lý Môi trường và NEPA*. [https://www.environment.fhwa.dot.gov/env\\_topics/ej/guidance\\_ejustice-nepa.aspx](https://www.environment.fhwa.dot.gov/env_topics/ej/guidance_ejustice-nepa.aspx).
- Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). 2012. Lệnh 6640.23A: Các hành động của FHWA nhằm giải quyết vấn đề công bằng môi trường ở các nhóm dân tộc thiểu số và nhóm dân số có thu nhập thấp.
- Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). 2015. *Hướng dẫn Tham khảo Công lý Môi trường*. [https://www.fhwa.dot.gov/environment/environmental\\_justice/publications/reference\\_guide\\_2015/section00.cfm](https://www.fhwa.dot.gov/environment/environmental_justice/publications/reference_guide_2015/section00.cfm). Truy cập ngày 9 tháng 6 năm 2020.
- Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). 2016. *Công lý Môi trường và Thu phí: Đánh giá về Thu phí và Tác động Tiềm ẩn đối với Dân số Công lý Môi trường*.
- Cục quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA). 2017. Tác động của việc định giá tắc nghẽn đối với những người có thu nhập thấp Nỗ lực đo lường và phản hồi các mối quan tâm về thu nhập-công bằng. FHWA-HOP-17-019.
- Tàu điện. 2015. Báo cáo Cơ sở về Công bằng Phần 1: Khuôn khổ về Công bằng Khu vực. <https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2015/02/11/Equity%20Baseline%20Report%2002-10-2015%20small.pdf>. Truy cập ngày 8 tháng 7 năm 2020.
- Tàu điện. 2018a. Mô hình Giao thông vận tải Metro. Dịch vụ nghiên cứu và mô hình hóa giao thông vận tải.
- Tàu điện. 2018b. *Quy hoạch giao thông khu vực*.  
<https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2020/07/29/Adopted-2018-RTP-all-chapters.pdf>
- Tàu điện. 2018b. *Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực năm 2018, Phụ lục E: Đánh giá tính công bằng trong Giao thông vận tải: Đánh giá về tính công bằng, Công lý Môi trường và Kết quả Tiêu đề VI*. <https://www.oregonmetro.gov/sites/default/files/2019/03/13/Transportation-Equity-Evaluation-Final-3.12.19.pdf>. Truy cập ngày 8 tháng 7 năm 2020.
- Cơ quan hành động cộng đồng Mid-Willamette Valley. 2015. *Báo cáo về số lượng người vô gia cư năm 2015: Các hạt Marion & Polk*.  
[https://www.co.marion.or.us/BOC/MWHI/Documents/2015%20Homeless%20Count%20Report\\_MarionPolk.pdf](https://www.co.marion.or.us/BOC/MWHI/Documents/2015%20Homeless%20Count%20Report_MarionPolk.pdf). Truy cập ngày 23 tháng 7 năm 2021.
- Quận Multnomah. 2019. Thời điểm 2019: Số người Vô gia cư ở Hạt Portland/Gresham/Multnomah, Oregon. [https://multco-web7-psh-files-usw2.s3-us-west-2.amazonaws.com/s3fs-public/2019%20PIT%20Report\\_FINAL.pdf](https://multco-web7-psh-files-usw2.s3-us-west-2.amazonaws.com/s3fs-public/2019%20PIT%20Report_FINAL.pdf). Truy cập ngày 12 tháng 7 năm 2012.



- Bộ Giáo dục Oregon. 2019. Nguyên tắc thu nhập bữa ăn miễn phí và giảm giá được công bố cho năm học 2019-20. <https://www.oregon.gov/ode/about-us/Documents/2019%20Free%20and%20Reduced%20Lunch%20Guidelines%20Release.pdf> . Truy cập ngày 29 tháng 7 năm 2021.
- Bộ Giáo dục Oregon. 2020. Báo cáo thành viên mùa thu 2019-20. <https://www.oregon.gov/ode/reports-and-data/students/Pages/Student-Enrollment-Reports.aspx> . Truy cập ngày 23 tháng 7 năm 2021.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2020. Các dự án thu phí I-5 và I-205: Khung công bằng của các dự án thu phí. [https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/Toll\\_Projects\\_Equity\\_Framework\\_with\\_Appendix\\_A.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/Toll_Projects_Equity_Framework_with_Appendix_A.pdf) .
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021a. Kế hoạch tham gia cộng đồng của dự án thu phí I-205. Ngày 23 tháng 3 năm 2021. [https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I205\\_Tolling\\_PIP\\_Draft%205\\_Clean%20%28002%29.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I205_Tolling_PIP_Draft%205_Clean%20%28002%29.pdf) . Truy cập ngày 13 tháng 5 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021b. Kế hoạch tham gia công bằng cho dự án thu phí I-205. Ngày 23 tháng 3 năm 2021. [https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I-205\\_EquitableEngagementPlan\\_revised\\_draft\\_3.23.2021\\_clean%20%28002%29.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I-205_EquitableEngagementPlan_revised_draft_3.23.2021_clean%20%28002%29.pdf) . Truy cập ngày 13 tháng 5 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021c. Cập nhật các biện pháp hiệu suất . [https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I205\\_PerformanceMeasures\\_Updated%2010-7-2021.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/I205_PerformanceMeasures_Updated%2010-7-2021.pdf) . Truy cập ngày 19 tháng 4 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021d. Thông số Kỹ thuật Xây dựng Tiêu chuẩn của Oregon [https://www.oregon.gov/odot/Business/Specs/2021\\_STANDARD\\_SPECIFICATIONS.pdf](https://www.oregon.gov/odot/Business/Specs/2021_STANDARD_SPECIFICATIONS.pdf) .
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021e. Dự án định giá di động trong khu vực: Báo cáo cam kết vào mùa hè năm 2021 . [https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/2021\\_RMPP\\_Summer%202021%20Engagement%20Report\\_remediated\\_final.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/2021_RMPP_Summer%202021%20Engagement%20Report_remediated_final.pdf)
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021f. Dự án Định giá Di động Khu vực: Tóm tắt Hội thảo RMPP . [https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/2021\\_1220%20-%20RMPP%20Workshop%20Summary\\_.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/2021_1220%20-%20RMPP%20Workshop%20Summary_.pdf)
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2022a. Đánh giá lại Loại trừ Phân loại cho I-205: Dự án Cải tiến Đường Stafford đến OR 213. [https://www.oregon.gov/odot/tolling/I205%20Files/I-205%20Improvements%20Project%20CE\\_Reevaluation\\_050422\\_signed.pdf](https://www.oregon.gov/odot/tolling/I205%20Files/I-205%20Improvements%20Project%20CE_Reevaluation_050422_signed.pdf) . Truy cập ngày 31 tháng 8 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2022b. Dự án thu phí I-205: Báo cáo nghiên cứu doanh thu và giao thông thu phí cấp 2. Tháng 8 năm 2022.
- Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2022c. Báo cáo thu phí thu nhập thấp: Các lựa chọn để phát triển chương trình thu phí thu nhập thấp và các phương pháp thực hiện tốt nhất.
- Cơ quan Y tế Oregon. 2018. Ước tính về người nhập cư và công nhân nông nghiệp thời vụ trong nông nghiệp, Cập nhật năm 2018. <https://www.oregon.gov/oha/HPA/HP-PCO/Documents/2018%20Updates%20to%20MSFW%20Enumeration%20Studies%20Report.pdf> .
- Snyder, Tom và Lauren Musu-Gillette. 2015. Bữa trưa miễn phí hoặc giảm giá: Đại diện cho nghèo đói? <https://nces.ed.gov/blogs/nces/post/free-or-reduced-price-lunch-a-proxy-for-poverty>
- trimet. 2019. Cập nhật Chương trình Tiêu đề VI 2019. [https://trimet.org/equity/pdf/FINAL%20TriMet%202019%20Title%20VI%20Program%20Update\\_wAttachments.pdf](https://trimet.org/equity/pdf/FINAL%20TriMet%202019%20Title%20VI%20Program%20Update_wAttachments.pdf) . Truy cập ngày 15 tháng 7 năm 2020.

- Cục Thống kê Lao động Hoa Kỳ. Không Ngày (nd). *Khảo sát chi tiêu tiêu dùng 2019-2020*
- Cục Thống kê Giao thông Vận tải Hoa Kỳ. 2017. *Khảo sát Đặc điểm Giao thông Khu vực Địa phương cho các Hộ gia đình (LATCH)*. Truy cập ngày 1 tháng 11 năm 2021, từ [www.bts.gov/](http://www.bts.gov/).
- Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2015-2019.
- Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. 2021. QuickFacts Quận Washington, Oregon; Quận Multnomah, Oregon; Quận Clackamas, Oregon; Hạt Marion Oregon. <https://www.census.gov/quickfacts/fact/table/washingtoncountyoregon,multnomahcountyoregon,clackamascountyoregon,marioncountyoregon/SBO030212>. Truy cập ngày 30 tháng 7 năm 2021.
- Bộ Y tế và Dịch vụ Nhân sinh Hoa Kỳ (HHS). 2020. *Hướng dẫn Chuẩn nghèo 2020*. <https://aspe.hhs.gov/topics/poverty-economic-mobility/poverty-guidelines/prior-hhs-poverty-guidelines-federal-register-references/2020-poverty-guidelines>.
- Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ (USDOT). 2012. *Bộ Giao thông Vận tải Cập nhật Lệnh Công lý Môi trường 5610.2a*. Ngày 2 tháng 5 năm 2012.
- Cơ quan Bảo vệ Môi trường Hoa Kỳ (USEPA). 2016. Các phương pháp triển vọng cho các phương pháp EJ trong Đánh giá NEPA: Báo cáo của Nhóm Công tác Liên ngành Liên bang về Tư pháp Môi trường & Ủy ban NEPA. [https://www.epa.gov/sites/production/files/2016-08/documents/nepa\\_promising\\_practices\\_document\\_2016.pdf](https://www.epa.gov/sites/production/files/2016-08/documents/nepa_promising_practices_document_2016.pdf) Truy cập ngày 9 tháng 6 năm 2020.
- Cục Dự trữ Liên bang Hoa Kỳ. 2021. *Báo cáo về Phúc lợi Kinh tế của các Hộ gia đình Hoa Kỳ năm 2020 – tháng 5 năm 2021*. <https://www.federalreserve.gov/publications/2021-economic-well-being-of-us-households-in-2020-banking-and-credit.htm>. Truy cập ngày 13 tháng 1 năm 2022.
- Quận Washington. 2021. *Số lượng người vô gia cư tại thời điểm*. [https://www.co.washington.or.us/Housing/EndHomelessness/upload/HPAC\\_2021-Homeless-Count-Summary.pdf](https://www.co.washington.or.us/Housing/EndHomelessness/upload/HPAC_2021-Homeless-Count-Summary.pdf). Truy cập ngày 23 tháng 7 năm 2021.

Trang này cố ý để trống.

## Attachment A Công bằng môi trường Bảng nhân khẩu học dân số

---

Tệp đính kèm này bao gồm các bảng nhân khẩu học sau:

- Bảng A-1. Bảng chủng tộc và dân tộc thiểu số
- Bảng A-2. Những người có thu nhập thấp (Dân số dưới 200% mức nghèo liên bang)
- Bảng A-3. Người Dưới Mức Nghèo Liên Bang

**Bảng A-1 . Bảng chủng tộc và dân tộc thiểu số**

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Quản thẻ người da trắng	Dân số đơn độc da trắng - Biên lỗi	Phần trăm trắng một mình (%)	Tỷ lệ sai số riêng của người da trắng (%)	dân đen một mình	Biên độ sai số dân số đơn độc của người da đen	Phần trăm đen một mình (%)	Tỷ lệ lỗi một mình màu đen (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>410,463</b>		<b>336,220</b>	<b>205</b>	<b>81.9</b>		<b>3,613</b>	<b>327</b>	<b>0.9</b>	
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>245,714</b>		<b>200,666</b>		<b>81.7</b>		<b>2,525</b>		<b>1.0</b>	
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,984	255	3,242	274	81.4	4.5	6	11	0.2	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	5,830	376	93.2	3.4	18	28	0.3	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,112	339	4,690	459	76.7	6.2	97	71	1.6	1.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	6,053	292	4,891	416	80.8	5.7	39	44	0.6	0.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,725	183	3,199	192	85.9	3.0	9	13	0.2	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	3,336	246	88.2	4.4	9	15	0.2	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,298	306	5,717	337	78.3	3.2	130	104	1.8	1.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	2,146	186	90.8	4.9	0	12	0.0	0.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,625	297	5,612	377	84.7	4.2	13	21	0.2	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,481	186	2,049	185	82.6	4.2	17	22	0.7	0.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	6,980	429	81.6	3.0	215	199	2.5	2.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	3,563	301	87.7	5.2	94	132	2.3	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,143	308	3,381	310	81.6	4.4	27	29	0.7	0.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,106	378	4,557	341	89.2	1.0	18	29	0.4	0.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,941	289	3,243	288	82.3	4.1	31	30	0.8	0.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	4,602	427	76.5	10.8	81	92	1.3	1.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	4,493	454	89.7	2.5	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	5,009	354	4,485	406	89.5	5.1	25	43	0.5	0.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,855	560	4,971	574	72.5	5.9	62	77	0.9	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	5,337	326	87.0	2.6	73	119	1.2	1.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,568	418	3,635	332	79.6	10.3	132	122	2.9	2.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,674	410	2,819	363	76.7	4.9	106	116	2.9	3.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,620	600	5,731	531	86.6	1.7	59	73	0.9	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,529	725	6,040	684	80.2	4.8	122	88	1.6	1.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	4,698	424	73.9	4.5	28	71	0.4	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,422	379	3,238	388	74.2	6.1	115	91	2.6	2.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,359	253	2,397	356	71.4	9.1	6	11	0.2	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.01	5,686	569	3,405	439	59.8	4.9	116	110	2.0	1.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3,704	355	2,868	265	77.4	10.3	29	33	0.8	0.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,258	302	3,838	311	90.1	3.5	5	10	0.1	0.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,951	434	5,343	460	89.8	4.1	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,999	292	3,376	303	84.4	4.4	106	84	2.7	2.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,703	463	6,727	455	87.3	2.7	10	23	0.1	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,750	287	4,202	303	88.5	3.5	164	139	3.5	2.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,080	298	3,333	240	81.7	8.4	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	8,019	669	7,383	627	92.1	1.5	29	21	0.4	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,497	383	4,754	428	86.5	4.9	83	81	1.5	1.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	5,625	630	86.0	7.6	25	32	0.4	0.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	4,989	492	73.1	5.9	195	143	2.9	2.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,342	335	3,447	402	79.4	6.9	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,822	228	2,309	243	81.8	5.5	25	30	0.9	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,875	405	3,076	353	79.4	3.8	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.01	3,873	299	3,324	280	85.8	2.9	19	29	0.5	0.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,835	273	2,722	290	71.0	5.6	72	53	1.9	1.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,545	261	3,656	275	80.4	3.9	0	12	0.0	0.3



quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Quần thể người da trắng	Dân số đơn độc da trắng - Biên lỗi	Phần trăm trắng một mình (%)	Tỷ lệ sai số riêng của người da trắng (%)	dân đen một mình	Biên độ sai số dân số đơn độc của người da đen	Phần trăm đen một mình (%)	Tỷ lệ lỗi một mình màu đen (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,137	299	2,326	223	74.1	0.8	0	12	0.0	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	2,932	339	70.3	5.9	43	61	1.0	1.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	8,056	467	6,149	569	76.3	5.5	72	65	0.9	0.8
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>339,641</b>		<b>222,354</b>	<b>272</b>	<b>65.5</b>		<b>3,596</b>	<b>524</b>	<b>1.1</b>	
<b>Hạt Marion</b>	<b>Quận Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,677</b>		<b>7,083</b>		<b>66.3</b>		<b>73</b>		<b>0.7</b>	
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	2,084	254	76.6	3.3	65	62	2.4	2.3
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,956	530	4,999	612	62.8	6.5	8	9	0.1	0.1
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>804,606</b>		<b>560,762</b>	<b>556</b>	<b>69.7</b>		<b>42,693</b>	<b>1,125</b>	<b>5.3</b>	
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>58,036</b>		<b>46,679</b>		<b>80.4</b>		<b>1,394</b>		<b>2.4</b>	
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,650	457	5,847	533	87.9	5.3	43	54	0.6	0.8
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	5,777	448	4,271	382	73.9	3.3	280	177	4.8	3.0
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,578	325	6,648	357	87.7	2.8	0	17	0.0	0.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	3,065	351	74.6	4.5	21	33	0.5	0.8
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,885	523	6,679	426	75.2	1.8	257	145	2.9	1.6
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,194	205	2,754	169	86.2	7.7	127	100	4.0	3.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	5,585	376	4,377	360	78.4	3.7	50	45	0.9	0.8
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	4,764	451	84.2	4.6	0	17	0.0	0.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	3,746	516	81.1	6.9	297	183	6.4	3.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	4,528	527	75.7	6.9	319	284	5.3	4.7
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>589,481</b>		<b>387,456</b>	<b>292</b>	<b>65.7</b>		<b>11,469</b>	<b>596</b>	<b>1.9</b>	
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>29,853</b>		<b>21,386</b>		<b>71.6</b>		<b>699</b>		<b>2.3</b>	
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,658	358	2,430	309	52.2	5.3	385	310	8.3	6.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,050	169	1,532	178	74.7	6.1	18	18	0.9	0.9
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,780	382	2,445	347	51.2	6.0	60	57	1.3	1.2
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,034	252	4,430	299	88.0	4.0	0	17	0.0	0.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	1,595	140	76.5	9.5	34	33	1.6	1.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	3,407	218	81.6	3.2	0	12	0.0	0.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	2,835	190	87.2	4.0	7	11	0.2	0.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	3,818	188	2,712	226	71.0	4.8	195	132	5.1	3.4
<b>Tổng API</b>	<b>Tổng API</b>	<b>344,280</b>		<b>275,814</b>		<b>80.1</b>		<b>4,403</b>		<b>1.3</b>	
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,129,803</b>		<b>3,125,842</b>	<b>970</b>	<b>75.7</b>		<b>75,232</b>	<b>1,591</b>	<b>1.8</b>	
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,404,107</b>		<b>5,073,945</b>	<b>1,237</b>	<b>68.5</b>		<b>270,704</b>	<b>3,471</b>	<b>3.7</b>	
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,445,761</b>		<b>1,792,632</b>	<b>758</b>	<b>73.3</b>		<b>66,791</b>	<b>1,464</b>	<b>2.7</b>	

**Bảng A-1. Bảng chủng tộc và dân tộc thiểu số (tiếp theo)**

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Nhạc pop một mình của người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska	Người Mỹ bản địa và thổ dân da đỏ Alaska Biên độ sai số	Phần trăm người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska sống một mình (%)	Tỷ lệ phần trăm lỗi của người Mỹ da đỏ và người bản xứ Alaska (%)	nhạc pop một mình châu á	Sai số biên độ nhạc pop một mình châu Á	Phần Trăm Người Châu Á Một Mình (%)	Tỷ lệ sai số một mình người châu Á (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>410,463</b>		<b>2,496</b>	<b>323</b>	<b>0.6</b>		<b>17,280</b>	<b>660</b>	<b>4.2</b>	
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>245,714</b>		<b>1,766</b>		<b>0.7</b>		<b>8,424</b>		<b>3.4</b>	
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,984	255	0	12	0.0	0.3	194	106	4.9	2.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	0	17	0.0	0.3	192	113	3.1	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,112	339	0	17	0.0	0.3	503	198	8.2	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	6,053	292	207	250	3.4	4.1	268	131	4.4	2.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,725	183	0	12	0.0	0.3	305	123	8.2	3.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	2	4	0.1	0.1	98	60	2.6	1.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,298	306	54	87	0.7	1.2	803	213	11.0	2.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	0	12	0.0	0.5	74	69	3.1	2.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,625	297	0	17	0.0	0.3	201	107	3.0	1.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,481	186	21	31	0.8	1.2	78	55	3.1	2.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	26	44	0.3	0.5	506	186	5.9	2.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	0	12	0.0	0.3	168	146	4.1	3.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,143	308	23	35	0.6	0.8	183	131	4.4	3.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,106	378	0	17	0.0	0.3	103	75	2.0	1.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,941	289	13	22	0.3	0.6	91	64	2.3	1.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	22	35	0.4	0.6	4	8	0.1	0.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	7	13	0.1	0.3	22	35	0.4	0.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	5,009	354	0	17	0.0	0.3	169	152	3.4	3.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,855	560	118	126	1.7	1.8	101	75	1.5	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	87	133	1.4	2.2	233	114	3.8	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,568	418	40	43	0.9	0.9	78	49	1.7	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,674	410	0	12	0.0	0.3	98	78	2.7	2.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,620	600	37	43	0.6	0.6	115	90	1.7	1.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,529	725	3	5	0.0	0.1	278	175	3.7	2.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	109	128	1.7	2.0	494	232	7.7	3.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,422	379	33	52	0.7	1.2	201	107	4.5	2.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,359	253	0	12	0.0	0.4	0	12	0.0	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.01	5,686	569	225	85	4.0	1.4	172	132	3.0	2.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3704	355	0	12	0.0	0.3	541	183	14.6	4.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,258	302	0	12	0.0	0.3	153	165	3.6	3.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,951	434	82	132	1.4	2.2	71	79	1.2	1.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,999	292	53	48	1.3	1.2	29	32	0.7	0.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,703	463	242	140	3.1	1.8	17	27	0.2	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,750	287	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,080	298	36	39	0.9	1.0	89	71	2.2	1.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	8,019	669	53	67	0.7	0.8	83	60	1.0	0.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,497	383	33	42	0.6	0.8	21	26	0.4	0.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	31	50	0.5	0.8	267	127	4.1	1.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	21	25	0.3	0.4	489	162	7.2	2.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,342	335	4	9	0.1	0.2	144	105	3.3	2.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,822	228	0	12	0.0	0.4	96	92	3.4	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,875	405	0	12	0.0	0.3	124	124	3.2	3.2
Hạt Clackamas	Vùng được điều tra 229.01	3,873	299	33	53	0.9	1.4	47	38	1.2	1.0

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Nhạc pop một mình của người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska	Người Mỹ bản địa và thổ dân da đỏ Alaska Biên độ sai số	Phần trăm người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska sống một mình (%)	Tỷ lệ phần trăm lỗi của người Mỹ da đỏ và người bản xứ Alaska (%)	nhạc pop một mình châu á	Sai số biên độ nhạc pop một mình châu Á	Phần Trăm Người Châu Á Một Minh (%)	Tỷ lệ sai số một mình người châu Á (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,835	273	12	16	0.3	0.4	143	113	3.7	2.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,545	261	27	28	0.6	0.6	154	127	3.4	2.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,137	299	35	36	1.1	1.1	39	58	1.2	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	8,056	467	77	110	1.0	1.4	185	149	2.3	1.8
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>339,641</b>		<b>1,958</b>	<b>359</b>	<b>0.6</b>		<b>6,792</b>	<b>508</b>	<b>2.0</b>	
<b>Hạt Marion</b>	<b>Quận Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,677</b>		<b>66</b>		<b>0.6</b>		<b>303</b>		<b>2.8</b>	
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	19	22	0.7	0.8	51	58	1.9	2.1
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,956	530	47	61	0.6	0.8	252	217	3.2	2.7
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>804,606</b>		<b>5,525</b>	<b>525</b>	<b>0.7</b>		<b>59,127</b>	<b>944</b>	<b>7.3</b>	
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>58,036</b>		<b>224</b>		<b>0.4</b>		<b>3,156</b>		<b>5.4</b>	
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,650	457	152	176	2.3	2.6	282	215	4.2	3.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	5,777	448	18	32	0.3	0.6	508	147	8.8	2.5
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,578	325	0	17	0.0	0.2	332	105	4.4	1.4
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	0	12	0.0	0.3	456	229	11.1	5.5
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,885	523	0	17	0.0	0.2	481	162	5.4	1.8
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,194	205	7	11	0.2	0.3	46	35	1.4	1.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	5,585	376	11	16	0.2	0.3	326	111	5.8	1.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	17	29	0.3	0.5	214	112	3.8	2.0
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	0	12	0.0	0.3	164	128	3.5	2.7
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	19	32	0.3	0.5	347	251	5.8	4.2
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>589,481</b>		<b>1,539</b>	<b>275</b>	<b>0.3</b>		<b>62,050</b>	<b>965</b>	<b>10.5</b>	
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>29,853</b>		<b>132</b>		<b>0.4</b>		<b>1,005</b>		<b>3.4</b>	
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,658	358	23	27	0.5	0.6	167	110	3.6	2.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,050	169	10	11	0.5	0.5	54	37	2.6	1.8
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,780	382	0	12	0.0	0.3	163	91	3.4	1.9
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,034	252	0	17	0.0	0.3	109	77	2.2	1.5
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	0	12	0.0	0.6	66	49	3.2	2.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	32	48	0.8	1.1	133	87	3.2	2.1
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	0	12	0.0	0.4	78	56	2.4	1.7
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	3,818	188	67	45	1.8	1.2	235	129	6.2	3.4
<b>Tổng số API</b>	<b>Tổng số API</b>	<b>344,280</b>		<b>2,188</b>		<b>0.6</b>		<b>12,888</b>		<b>3.7</b>	
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,129,803</b>		<b>38,050</b>	<b>1,217</b>	<b>0.9</b>		<b>178,412</b>	<b>1,768</b>	<b>4.3</b>	
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,404,107</b>		<b>79,694</b>	<b>1,840</b>	<b>1.1</b>		<b>625,682</b>	<b>3,362</b>	<b>8.5</b>	
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,445,761</b>		<b>13,648</b>	<b>759</b>	<b>0.6</b>		<b>161,926</b>	<b>1,684</b>	<b>6.6</b>	

**Bảng A-1. Bảng chủng tộc và dân tộc thiểu số (tiếp theo)**

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Nhạc pop một mình của người Hawaii bản địa và các đảo Thái Bình Dương khác	Người Hawaii bản địa và người đảo Thái Bình Dương khác Tỷ lệ sai số	Phần Trăm Người Hawaii Bản Địa và Người Đảo Thái Bình Dương Khác (%)	Tỷ lệ sai số riêng của người Hawaii bản địa và người đảo Thái Bình Dương khác (%)	Một số chủng tộc khác một mình, không phải Tây Ban Nha hay Latino Pop	Một số chủng tộc khác một mình, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc người Latinh	Phần trăm Chi riêng một số chủng tộc khác, không phải gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)	Phần trăm Chi riêng một số chủng tộc khác, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc người Latinh Tỷ lệ Sai số (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>410,463</b>		<b>913</b>	<b>186</b>	<b>0.2</b>		<b>536</b>	<b>220</b>	<b>0.1</b>	
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>245,714</b>		<b>503</b>		<b>0.2</b>		<b>416</b>		<b>0.2</b>	
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,984	255	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,112	339	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	6,053	292	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,725	183	0	12	0.0	0.3	46	54	1.2	1.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,298	306	0	17	0.0	0.2	0	17	0.0	0.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	19	29	0.8	1.2	0	12	0.0	0.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,625	297	26	47	0.4	0.7	60	92	0.9	1.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,481	186	17	28	0.7	1.1	0	12	0.0	0.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	0	17	0.0	0.2	22	33	0.3	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,143	308	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,106	378	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,941	289	26	31	0.7	0.8	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	0	17	0.0	0.3	24	39	0.4	0.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	19	43	0.4	0.9	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	5,009	354	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,855	560	0	17	0.0	0.2	0	17	0.0	0.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	0	17	0.0	0.3	39	58	0.6	0.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,568	418	34	53	0.7	1.2	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,674	410	0	12	0.0	0.3	8	13	0.2	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,620	600	20	34	0.3	0.5	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,529	725	0	17	0.0	0.2	0	17	0.0	0.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,422	379	14	23	0.3	0.5	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,359	253	0	12	0.0	0.4	0	12	0.0	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.01	5,686	569	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3704	355	17	24	0.5	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,258	302	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,951	434	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,999	292	0	12	0.0	0.3	32	53	0.8	1.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,703	463	0	17	0.0	0.2	12	20	0.2	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,750	287	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,080	298	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	8,019	669	48	71	0.6	0.9	150	167	1.9	2.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,497	383	8	15	0.1	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	10	17	0.2	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	0	17	0.0	0.2	23	36	0.3	0.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,342	335	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,822	228	5	9	0.2	0.3	0	12	0.0	0.4



quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Nhạc pop một mình của người Hawaii bản địa và các đảo Thái Bình Dương khác	Người Hawaii bản địa và người đảo Thái Bình Dương khác Tỷ lệ sai số	Phần Trăm Người Hawaii Bản Địa và Người Đảo Thái Bình Dương Khác (%)	Tỷ lệ sai số riêng của người Hawaii bản địa và người đảo Thái Bình Dương khác (%)	Một số chủng tộc khác một mình, không phải Tây Ban Nha hay Latino Pop	Một số chủng tộc khác một mình, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc người Latinh	Phần trăm Chi riêng một số chủng tộc khác, không phải gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)	Phần trăm Chi riêng một số chủng tộc khác, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc người Latinh Tỷ lệ Sai số (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,875	405	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng được điều tra 229.01	3,873	299	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,835	273	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,545	261	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,137	299	0	12	0.0	0.4	0	12	0.0	0.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	8,056	467	240	117	3.0	1.4	0	17	0.0	0.2
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>339,641</b>		<b>2,973</b>	<b>304</b>	<b>0.9</b>		<b>327</b>	<b>208</b>	<b>0.1</b>	
<b>Hạt Marion</b>	<b>Quận Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,677</b>		<b>3</b>		<b>0.0</b>		<b>7</b>		<b>0.1</b>	
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	3	6	0.1	0.2	0	12	0.0	0.4
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,956	530	0	17	0.0	0.2	7	11	0.1	0.1
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>804,606</b>		<b>4,909</b>	<b>310</b>	<b>0.6</b>		<b>1,902</b>	<b>509</b>	<b>0.2</b>	
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>58,036</b>		<b>71</b>		<b>0.1</b>		<b>63</b>		<b>0.1</b>	
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,650	457	0	17	0.0	0.3	0	17	0.0	0.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	5,777	448	30	42	0.5	0.7	0	17	0.0	0.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,578	325	0	17	0.0	0.2	0	17	0.0	0.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,885	523	0	17	0.0	0.2	11	17	0.1	0.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,194	205	9	14	0.3	0.4	0	12	0.0	0.4
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	5,585	376	32	25	0.6	0.4	11	15	0.2	0.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	0	17	0.0	0.3	27	41	0.5	0.7
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	0	17	0.0	0.3	14	22	0.2	0.4
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>589,481</b>		<b>2,417</b>	<b>321</b>	<b>0.4</b>		<b>1,025</b>	<b>301</b>	<b>0.2</b>	
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>29,853</b>		<b>437</b>		<b>1.5</b>		<b>59</b>		<b>0.2</b>	
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,658	358	178	180	3.8	3.9	0	12	0.0	0.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,050	169	28	39	1.4	1.9	0	12	0.0	0.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,780	382	132	118	2.8	2.5	11	16	0.2	0.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,034	252	12	19	0.2	0.4	0	17	0.0	0.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	46	51	2.2	2.4	5	9	0.2	0.4
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	41	38	1.0	0.9	43	63	1.0	1.5
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	0	12	0.0	0.4	0	12	0.0	0.4
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	3,818	188	0	12	0.0	0.3	0	12	0.0	0.3
<b>Tổng số API</b>	<b>Tổng số API</b>	<b>344,280</b>		<b>1,014</b>		<b>0.3</b>		<b>545</b>		<b>0.2</b>	
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,129,803</b>		<b>15,785</b>	<b>717</b>	<b>0.4</b>		<b>6,055</b>	<b>910</b>	<b>0.1</b>	
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,404,107</b>		<b>47,532</b>	<b>1,263</b>	<b>0.6</b>		<b>12,618</b>	<b>1,277</b>	<b>0.2</b>	
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,445,761</b>		<b>12,261</b>	<b>684</b>	<b>0.5</b>		<b>4,065</b>	<b>776</b>	<b>0.2</b>	

Nguồn: US Census American Community Survey 2019

[1] Tổng dân số khác nhau giữa các Cộng đồng trong Khuôn khổ Công bằng vì phương pháp thu thập dữ liệu của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ thay đổi theo danh mục.

[2] *Biên sai* mô tả độ chính xác của ước tính Khảo sát cộng đồng người Mỹ ở một mức độ tin cậy nhất định. Mức độ tin cậy cho biết khả năng ước tính mẫu Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ nằm trong một phạm vi nhất định của giá trị dân số. Biên sai số đối với các ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ đã công bố được cung cấp ở mức độ tin cậy 90%.

API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; MSA = khu vực thống kê đô thị; N/A = không áp dụng



**Bảng A-1. Bảng chủng tộc và dân tộc thiểu số (tiếp theo)**

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Hai hoặc nhiều chủng tộc, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc Latino Pop	Hai hoặc nhiều chủng tộc, không phải gốc Tây Ban Nha hoặc gốc Latinh	Phần trăm hai chủng tộc trở lên, không phải gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)	Tỷ lệ phần trăm hai chủng tộc trở lên, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc người Latinh Biên độ sai số (%)	Dân số chủng tộc thiểu số (Không bao gồm dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh)	Dân số chủng tộc thiểu số (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>410,463</b>		<b>13,739</b>	<b>804</b>	<b>3.3</b>		<b>38,577</b>	<b>9.4</b>
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>245,714</b>		<b>8,963</b>		<b>3.6</b>		<b>22,597</b>	<b>9.2</b>
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,984	255	179	100	4.5	2.5	379	9.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	104	93	1.7	1.5	314	5.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,112	339	501	347	8.2	5.7	1,101	18.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	6,053	292	326	157	5.4	2.6	840	13.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,725	183	123	97	3.3	2.6	483	13.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	119	70	3.1	1.8	228	6.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,298	306	256	187	3.5	2.6	1,243	17.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	75	73	3.2	3.1	168	7.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,625	297	279	203	4.2	3.1	579	8.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,481	186	116	88	4.7	3.5	249	10.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	254	181	3.0	2.1	1,023	12.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	75	58	1.8	1.4	337	8.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,143	308	86	42	2.1	1.0	319	7.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,106	378	52	63	1.0	1.2	173	3.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,941	289	79	57	2.0	1.4	240	6.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	211	166	3.5	2.7	342	5.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	42	41	0.8	0.8	90	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	5,009	354	180	141	3.6	2.8	374	7.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,855	560	164	112	2.4	1.6	445	6.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	181	142	2.9	2.3	613	10.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,568	418	156	110	3.4	2.4	440	9.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,674	410	209	117	5.7	3.1	421	11.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,620	600	115	83	1.7	1.2	346	5.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,529	725	367	205	4.9	2.7	770	10.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	476	262	7.4	4.1	1,107	17.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,422	379	418	174	9.5	3.9	781	17.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,359	253	108	79	3.2	2.3	114	3.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số	5,686	569	196	129	3.4	2.2	709	12.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3,704	355	110	78	3.0	2.1	697	18.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,258	302	103	73	2.4	1.7	261	6.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,951	434	308	263	5.2	4.4	461	7.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,999	292	209	110	5.2	2.7	429	10.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,703	463	269	190	3.5	2.5	550	7.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,750	287	170	151	3.6	3.2	334	7.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,080	298	190	81	4.7	2.0	315	7.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	8,019	669	125	77	1.6	1.0	488	6.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,497	383	300	224	5.5	4.1	445	8.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	99	89	1.5	1.4	432	6.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	317	211	4.6	3.1	1,045	15.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,342	335	86	73	2.0	1.7	234	5.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,822	228	161	86	5.7	3.0	287	10.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,875	405	21	25	0.5	0.6	145	3.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.01	3,873	299	143	120	3.7	3.1	242	6.2

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Hai hoặc nhiều chủng tộc, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc Latino Pop	Hai hoặc nhiều chủng tộc, không phải gốc Tây Ban Nha hoặc gốc Latinh	Phần trăm hai chủng tộc trở lên, không phải gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)	Tỷ lệ phần trăm hai chủng tộc trở lên, không phải người gốc Tây Ban Nha hoặc người Latinh Biên độ sai số (%)	Dân số chủng tộc thiểu số (Không bao gồm dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh)	Dân số chủng tộc thiểu số (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,835	273	111	95	2.9	2.5	338	8.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,545	261	194	99	4.3	2.2	375	8.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,137	299	0	12	0.0	0.4	74	2.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	192	144	4.6	3.4	235	5.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	8,056	467	408	233	5.1	2.9	982	12.2
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>339,641</b>		<b>11,364</b>	<b>809</b>	<b>3.3</b>		<b>27,010</b>	<b>8.0</b>
<b>Hạt Marion</b>	<b>Quận Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,677</b>		<b>153</b>		<b>1.4</b>		<b>605</b>	<b>5.7</b>
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	37	36	1.4	1.3	175	6.4
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,956	530	116	98	1.5	1.2	430	5.4
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>804,606</b>		<b>36,412</b>	<b>1,576</b>	<b>4.5</b>		<b>150,568</b>	<b>18.7</b>
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>58,036</b>		<b>3,177</b>		<b>5.5</b>		<b>8,085</b>	<b>13.4</b>
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,650	457	245	150	3.7	2.2	722	10.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	5,777	448	276	169	4.8	2.9	1,112	19.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,578	325	239	124	3.2	1.6	571	7.5
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	286	161	7.0	3.9	763	18.6
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,885	523	594	362	6.7	4.1	1,343	15.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,194	205	160	79	5.0	2.5	349	10.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	5,585	376	397	100	7.1	1.7	827	14.8
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	374	172	6.6	3.0	632	11.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	208	113	4.5	2.4	669	14.5
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	398	187	6.7	3.1	1,097	18.3
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>589,481</b>		<b>25,324</b>	<b>1,191</b>	<b>4.3</b>		<b>103,824</b>	<b>17.6</b>
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>29,853</b>		<b>1,215</b>		<b>4.1</b>		<b>3,547</b>	<b>11.9</b>
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,658	358	224	187	4.8	4.0	977	21.0
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,050	169	46	36	2.2	1.7	156	7.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,780	382	264	137	5.5	2.8	630	13.2
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,034	252	112	76	2.2	1.5	233	4.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	91	54	4.4	2.6	242	11.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	158	83	3.8	2.0	407	9.7
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	114	69	3.5	2.1	199	6.1
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	3,818	188	206	64	5.4	1.7	703	18.4
<b>Tổng số API</b>	<b>Tổng API</b>	<b>344,280</b>		<b>13,508</b>		<b>3.9</b>		<b>34,834</b>	<b>10.1</b>
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,129,803</b>		<b>153,210</b>	<b>2,687</b>	<b>3.7</b>		<b>466,744</b>	<b>11.3</b>
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,404,107</b>		<b>356,353</b>	<b>5,514</b>	<b>4.8</b>		<b>1,392,583</b>	<b>18.8</b>
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,445,761</b>		<b>101,731</b>	<b>2,492</b>	<b>4.2</b>		<b>360,422</b>	<b>14.7</b>

Nguồn: US Census American Community Survey 2019

[1] Tổng dân số khác nhau giữa các Cộng đồng trong Khuôn khổ Công bằng vì phương pháp thu thập dữ liệu của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ thay đổi theo danh mục.

[2] *Biên sai số* mô tả độ chính xác của ước tính Khảo sát cộng đồng người Mỹ ở một mức độ tin cậy nhất định. Mức độ tin cậy cho biết khả năng ước tính mẫu Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ nằm trong một phạm vi nhất định của giá trị dân số. Biên sai số đối với các ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ đã công bố được cung cấp ở mức độ tin cậy 90%.

API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; MSA = khu vực thống kê đô thị

**Bảng A-1. Bảng chủng tộc và dân tộc thiểu số (tiếp theo)**

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh	Biên độ Sai số của Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh	Phần trăm Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)	Biên độ Sai số Phần trăm Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>410,463</b>		<b>35,666</b>	<b>không áp dụng</b>	<b>8.7</b>	
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>245,714</b>		<b>22,597</b>		<b>9.1</b>	
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,984	255	363	195	9.1	4.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	114	110	1.8	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,112	339	321	195	5.3	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	6,053	292	322	192	5.3	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,725	183	43	34	1.2	0.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	217	127	5.7	3.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,298	306	338	186	4.6	2.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	49	37	2.1	1.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,625	297	434	294	6.6	4.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,481	186	183	103	7.4	4.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	553	213	6.5	2.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	164	105	4	2.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,143	308	443	210	10.7	5.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,106	378	376	218	7.4	4.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,941	289	458	263	11.6	6.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	1,070	675	17.8	11.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	427	222	8.5	4.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	5,009	354	150	97	3	1.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,855	560	1,439	917	21	13.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	188	141	3.1	2.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,568	418	493	194	10.8	4.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,674	410	434	236	11.8	6.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,620	600	543	362	8.2	5.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,529	725	719	173	9.5	2.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	549	196	8.6	3.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,422	379	403	134	9.1	2.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,359	253	848	399	25.2	11.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	5,686	569	1,572	478	27.6	7.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3,704	355	139	105	3.7	2.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,258	302	159	109	3.7	2.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,951	434	147	113	2.5	1.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,999	292	194	140	4.9	3.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,703	463	426	263	5.5	3.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,750	287	214	154	4.5	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,080	298	432	181	10.6	4.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	8,019	669	148	87	1.8	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,497	383	298	181	5.4	3.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	487	428	7.4	6.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	792	327	11.6	4.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,342	335	661	265	15.2	6.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,822	228	226	113	8	4.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,875	405	654	504	16.9	12.9
Hạt Clackamas	Vùng được điều tra 229.01	3,873	299	307	258	7.9	6.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,835	273	775	309	20.2	7.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,545	261	514	150	11.3	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,137	299	737	265	23.5	8.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	1,003	275	24.1	6.3

quận	Địa lý	Tổng Pop (ACS)	Tổng Pop - Biên lỗi	Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh	Biên độ Sai số của Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh	Phần trăm Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)	Biên độ Sai số Phần trăm Dân số gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	8,056	467	925	283	11.5	3.4
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>339,641</b>		<b>90,277</b>	<b>Không áp dụng</b>	<b>26.6</b>	
<b>Hạt Marion</b>	<b>Quận Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,677</b>		<b>2,989</b>		<b>28.0</b>	
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	462	226	17.0	8.1
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,956	530	2,527	526	31.8	6.3
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>804,606</b>		<b>93,276</b>	<b>Không áp dụng</b>	<b>11.6</b>	
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>58,036</b>		<b>3,272</b>		<b>5.6</b>	
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,650	457	81	67	1.2	1.0
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	5,777	448	394	152	6.8	2.6
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,578	325	359	195	4.7	2.6
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	279	204	6.8	4.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,885	523	863	281	9.7	3.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,194	205	91	74	2.8	2.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	5,585	376	381	130	6.8	2.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	262	153	4.6	2.7
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	206	109	4.5	2.3
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	356	210	6.0	3.5
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>589,481</b>		<b>98,201</b>	<b>Không áp dụng</b>	<b>16.7</b>	
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>29,853</b>		<b>4,920</b>		<b>16.5</b>	
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,658	358	1,251	244	26.9	4.8
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,050	169	362	167	17.7	8.0
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,780	382	1,705	417	35.7	8.2
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,034	252	371	106	7.4	2.1
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	248	187	11.9	8.9
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	363	192	8.7	4.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	217	86	6.7	2.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	3,818	188	403	147	10.6	3.8
<b>Tổng số API</b>	<b>Tổng số API</b>	<b>344,280</b>		<b>33,632</b>		<b>9.8</b>	
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,129,803</b>		<b>537,217</b>		<b>13.0</b>	
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,404,107</b>		<b>937,579</b>		<b>12.7</b>	
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,445,761</b>		<b>292,707</b>		<b>12.0</b>	

Nguồn: US Census American Community Survey 2019

[1] Tổng dân số khác nhau giữa các Cộng đồng trong Khuôn khổ Công bằng vì phương pháp thu thập dữ liệu của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ thay đổi theo danh mục.

[2] *Biên sai số* mô tả độ chính xác của ước tính Khảo sát cộng đồng người Mỹ ở một mức độ tin cậy nhất định. Mức độ tin cậy cho biết khả năng ước tính mẫu Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ nằm trong một phạm vi nhất định của giá trị dân số. Biên sai số đối với các ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ đã công bố được cung cấp ở mức độ tin cậy 90%.

API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; MSA = khu vực thống kê đô thị; N/A = không áp dụng



**Bảng A-2 . Những người có thu nhập thấp (Dân số dưới 200% mức nghèo đói)**

quận	Địa lý	Tổng dân số	Tổng biên độ lỗi của dân số	Dân số dưới 200% nghèo đói	Phần trăm dưới 200% Nghèo đói (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>407,315</b>	<b>464</b>	<b>78,936</b>	<b>19.4</b>
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>243,305</b>		<b>46,450</b>	<b>19.09</b>
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,973	256	345	8.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	769	12.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,065	338	661	10.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	5,978	285	479	8.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,708	179	433	11.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	258	6.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,210	299	806	11.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	242	10.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,620	298	439	6.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,431	186	374	15.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	979	11.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	518	12.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,096	305	1,130	27.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,032	378	1,375	27.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,857	290	1,258	32.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	1,174	19.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	921	18.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	4,978	345	649	13.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,853	561	2,483	36.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	664	10.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,455	409	1,660	37.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,647	400	1,377	37.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,554	598	931	14.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,475	724	1,608	21.51
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	1,207	19.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,404	376	1,375	31.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,348	254	1,252	37.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.01	5,504	576	2,208	40.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3,696	355	373	10.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,215	293	814	19.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,925	431	1,484	25.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,828	269	828	21.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,483	483	1,491	19.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,741	287	289	6.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,067	298	1,190	29.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	7,544	633	1,039	13.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,433	369	714	13.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	807	12.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	1,186	17.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,294	324	595	13.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,768	213	752	27.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,847	405	696	18.1
Hạt Clackamas	Vùng được điều tra 229.01	3,856	300	733	19.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,778	274	1,252	33.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,534	257	615	13.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,075	279	780	25.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	1,323	31.7

quận	Địa lý	Tổng dân số	Tổng biên độ lỗi của dân số	Dân số dưới 200% nghèo đói	Phần trăm dưới 200% Nghèo đói (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	7,955	450	1,915	24.1
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>330,063</b>	<b>832</b>	<b>117,462</b>	<b>35.6</b>
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,638</b>		<b>3,159</b>	<b>29.7</b>
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	497	18.3
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,917	521	2,662	33.6
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>790,194</b>	<b>772</b>	<b>234,199</b>	<b>29.6</b>
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>55,749</b>		<b>10,117</b>	<b>18.15</b>
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,644	457	915	13.8
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	4,719	422	1,202	25.5
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,562	322	524	6.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	1,090	26.5
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,863	532	1,984	22.4
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,185	207	354	11.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	4,409	296	666	15.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	336	5.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	1,127	24.4
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	1,919	32.1
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>583,967</b>	<b>494</b>	<b>127,771</b>	<b>21.9</b>
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>28,377</b>		<b>5,720</b>	<b>20.2</b>
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,629	354	1,956	42.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,042	167	450	22.0
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,729	348	1,989	42.1
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,024	252	497	9.9
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	116	5.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	348	8.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	171	5.3
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	2,440	253	193	7.9
<b>Tổng API</b>	<b>Tổng API</b>	<b>338,069</b>		<b>65,446</b>	<b>19.36</b>
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,052,019</b>	<b>1,063</b>	<b>1,248,819</b>	<b>30.8</b>
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,266,810</b>	<b>1,340</b>	<b>1,860,917</b>	<b>25.6</b>
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,412,378</b>	<b>1,165</b>	<b>601,505</b>	<b>24.9</b>

Nguồn: US Census American Community Survey 2019

[1] Tổng dân số khác nhau giữa các Cộng đồng trong Khuôn khổ Công bằng vì phương pháp thu thập dữ liệu của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ thay đổi theo danh mục.

[2] *Biên sai số* mô tả độ chính xác của ước tính Khảo sát cộng đồng người Mỹ ở một mức độ tin cậy nhất định. Mức độ tin cậy cho biết khả năng ước tính mẫu Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ nằm trong một phạm vi nhất định của giá trị dân số. Biên sai số đối với các ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ đã công bố được cung cấp ở mức độ tin cậy 90%.

API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; MSA = khu vực thống kê đô thị



**Bảng A-3 . Người Dưới Mức Nghèo**

quận	Địa lý	Tổng dân số được xác định tình trạng nghèo	Tổng tỷ lệ lỗi của dân số	Dân số có thu nhập dưới mức chuẩn nghèo liên bang	Dân số có thu nhập dưới mức nghèo khổ Biên sai số	Phần Trăm Có Thu Nhập Dưới Mức Nghèo Khó	Tỷ lệ phần trăm có thu nhập dưới mức nghèo khổ Sai số (%)
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng cộng)</b>	<b>407,315</b>		<b>32,603</b>		<b>8.0</b>	
<b>Hạt Clackamas</b>	<b>Quận Clackamas (Tổng số API)</b>	<b>243,305</b>		<b>19,036</b>		<b>7.8</b>	
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 201	3,973	256	55	43	1.4	1.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 202	6,258	332	348	207	5.6	3.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 203.03	6,065	338	147	90	2.4	1.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.01	5,978	285	201	137	3.4	2.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.03	3,708	179	205	118	5.5	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 204.04	3,781	207	71	77	1.9	2.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.01	7,210	299	466	256	6.5	3.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.03	2,363	161	88	65	3.7	2.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.04	6,620	298	178	130	2.7	2.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 205.05	2,431	186	157	55	6.5	2.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 206	8,556	423	327	163	3.8	1.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 207	4,064	245	343	146	8.4	3.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 208	4,096	305	341	150	8.3	3.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 211	5,032	378	670	465	13.3	9.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 212	3,857	290	697	279	18.1	7.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 213	6,014	636	412	206	6.9	3.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 214	5,010	487	681	349	13.6	6.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 215	4,978	345	316	153	6.3	3.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 217	6,853	561	992	477	14.5	6.9
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.01	6,138	328	158	112	2.6	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 218.02	4,455	409	633	231	14.2	5.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 219	3,647	400	753	286	20.6	7.5
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 220	6,554	598	399	201	6.1	3.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.01	7,475	724	503	208	6.7	2.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.05	6,354	420	448	282	7.1	4.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.07	4,404	376	393	192	8.9	4.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 221.08	3,348	254	666	254	19.9	7.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.01	5,504	576	881	277	16.0	4.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 222.05	3,696	355	165	118	4.5	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.01	4,215	293	461	228	10.9	5.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 223.02	5,925	431	524	275	8.8	4.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 224	3,828	269	352	105	9.2	2.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 225	7,483	483	648	240	8.7	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.02	4,741	287	170	81	3.6	1.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.03	4,067	298	255	111	6.3	2.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.05	7,544	633	374	238	5.0	3.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 226.06	5,433	369	166	101	3.1	1.8
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.02	6,544	450	322	245	4.9	3.7
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.07	6,826	386	567	223	8.3	3.2
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.08	4,294	324	242	113	5.6	2.6
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 227.10	2,768	213	480	287	17.3	10.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 228	3,847	405	228	132	5.9	3.4
Hạt Clackamas	Vùng được điều tra 229.01	3,856	300	279	237	7.2	6.1
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.04	3,778	274	633	233	16.8	6.0
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.05	4,534	257	136	63	3.0	1.4
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.06	3,075	279	208	166	6.8	5.4

quận	Địa lý	Tổng dân số được xác định tình trạng nghèo	Tổng tỷ lệ lỗi của dân số	Dân số có thu nhập dưới mức chuẩn nghèo liên bang	Dân số có thu nhập dưới mức nghèo khổ Biên sai số	Phần Trăm Có Thu Nhập Dưới Mức Nghèo Khó	Tỷ lệ phần trăm có thu nhập dưới mức nghèo khổ Sai số (%)
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 229.07	4,170	334	438	222	10.5	5.3
Hạt Clackamas	Vùng điều tra dân số 244	7,955	450	859	338	10.8	4.2
<b>Hạt Marion</b>	<b>Hạt Marion (Tổng cộng)</b>	<b>330,063</b>		<b>46,970</b>		<b>14.2</b>	
<b>Hạt Marion</b>	<b>Quận Marion (Tổng số API)</b>	<b>10,638</b>		<b>780</b>		<b>7.3</b>	
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.01	2,721	310	149	87	5.5	3.1
Hạt Marion	Vùng điều tra dân số 102.02	7,917	521	631	278	8.0	3.5
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng cộng)</b>	<b>790,194</b>		<b>108,947</b>		<b>13.8</b>	
<b>Hạt Multnomah</b>	<b>Quận Multnomah (Tổng số API)</b>	<b>55,749</b>		<b>4,858</b>		<b>9.6</b>	
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 1	6,644	457	408	193	6.1	2.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.01	4,719	422	681	239	14.4	4.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 3.02	7,562	322	213	120	2.8	1.6
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 57	4,107	400	750	264	18.3	6.2
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 59	8,863	532	850	268	9.6	3.0
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 62	3,185	207	161	83	5.1	2.6
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 63	4,409	296	406	176	9.2	3.9
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 64.02	5,658	439	243	119	4.3	2.1
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 65.02	4,621	499	465	210	10.1	4.4
Hạt Multnomah	Vùng điều tra dân số 66.02	5,981	432	681	295	11.4	4.9
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng cộng)</b>	<b>583,967</b>		<b>52,106</b>		<b>8.9</b>	
<b>Quận Washington</b>	<b>Quận Washington (Tổng số API)</b>	<b>28,377</b>		<b>2,861</b>		<b>10.1</b>	
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.03	4,629	354	1,009	412	21.8	8.7
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.04	2,042	167	132	54	6.5	2.6
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 320.05	4,729	348	1,238	318	26.2	6.4
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.04	5,024	252	220	98	4.4	1.9
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.07	2,085	185	24	21	1.2	1.0
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.08	4,177	210	83	52	2.0	1.2
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.09	3,251	159	78	58	2.4	1.8
Quận Washington	Vùng điều tra dân số 321.10	2,440	253	77	42	3.2	1.7
<b>Tổng số API</b>	<b>Tổng API</b>	<b>338,069</b>		<b>27,535</b>		<b>8.1</b>	
<b>Bang Oregon</b>	<b>Bang Oregon</b>	<b>4,052,019</b>	<b>1,063</b>	<b>533,527</b>	<b>9,908</b>	<b>13.2</b>	
<b>bang Washington</b>	<b>bang Washington</b>	<b>7,266,810</b>	<b>1,340</b>	<b>785,244</b>	<b>11,622</b>	<b>10.8</b>	
<b>MSA Portland</b>	<b>MSA Portland</b>	<b>2,412,378</b>	<b>1,165</b>	<b>256,577</b>	<b>5,944</b>	<b>10.6</b>	

Nguồn: US Census American Community Survey 2019

[1] Tổng dân số khác nhau giữa các Cộng đồng trong Khuôn khổ Công bằng vì phương pháp thu thập dữ liệu của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ thay đổi theo danh mục.

[2] *Biên sai số* mô tả độ chính xác của ước tính Khảo sát cộng đồng người Mỹ ở một mức độ tin cậy nhất định. Mức độ tin cậy cho biết khả năng ước tính mẫu Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ nằm trong một phạm vi nhất định của giá trị dân số. Biên sai số đối với các ước tính Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ đã công bố được cung cấp ở mức độ tin cậy 90%.

API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; MSA = khu vực thống kê đô thị

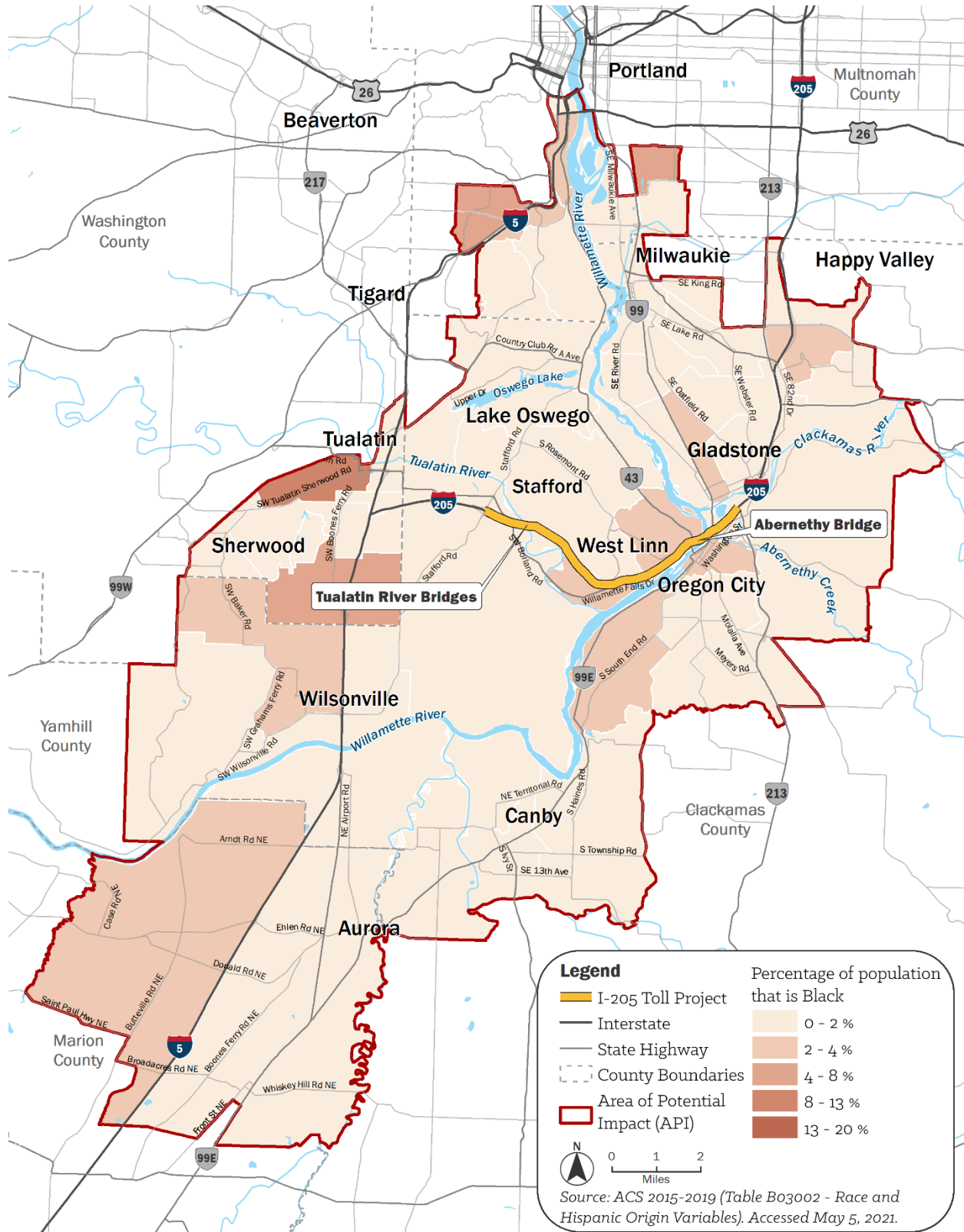
Trang này cố ý để trống.

## Attachment B Bản đồ thiếu số về chủng tộc và dân tộc (gốc Tây Ban Nha hoặc Latinh)

---

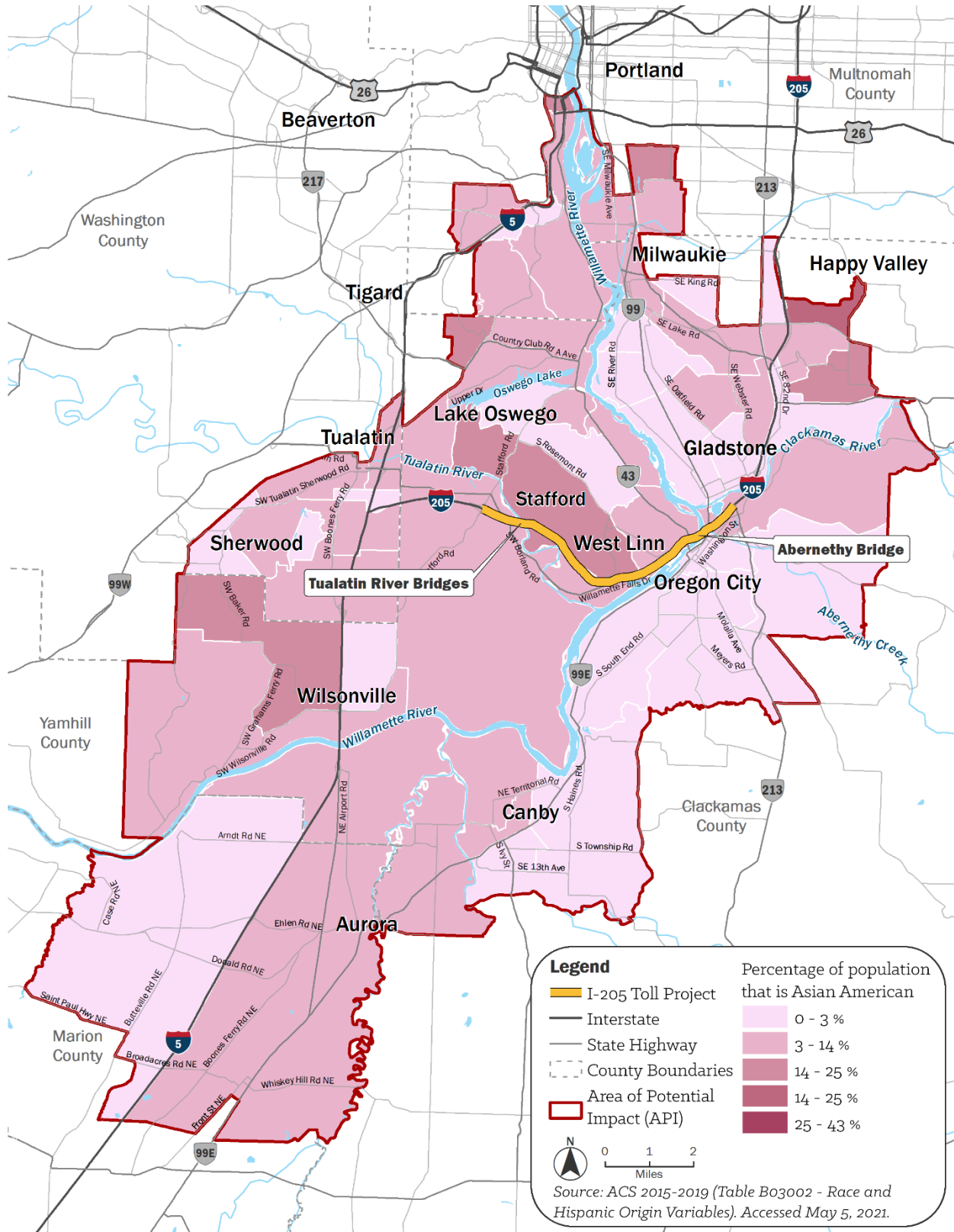
Hình B-1 đến B-7 cho thấy tỷ lệ phần trăm thiếu số về chủng tộc và sắc tộc (gốc Tây Ban Nha hoặc gốc Latinh) trong Khu vực có Tác động Tiềm tàng (API) cho Dự án Thu phí I-205. Màu sắc trên bản đồ được xác định trong mỗi chú giải bản đồ, được chia đều thành năm nhóm tùy thuộc vào sự phân bố dân số trong API. Các nhóm ngũ vị phân không giống nhau trên mỗi bản đồ vì mức độ tập trung của các nhóm dân tộc thiếu số và chủng tộc khác nhau trong API.

Hình B-1. Bản đồ tỷ lệ phần trăm dân số là người da đen



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ năm 2021.

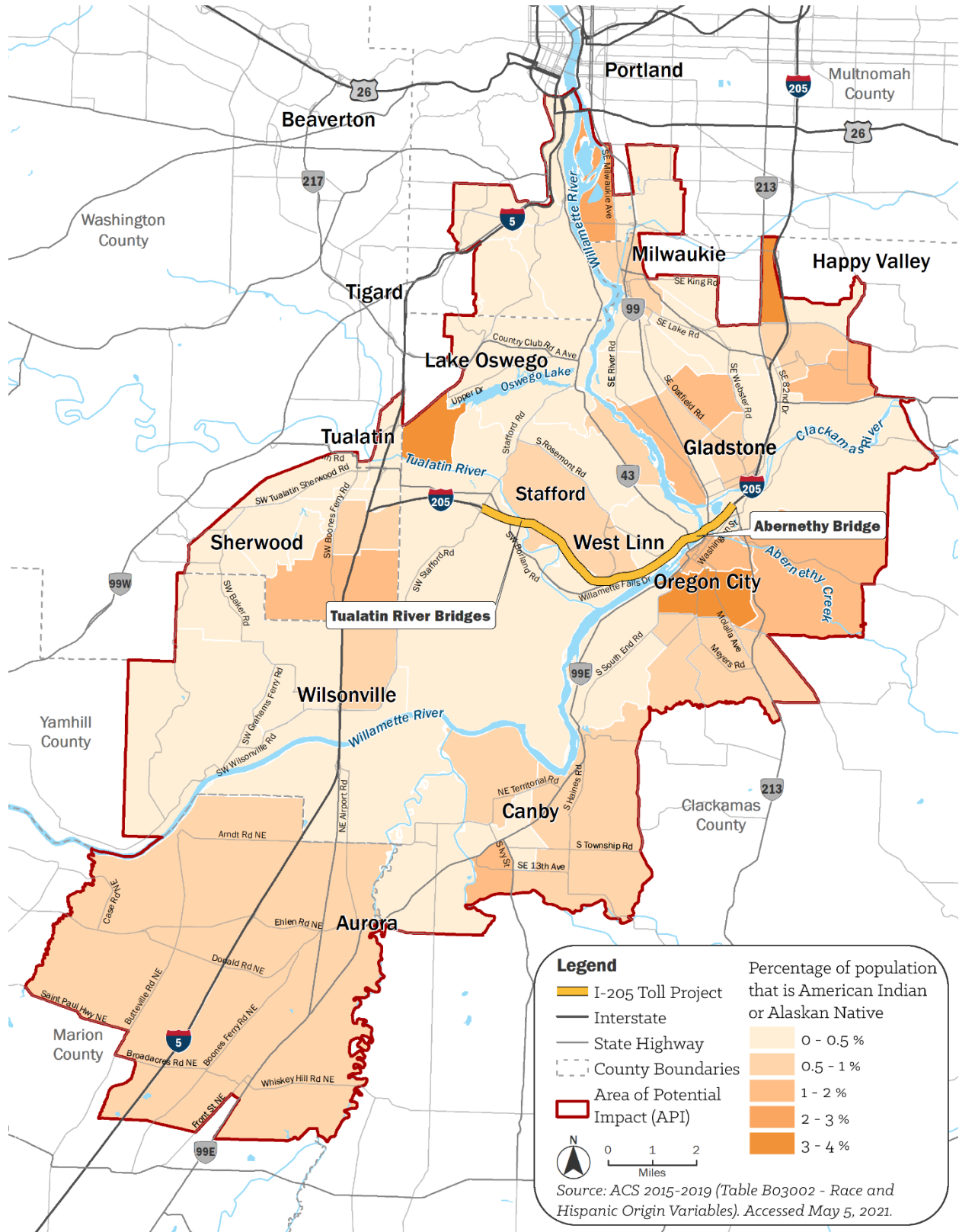
Hình B-2. Bản đồ tỷ lệ phần trăm dân số là người Mỹ gốc Á



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ năm 2021.

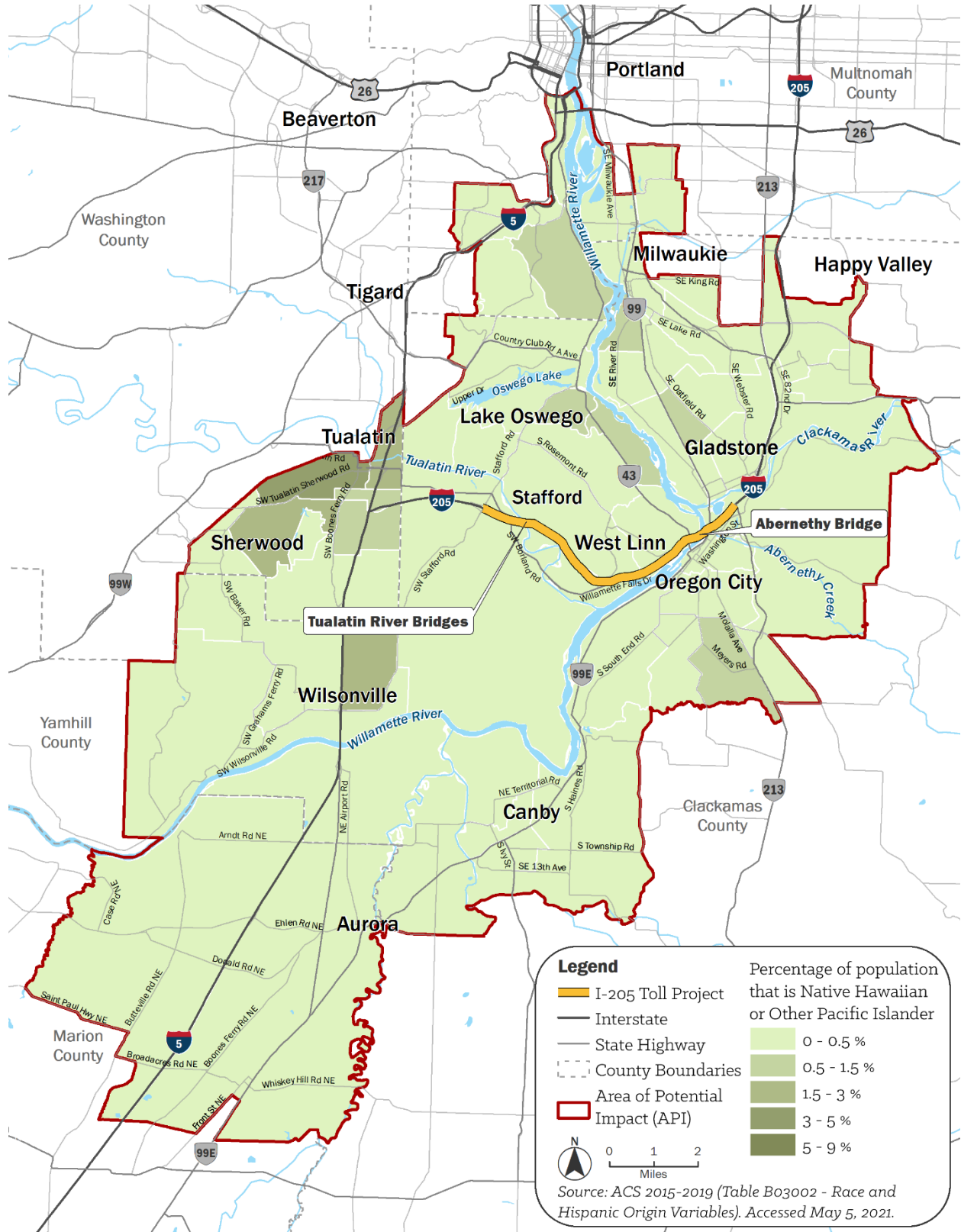


Hình B-3. Bản đồ tỷ lệ phần trăm dân số là người Mỹ bản địa và người Alaska bản địa



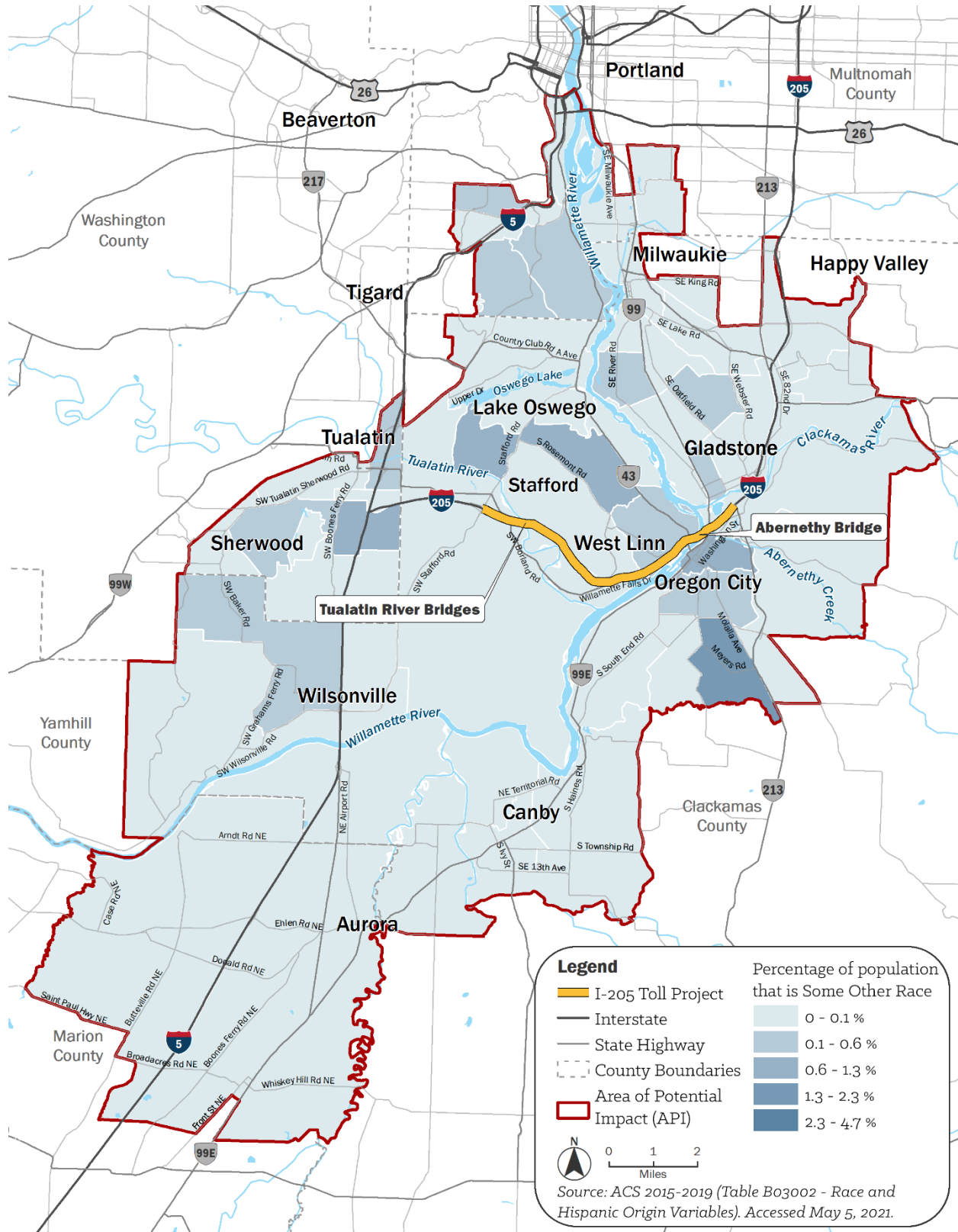
Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ năm 2021.

Hình B-4. Bản đồ về tỷ lệ phần trăm dân số là người Hawaii bản địa hoặc người đảo Thái Bình Dương khác



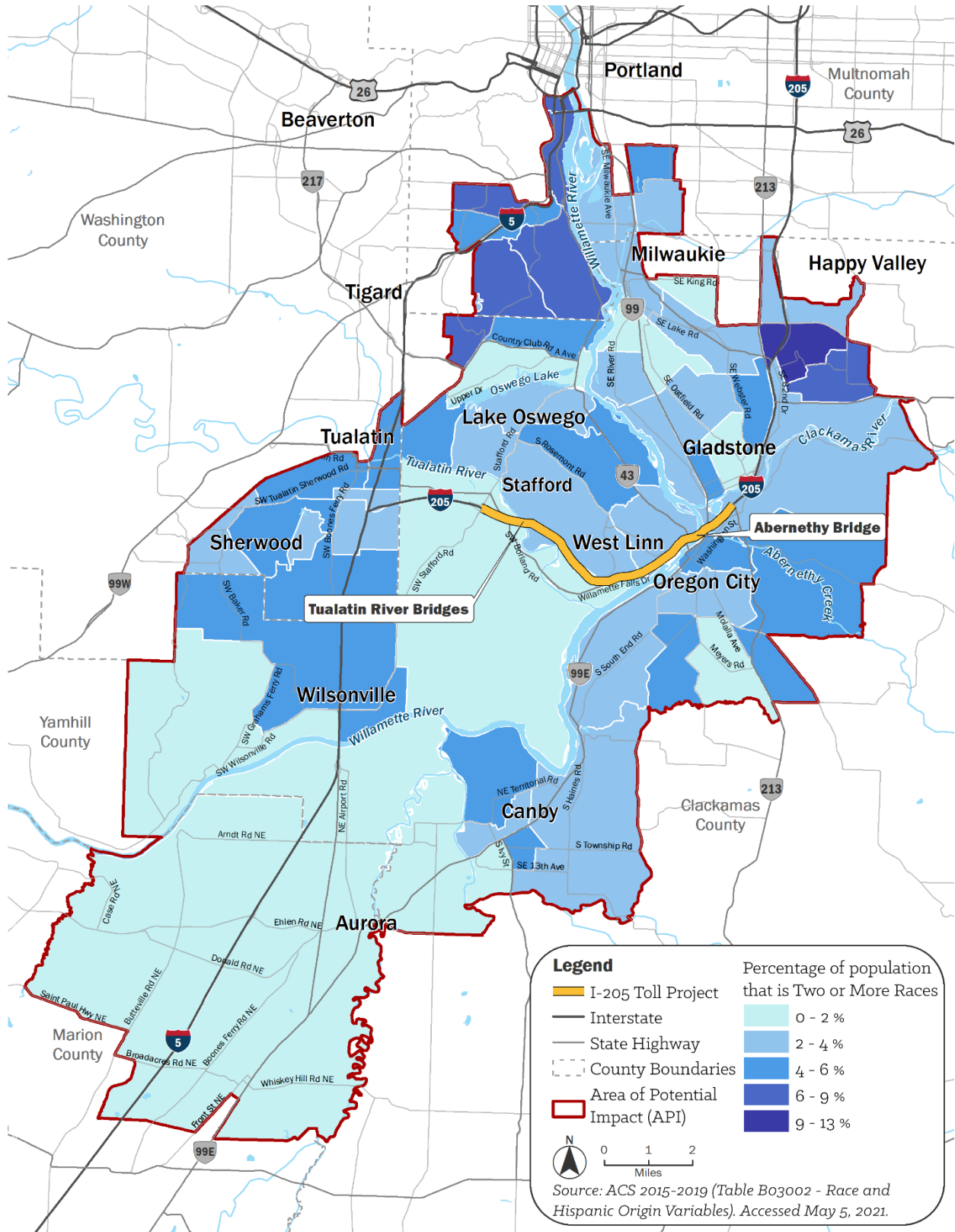
Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ năm 2021.

Hình B-5. Bản đồ tỷ lệ phần trăm dân số thuộc chủng tộc khác



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

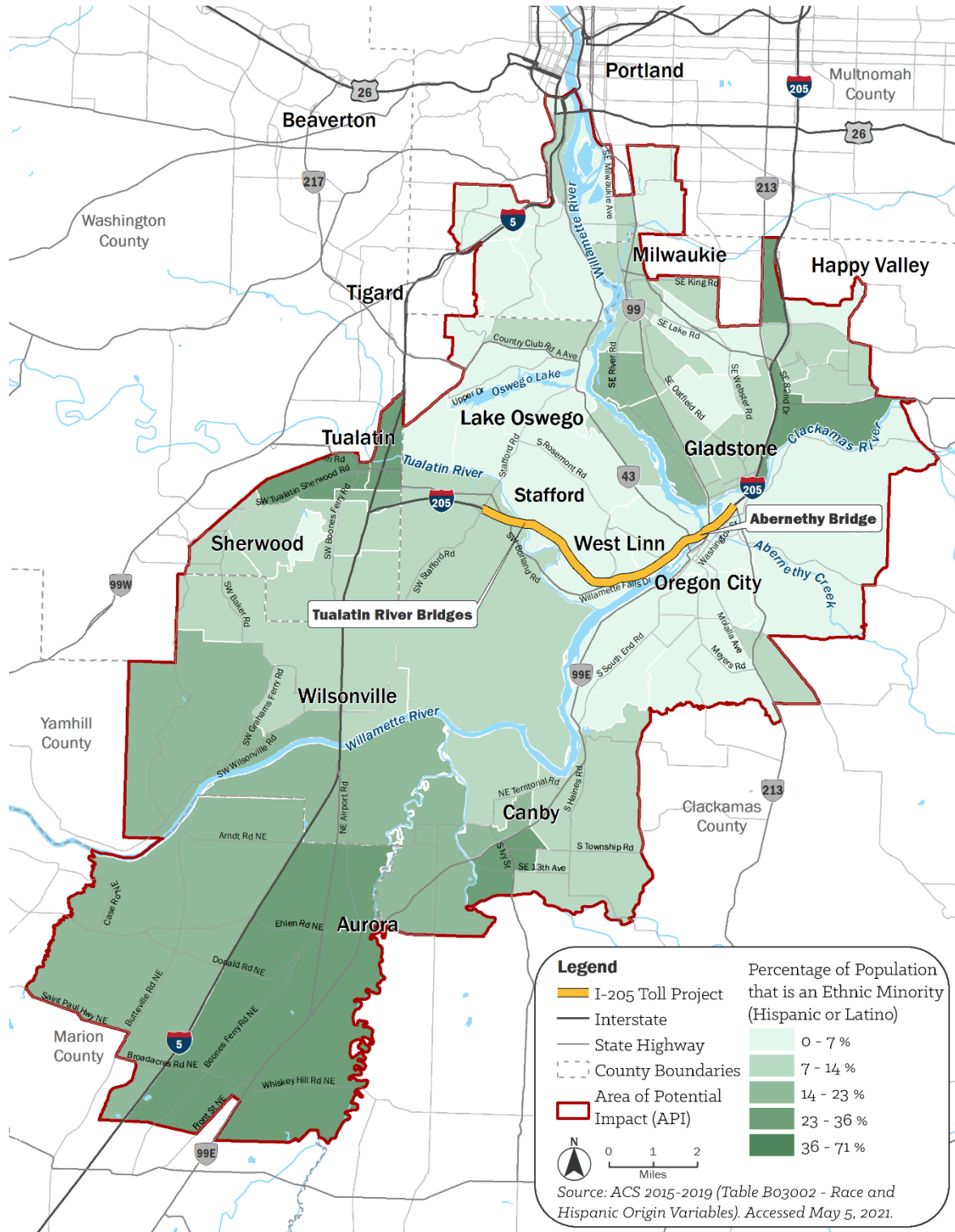
Hình B-6. Bản đồ tỷ lệ phần trăm dân số có từ hai chủng tộc trở lên



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021



Hình B-7. Bản đồ tỷ lệ phần trăm dân số là người gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh



Nguồn: ESRI 2018; Cục điều tra dân số Hoa Kỳ 2021

## Attachment C Dữ liệu trường tiểu học

---

Dữ liệu nhân khẩu học của trường tiểu học được thu thập từ Báo cáo Thành viên Mùa thu của Bộ Giáo dục Oregon cho năm học 2019 và 2020, để nhất quán với dữ liệu Ước tính 5 năm Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ năm 2019 của Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Dữ liệu nhân khẩu học trường tiểu học được sử dụng làm nguồn thứ cấp để xác nhận dữ liệu điều tra dân số và bao gồm thông tin cho tất cả các trường tiểu học trong Khu vực có khả năng bị ảnh hưởng. Số lượng học sinh đủ điều kiện nhận bữa trưa miễn phí hoặc giảm giá được sử dụng làm thước đo đại diện cho tỷ lệ phần trăm học sinh sống trong nghèo đói, vì tỷ lệ nghèo đói thường không có sẵn ở cấp trường (Snyder và Musu-Gillette 2015). Bảng C-1 liệt kê dữ liệu nhân khẩu học của trường và loại chương trình Tiêu đề I mà họ có, là các chương trình giáo dục liên bang dành cho học sinh sống trong cảnh nghèo đói. Các chương trình Title I được thiết kế như một chương trình toàn trường (SWP) hoặc chương trình hỗ trợ có mục tiêu (TAS). Hình C- 1 cho thấy các trường tiểu học có tỷ lệ phần trăm dân số tuân theo công lý môi trường cao, tương ứng với cột ID duy nhất trong Bảng C-1.



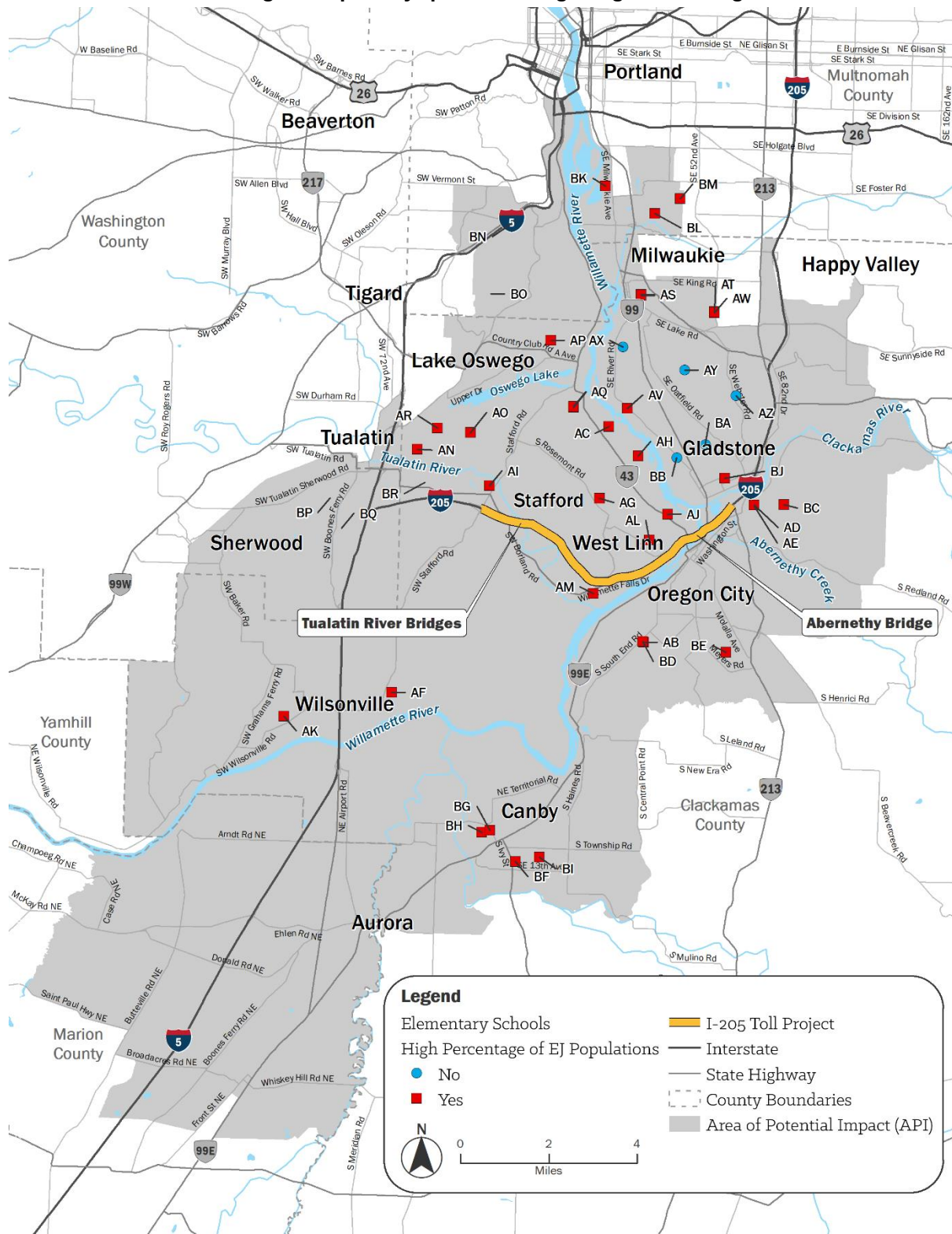
**Bảng C-1 . Dữ liệu trường tiểu học – Dân tộc thiểu số và dân tộc thiểu số, tỷ lệ phần trăm đủ điều kiện nhận bữa trưa miễn phí và giảm giá, và các chương trình Title I**

Tên quận	Tên trường	ID duy nhất	Tổng Số Ghi Danh	Dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (%)	Dân tộc thiểu số (%)	Phần trăm Đủ điều kiện cho Chương trình Ăn trưa Miễn phí và Giảm giá (%)	Chương trình Tiêu đề I
Canby SD 86	Trường tiểu học Cecile Trost	BI	418	69.1%	2.2%	63.4%	SWP
Canby SD 86	Trường tiểu học William Knight	BG	344	23.8%	5.2%	46.9%	SWP
Canby SD 86	Trường tiểu học Howard Eccles	BH	451	18.2%	6.0%	28.6%	SWP
Gladstone SD 115	Trường tiểu học John Wetten	BJ	661	17.4%	10.4%	42.0%	SWP
Hồ Oswego SD 7J	Trường tiểu học River Grove	MỘT	566	8.8%	24.9%	9.2%	SWP
Hồ Oswego SD 7J	Trường tiểu học Forest Hills	AP	432	4.4%	19.0%	7.2%	không áp dụng
Hồ Oswego SD 7J	Trường tiểu học Hallinan	AQ	422	8.1%	15.6%	5.6%	không áp dụng
Hồ Oswego SD 7J	Trường tiểu học Westridge	ÁO	460	6.5%	12.0%	5.5%	không áp dụng
Bắc Clackama SD 12	El Puente	ÂU	308	66.2%	4.9%	không áp dụng	SWP
Bắc Clackama SD 12	Trường tiểu học Linwood	AW	280	23.2%	20.4%	61.7%	SWP
Bắc Clackama SD 12	Trường tiểu học Oak Grove	CÂY RÌU	329	16.4%	15.5%	47.9%	SWP
Bắc Clackama SD 12	Trường tiểu học Riverside	AV	394	32.0%	5.6%	46.0%	SWP
Bắc Clackama SD 12	Trường tiểu học Bilquist	AZ	394	19.0%	18.5%	43.4%	SWP
Bắc Clackama SD 12	Trường tiểu học Milwaukie	BĂNG	158	12.7%	17.1%	35.5%	SWP
Bắc Clackama SD 12	Trường tiểu học View Acres	AY	423	12.3%	10.6%	30.2%	không áp dụng
Bắc Clackama SD 12	trường tạm trú	TẠI	159	7.5%	10.1%	9.4%	không áp dụng
Thành phố Oregon SD 62	Trường tiểu học Candy Lane	ba	227	54.6%	7.5%	55.2%	SWP
Thành phố Oregon SD 62	Trường tiểu học Jennings Lodge	BB	168	38.7%	7.7%	43.4%	SWP
Thành phố Oregon SD 62	Trường tiểu học Holcomb	trước công nguyên	558	10.8%	9.1%	43.4%	SWP
Thành phố Oregon SD 62	Trường tiểu học Gaffney Lane	LÀ	541	14.0%	8.7%	34.9%	SWP
Thành phố Oregon SD 62	Trường tiểu học John McLoughlin	BD	658	6.2%	10.6%	16.8%	không áp dụng
Portland SD 1J	Trường tiểu học Lee	BF	269	18.2%	42.8%	59.3%	SWP

Tên quận	Tên trường	ID duy nhất	Tổng Số Ghi Danh	Dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (%)	Dân tộc thiểu số (%)	Phần trăm Đủ điều kiện cho Chương trình Ăn trưa Miễn phí và Giảm giá (%)	Chương trình Tiêu đề I
Portland SD 1J	Trường tiểu học Lewis	BM	410	8.3%	14.6%	22.3%	không áp dụng
Portland SD 1J	Trường tiểu học Đồi Capitol	BN	416	10.3%	14.9%	18.8%	không áp dụng
Portland SD 1J	Trường tiểu học Llewellyn	bk	509	10.0%	14.3%	12.7%	không áp dụng
Portland SD 1J	Trường tiểu học Duniway	BL	511	6.1%	11.0%	8.3%	không áp dụng
Portland SD 1J	Trường tiểu học Stephenson	BO	371	10.0%	14.0%	8.3%	không áp dụng
Tigard-Tualatin SD 23J	Trường tiểu học Bridgeport	BR	569	42.5%	12.7%	44.2%	SWP
Tigard-Tualatin SD 23J	Trường tiểu học Tualatin	BP	481	35.3%	12.3%	39.8%	SWP
Tigard-Tualatin SD 23J	Trường tiểu học Edward Byrom	BQ	536	18.5%	13.4%	19.5%	không áp dụng
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Boones Ferry	AK	605	18.5%	13.4%	33.1%	TAS
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Boeckman Creek	AF	544	17.6%	13.1%	27.6%	TAS
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Willamette	LÀ	478	6.1%	12.1%	15.0%	không áp dụng
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học hoàng hôn	AL	391	7.4%	16.9%	12.5%	không áp dụng
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Bolton	AJ	334	4.2%	10.8%	10.7%	không áp dụng
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Stafford	trí tuệ nhân tạo	437	3.0%	11.0%	7.4%	không áp dụng
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Công viên Cedaroak	AH	277	4.7%	13.7%	7.3%	không áp dụng
Tây Linn-Wilsonville SD 3J	Trường tiểu học Trillium Creek	AG	545	5.1%	17.4%	5.9%	không áp dụng

N/A = không áp dụng; SD = Học khu; TAZ = Vùng phân tích giao thông vận tải

Hình C-1. Các trường tiểu học có tỷ lệ dân số công bằng môi trường cao



## Attachment D Phân tích khả năng tiếp cận

Tài liệu đính kèm này phác thảo quy trình được sử dụng để xác định và phân tích số lượng công việc, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế mà người dân nói chung và Cộng đồng Khuôn khổ Công bằng (EFC) có thể tiếp cận<sup>22</sup> trong Khu vực Công lý Môi trường có Tác động Tiềm ẩn (API) trong các điều kiện hiện tại, Giải pháp Thay thế Xây dựng và Không Xây dựng cho Dự án Thu phí I-205. Phân tích khả năng tiếp cận được thực hiện cho tất cả các EFC và chỉ cho các nhóm công lý môi trường. Mặc dù phương pháp chi tiết dưới đây mô tả các bước để xác định và phân tích khả năng tiếp cận đối với tất cả các EFC, Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường chỉ xem xét các phát hiện liên quan đến nhóm dân số thiểu số và thu nhập thấp.

### D.1 phương pháp luận

Cách tiếp cận phân tích khả năng tiếp cận nhất quán với các biện pháp đánh giá “tiếp cận việc làm” và “tiếp cận các địa điểm cộng đồng” được mô tả trong Kế hoạch Giao thông Khu vực 2018 của Metro, Phụ lục E: Đánh giá Công bằng Giao thông vận tải (Metro 2018b).

Phân tích sử dụng các khu vực địa lý riêng biệt được gọi là Khu phân tích giao thông vận tải (TAZ) từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro Oregon (RTDM). RTDM bao gồm 2.162 TAZ ở các Quận Washington, Clark, Multnomah và Clackamas. Nhiều loại dữ liệu bao gồm đặc điểm sử dụng đất, kết nối đường phố, chi phí đậu xe và phí vận chuyển, các dự án đã lên kế hoạch và các giả định về hộ gia đình và việc làm được tích hợp vào Metro RTDM cho mỗi TAZ. Ranh giới của TAZ có thể phù hợp với ranh giới vùng điều tra dân số nhưng thường nhỏ hơn và bao gồm hoặc giao cắt nhiều vùng điều tra dân số. Do đó, trong một số trường hợp, nhiều TAZ nằm trong một vùng điều tra dân số.

Để xác định các vị trí địa lý có mật độ dân số Công lý Môi trường cao hơn trong API, các nhà phân tích đã xác định các TAZ có tỷ lệ dân số có thu nhập thấp và dân số thiểu số cao hơn so với quận mà họ tọa lạc. Các TAZ này được xác định dựa trên dữ liệu nhân khẩu học từ Ước tính 5 năm Khảo sát cộng đồng người Mỹ năm 2019 của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ và Báo cáo của các trường học thuộc Bộ Giáo dục Oregon, cũng như thông tin đầu vào từ sự tham gia của cộng đồng vào mùa thu năm 2020 cho Dự án về những cân nhắc chính đối với các nhóm dân cư cụ thể. Ngoài ra, thông tin sơ bộ từ Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí I-205 về các vị trí có khả năng thay đổi lưu lượng giao thông trong Giải pháp Thay thế Xây dựng đã thông báo cho việc lựa chọn TAZ.

Bảng D-1 xác định các TAZ được sử dụng để thể hiện vị trí của các hộ gia đình công lý môi trường và thông tin hỗ trợ việc lựa chọn các TAZ đó. Hình D-1 cho thấy vị trí địa lý của các TAZ có tỷ lệ phần trăm EFC cao hơn so với toàn bộ các hạt tương ứng của chúng, các TAZ có tỷ lệ phần trăm dân số EJ cao hơn so với toàn bộ các quận tương ứng của chúng và các TAZ có tỷ lệ phần trăm dân số EFC và EJ cao hơn so với các quận tương ứng của họ nói chung. Dân số EJ được định nghĩa là dân số có thu nhập

<sup>22</sup> Các nhóm dân cư bị loại trừ và không được phục vụ, trong báo cáo này được gọi là Cộng đồng Khung Công bằng (EFC), là các nhóm dân cư hiện đang hoặc trước đây đã bị ảnh hưởng một cách không tương xứng bởi các dự án giao thông vận tải địa phương. Như đã thảo luận trong Khuôn khổ Công bằng của Chương trình Thu phí Oregon, EFC bao gồm những người có thu nhập thấp, chủng tộc/dân tộc thiểu số, người cao tuổi, trẻ em, người khuyết tật, người có trình độ tiếng Anh hạn chế và các hộ gia đình không có phương tiện đi lại. Dân số có thu nhập thấp và dân số thiểu số được thảo luận trong Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường của dự án thu phí I-205.



thấp và dân số thiểu số trong API, với ranh giới vùng điều tra dân số được bao gồm để tham khảo. Số TAZ trên Hình D-1 tương ứng với số TAZ được liệt kê trong Bảng D-1.

**Bảng D-1. Khung Công bằng Đại diện Cộng đồng và Tư pháp Môi trường Khu phân tích giao thông vận tải**

TAZ	Cơ sở lý luận cho khuyến nghị
716	CENSUS TRACT 219 có tỷ lệ người dưới mức nghèo khổ cao hơn (20,6%) so với Quận Clackamas (8,0%).
717	CENSUS TRACT 217 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (17,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).
718	CENSUS TRACT 217 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (17,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).
890	CENSUS TRACT 217 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (17,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).
896	CENSUS TRACT 217 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (17,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).
891	CENSUS TRACT 217 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (17,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).
893	CENSUS TRACT 218.02 có tỷ lệ người khuyết tật (16,7%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).
895	CENSUS TRACT 218.02 có tỷ lệ người khuyết tật (16,7%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).
843	CENSUS TRACT 228 có tỷ lệ người lớn tuổi (65+) (44,3%) cao hơn Quận Clackamas (17,6%) CENSUS TRACT 229.05 có tỷ lệ người có trình độ tiếng Anh hạn chế (7,5%) cao hơn Quận Clackamas (1,9%). CENSUS TRACT 229.04 có tỷ lệ trẻ em (29,9%) và người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,8%) cao hơn Quận Clackamas (21,7% trẻ em, 1,9% trình độ tiếng Anh hạn chế).
844	CENSUS TRACT 229.05 có tỷ lệ người có trình độ tiếng Anh hạn chế (7,5%) cao hơn Quận Clackamas (1,9%). Các hoạt động Tương tác với cộng đồng vào mùa thu năm 2020 đã xác định Canby là một lĩnh vực có khả năng gây lo ngại cho việc định tuyến lại.
846	CENSUS TRACT 229.06 có tỷ lệ người khuyết tật (18,6%) và dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (23,5%) cao hơn Quận Clackamas (11,8% khuyết tật, 8,7% dân tộc thiểu số). CENSUS TRACT 229.07 có tỷ lệ trẻ em (30,6%) và dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (24,1%) cao hơn Quận Clackamas (21,7% trẻ em, 8,7% dân tộc thiểu số).
847	CENSUS TRACT 229.06 có tỷ lệ người khuyết tật (18,6%) và dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (23,5%) cao hơn Quận Clackamas (11,8% khuyết tật, 8,7% dân tộc thiểu số).
848	CENSUS TRACT 228 có tỷ lệ người lớn tuổi (65+) (44,3%) cao hơn Quận Clackamas (17,6%)
857	CENSUS TRACT 222.01 có tỷ lệ người thu nhập thấp cao hơn (21,5%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (27,6%), dân số thiểu số (40,1%), trình độ tiếng Anh hạn chế (7,4%) và hộ gia đình không có phương tiện đi lại (27,6%) so với Quận Clackamas (19,4% thu nhập thấp, 8,7% dân tộc thiểu số, 18,1% dân tộc thiểu số, 1,9% trình độ tiếng Anh hạn chế, 5,4% hộ gia đình không có phương tiện đi lại). CENSUS TRACT 222.01 có tỷ lệ cư dân người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska (3,9%) cao hơn Quận Clackamas (0,6%). Khoảng 23,2% học sinh từ Trường tiểu học Linwood, trường tiểu học gần TAZ nhất, là người dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh), 20,4% là người thiểu số chủng tộc và 61,0% học sinh đủ điều kiện nhận Miễn phí và Giảm giá Chương trình Ăn trưa. Trường Tiểu học Linwood có tỷ lệ học sinh thuộc chủng tộc thiểu số, dân tộc thiểu số và thu nhập thấp cao hơn Quận Clackamas (9,4% dân tộc thiểu số, 19,4% dân tộc thiểu số, 19,4% thu nhập thấp). Sự tham gia của công chúng vào mùa thu năm 2020 đã phát hiện ra rằng người Mỹ bản địa và thổ dân Alaska là nhóm phản đối nhất việc thu phí.
712	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%).) so với Quận Clackamas (8,0% nghèo đói, 8,7% dân tộc thiểu số, 1,9% trình độ tiếng Anh hạn chế, 11,8% khuyết tật). Khoảng 43,4% học sinh từ Trường Tiểu học Bilquist, trường tiểu học gần TAZ nhất, đủ điều kiện tham gia Chương trình Bữa trưa Miễn phí và Giảm giá. Đây là tỷ lệ thu nhập thấp cao hơn Quận Clackamas (19,4%).
714	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%). CENSUS TRACT 220 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (16,6%) so với Quận Clackamas (11,8%).



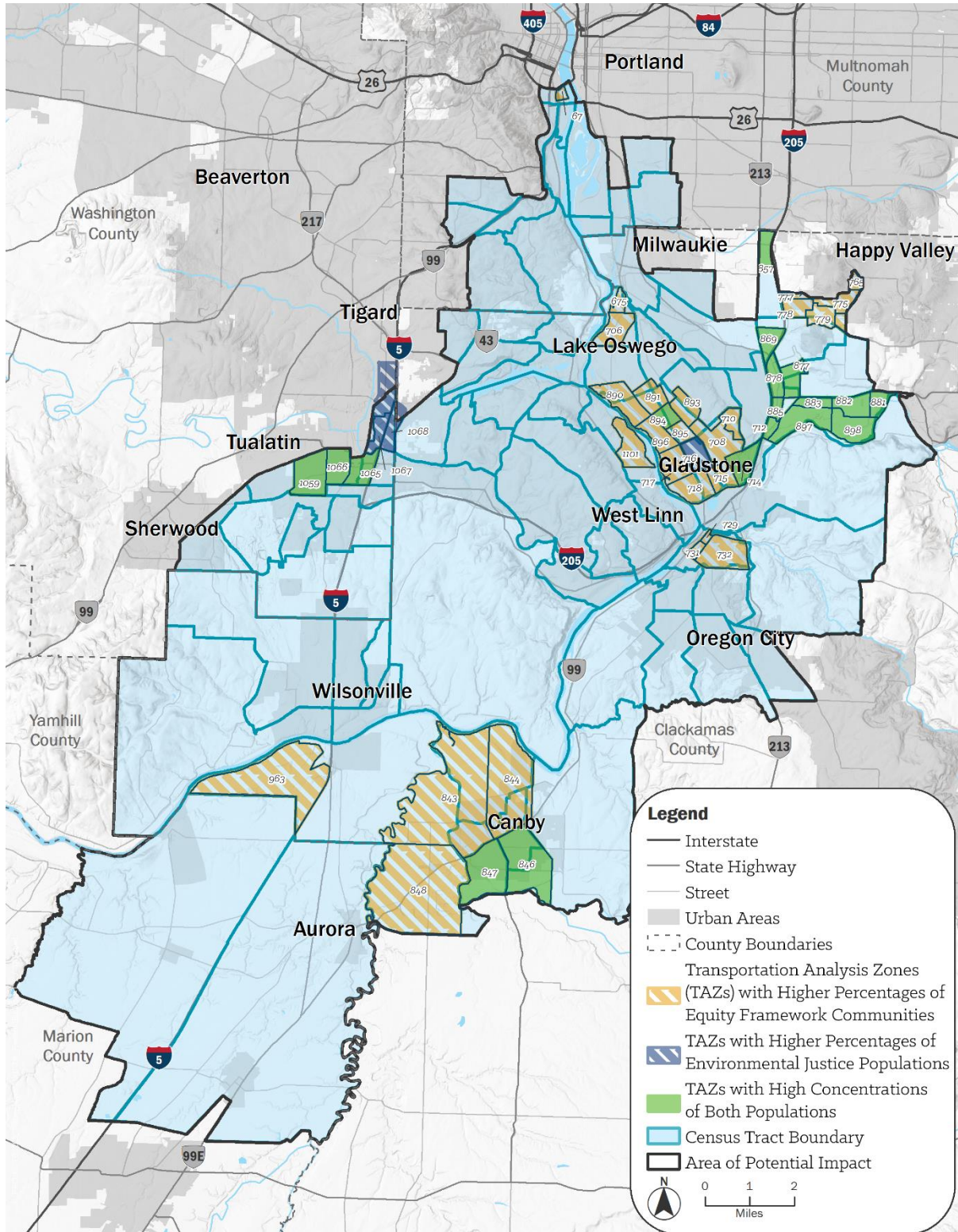
TAZ	Cơ sở lý luận cho khuyến nghị
882	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%).
883	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (8,0% nghèo, 8,7% dân tộc thiểu số, 1,9% trình độ tiếng Anh hạn chế, 11,8% khuyết tật).
885	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (8,0% nghèo, 8,7% dân tộc thiểu số, 1,9% trình độ tiếng Anh hạn chế, 11,8% khuyết tật).
877	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%).
878	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%).
894	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%). CENSUS TRACT 217 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (17,7%) so với Quận Clackamas. CENSUS TRACT 218.02 có tỷ lệ người khuyết tật (16,7%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).
881	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%).
897	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%).
898	CENSUS TRACT 221.08 có tỷ lệ người sống dưới mức nghèo khổ cao hơn (19,9%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (25,2%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (8,1%) và người khuyết tật (17,2%) so với Quận Clackamas (nghèo đói 8,0%, dân tộc thiểu số 8,7%, trình độ tiếng Anh hạn chế 1,9%, khuyết tật 11,8%).
963	CENSUS TRACT 228 có tỷ lệ người lớn tuổi (65+) (44,3%) cao hơn Quận Clackamas (17,6%)
1059	CENSUS TRACT 320.03 có tỷ lệ người có thu nhập thấp cao hơn (42,3%), sống dưới mức nghèo khổ (21,8%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latinh) (26,9%), dân tộc thiểu số (47,8%) và người bị khuyết tật (17,7%) so với Quận Washington (21,9% thu nhập thấp, 8,9% nghèo, 16,7% sắc tộc, 34,3% dân tộc thiểu số, 9,9% khuyết tật). CENSUS TRACT 320.03 có tỷ lệ cư dân Da đen (8,3%) cao hơn Quận Clackamas (1,9%). Sự tham gia của công chúng vào mùa thu năm 2020 cho thấy người Mỹ gốc Phi/Da đen là nhóm phản đối nhất việc thu phí. Trường Tiểu học Tualatin, nằm trong CENSUS TRACT 320.03, có 35,3% dân số thuộc sắc tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latino) và khoảng 39,8% học sinh đủ điều kiện tham gia Chương trình Bữa trưa Miễn phí và Giảm giá. Đây là tỷ lệ dân số dân tộc thiểu số và dân số có thu nhập thấp cao hơn so với Quận Washington (16,7% dân tộc thiểu số, 21,9% thu nhập thấp).

TAZ	Cơ sở lý luận cho khuyến nghị
1065	<p>CENSUS TRACT 320.03 có tỷ lệ người có thu nhập thấp cao hơn (42,3%), sống dưới mức nghèo khổ (21,8%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (26,9%), dân tộc thiểu số (47,8%) và người bị khuyết tật (17,7%) so với Quận Washington (21,9% thu nhập thấp, 8,9% nghèo, 16,7% dân tộc, 34,3% dân tộc thiểu số, 9,9% khuyết tật).</p> <p>CENSUS TRACT 320.03 có tỷ lệ cư dân Da đen (8,3%) cao hơn Quận Clackamas (1,9%). Sự tham gia của công chúng vào mùa thu năm 2020 cho thấy người Mỹ gốc Phi/Da đen là nhóm phản đối nhất việc thu phí.</p> <p>Trường Tiểu học Tualatin, nằm trong CENSUS TRACT 320.03, có 35,3% dân số thuộc sắc tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latino) và khoảng 39,8% học sinh đủ điều kiện tham gia Chương trình Bữa trưa Miễn phí và Giảm giá. Đây là tỷ lệ dân số dân tộc thiểu số và dân số có thu nhập thấp cao hơn so với Quận Washington (16,7% dân tộc thiểu số, 21,9% thu nhập thấp).</p>
1066	<p>CENSUS TRACT 320.03 có tỷ lệ người có thu nhập thấp cao hơn (42,3%), sống dưới mức nghèo khổ (21,8%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latinh) (26,9%), dân tộc thiểu số (47,8%) và người bị khuyết tật (17,7%) so với Quận Washington (21,9% thu nhập thấp, 8,9% nghèo, 16,7% sắc tộc, 34,3% dân tộc thiểu số, 9,9% khuyết tật).</p> <p>CENSUS TRACT 320.03 có tỷ lệ cư dân Da đen (8,3%) cao hơn Quận Clackamas (1,9%). Sự tham gia của công chúng vào mùa thu năm 2020 cho thấy người Mỹ da đen/người Mỹ gốc Phi là nhóm phản đối nhất việc thu phí.</p> <p>Trường Tiểu học Tualatin, nằm trong CENSUS TRACT 320.03, có 35,3% dân số thuộc sắc tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latino) và khoảng 39,8% học sinh đủ điều kiện tham gia Chương trình Bữa trưa Miễn phí và Giảm giá. Đây là tỷ lệ dân số dân tộc thiểu số và dân số có thu nhập thấp cao hơn so với Quận Washington (16,7% dân tộc thiểu số, 21,9% thu nhập thấp).</p>
1067	<p>CENSUS TRACT 320.05 có tỷ lệ người có thu nhập thấp (42,1%), sống dưới mức nghèo khổ (26,2%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latinh) (35,7%) và dân tộc thiểu số (48,8%) cao hơn Quận Washington (21,9% thu nhập thấp, 8,9% nghèo, 16,7% dân tộc thiểu số, 34,3% thiểu số).</p>
1068	<p>CENSUS TRACT 320.05 có tỷ lệ người có thu nhập thấp (42,1%), sống dưới mức nghèo khổ (26,2%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (35,7) và dân tộc thiểu số (48,8%) cao hơn Quận Washington (21,9% thu nhập thấp, 8,9% nghèo, 16,7% dân tộc thiểu số, 34,3% thiểu số).</p>
1049	<p>CENSUS TRACT 320.05 có tỷ lệ người có thu nhập thấp (42,1%), sống dưới mức nghèo khổ (26,2%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/La tinh) (35,7) và dân tộc thiểu số (48,8%) cao hơn Quận Washington (21,9% thu nhập thấp, 8,9% nghèo, 16,7% dân tộc thiểu số, 34,3% thiểu số).</p>
1101	<p>CENSUS TRACT 205.05 có tỷ lệ người khuyết tật (17,1%) và người cao niên (33,5%) cao hơn Quận Clackamas (11,8% người khuyết tật, 17,6% người cao niên).</p>
869	<p>CENSUS TRACT 222.01 có tỷ lệ dân số có thu nhập thấp cao hơn (21,5%), dân tộc thiểu số (gốc Tây Ban Nha/Latinh) (27,6%), dân số thiểu số (40,1%), người có trình độ tiếng Anh hạn chế (7,4%) và các hộ gia đình có phương tiện đi lại (27,6%) so với Quận Clackamas (19,4% thu nhập thấp, 8,7% dân tộc thiểu số, 18,1% dân tộc thiểu số, 1,9% trình độ tiếng Anh hạn chế, 5,4% hộ gia đình không có phương tiện).</p> <p>CENSUS TRACT 222.01 có tỷ lệ cư dân người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska (3,9%) cao hơn Quận Clackamas (0,6%). Sự tham gia của công chúng vào mùa thu năm 2020 đã phát hiện ra rằng người Mỹ bản địa và thổ dân Alaska là nhóm phản đối nhất việc thu phí.</p>
706	<p>CENSUS TRACT 212 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (18,0%) so với Quận Clackamas (11,8%)</p>
675	<p>CENSUS TRACT 212 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (18,0%) so với Quận Clackamas (11,8%)</p>
710	<p>CENSUS TRACT 220 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (16,6 %) so với Quận Clackamas (11,8%).</p>
708	<p>CENSUS TRACT 220 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (16,6 %) so với Quận Clackamas (11,8%).</p>
715	<p>CENSUS TRACT 220 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (16,6 %) so với Quận Clackamas (11,8%).</p>
777	<p>CENSUS TRACT 222.05 có tỷ lệ người bị khuyết tật (20,2%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).</p>
778	<p>CENSUS TRACT 222.05 có tỷ lệ người bị khuyết tật (20,2%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).</p>
779	<p>CENSUS TRACT 222.05 có tỷ lệ người bị khuyết tật (20,2%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).</p>
775	<p>CENSUS TRACT 222.05 có tỷ lệ người bị khuyết tật (20,2%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).</p>
765	<p>CENSUS TRACT 222.05 có tỷ lệ người bị khuyết tật (20,2%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).</p>
780	<p>CENSUS TRACT 222.05 có tỷ lệ người bị khuyết tật (20,2%) cao hơn Quận Clackamas (11,8%).</p>
729	<p>CENSUS TRACT 224 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (19,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).</p>
731	<p>CENSUS TRACT 224 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (19,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).</p>
732	<p>CENSUS TRACT 224 có tỷ lệ người khuyết tật cao hơn (19,7%) so với Quận Clackamas (11,8%).</p>
67	<p>CENSUS TRACT 57 có tỷ lệ người dân không có phương tiện đi lại (23,0%) cao hơn Quận Multnomah (12,9%).</p>

Nguồn: Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019  
TAZ = vùng phân tích vận chuyên ation



Hình D-1. Khung Công bằng Cộng đồng và Công lý Môi trường Trang chủ Khu phân tích giao thông vận tải



Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019.

Các nhà phân tích đã sử dụng các mô hình RTDM và MetroScope hiện có của Metro để xác định có bao nhiêu công việc, địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế có thể đạt được trong vòng 20 hoặc 30 phút lái xe hoặc 30 hoặc 45 phút trong chuyến đi vận chuyển trong giờ cao điểm và thấp điểm ở Khu vực đô thị Portland, API Công lý Môi trường và các hộ gia đình công lý môi trường (dựa trên các TAZ được mô tả trước đó trong phần này) trong các điều kiện hiện tại, Giải pháp Thay thế Không Xây dựng 2045 và Giải pháp Thay thế Xây dựng 2045. Đánh giá Công bằng Giao thông vận tải trong Kế hoạch Giao thông Khu vực năm 2018 cung cấp thông tin chi tiết hơn về các bộ dữ liệu và công cụ cho phân tích này.

Phân tích khả năng tiếp cận đã sử dụng các giả định và định nghĩa chính giống như được mô tả trong Đánh giá Công bằng Vận tải RTP năm 2018. Bảng D-2 mô tả các giả định về thời gian đi lại theo phương thức, Bảng D-3 cung cấp định nghĩa về thời gian cao điểm và thấp điểm trong ngày và Bảng D-4 cung cấp định nghĩa về mức lương cho mức lương thấp, trung bình và cao -việc làm ăn lương.

**Bảng D-2. Phân tích khả năng tiếp cận – Giả định thời gian di chuyển theo chế độ**

Cách thức	Thời gian đi lại giả định: công việc	Thời gian đi lại giả định: Địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế
Tự động	30 phút	20 phút
quá cảnh	45 phút	30 phút

**Bảng D-3. Phân tích khả năng tiếp cận - Định nghĩa về Cao điểm so với Thấp điểm**

Cách thức	Đỉnh cao	thấp điểm
Tự động	6:00 – 9:00 sáng, 3:00 – 6:00 chiều	Tất cả các giờ khác
quá cảnh	4:00 – 6:00 chiều	12:00 – 1:00 chiều

**t có thể D-4. Phân tích khả năng tiếp cận – Định nghĩa về mức lương của công việc**

Mức lương	Số tiền
Thấp	\$0-\$39,999
Trung bình	\$40,000-\$65,000
Cao	\$65,001+

## D.2 Kết quả

Bảng D-5 đến D-12 trình bày kết quả phân tích khả năng tiếp cận đối với công việc, địa điểm cộng đồng, cơ sở y tế trong khoảng thời gian cao điểm và thấp điểm trong các điều kiện hiện tại, Giải pháp thay thế Không xây dựng năm 2045 và Giải pháp thay thế Xây dựng năm 2045. Các kết quả số từ Metro RTDM cho phân tích khả năng tiếp cận được làm tròn vì việc hiển thị kết quả đến chữ số cuối cùng/chữ số thập phân nằm ngoài độ chính xác của mô hình. Số khả năng tiếp cận công việc được làm tròn đến 100 gần nhất, số địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế được làm tròn đến năm gần nhất và phần trăm thay đổi được làm tròn đến hai chữ số thập phân gần nhất.



Trang này cố ý để trống.

**Bảng D-5. Phân tích khả năng tiếp cận cao nhất trong 30 phút lái xe – Việc làm**

Địa lý	Số lượng việc làm lương thấp có thể tiếp cận trong vòng 30 phút lái xe				Số lượng công việc có mức lương trung bình có thể tiếp cận trong vòng 30 phút lái xe				Số lượng việc làm lương cao có thể tiếp cận trong vòng 30 phút lái xe			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	178,900	201,400	202,100	+0.35%	101,100	117,900	118,200	+0.25%	91,100	108,200	108,600	+0.37%
Trung bình API EJ mỗi hộ gia đình	153,300	148,100	150,600	+1.69%	86,900	86,900	88,300	+1.61%	78,400	80,000	81,200	+1.50%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	132,100	127,600	131,400	+2.98%	74,000	73,600	75,800	+2.99%	66,500	67,400	69,400	+2.97%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	124,000	108,000	112,200	+3.89%	69,900	61,700	64,100	+3.89%	63,200	56,200	58,500	+4.09%

Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-6. Phân tích khả năng tiếp cận cao nhất trong 20 phút lái xe – Địa điểm cộng đồng và Cơ sở y tế**

Địa lý	Địa điểm cộng đồng có thể truy cập trong vòng 20 phút lái xe				Cơ sở y tế có thể truy cập trong vòng 20 phút lái xe			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	855	715	715	0.00%	450	395	395	0.00%
Trung bình API EJ trên mỗi hộ gia đình	870	650	655	+0.77%	480	390	395	+1.28%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	645	485	490	+1.03%	310	260	260	0.00%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	635	425	435	+2.35%	325	235	240	+2.13%

Mô hình Nhu cầu Du lịch Metro xác định các địa điểm cộng đồng là cơ sở y tế, địa điểm thực phẩm và các địa điểm cộng đồng khác, chẳng hạn như công viên. Tuy nhiên, đối với phân tích này, Cơ sở y tế được tính là một danh mục riêng biệt với Địa điểm cộng đồng.  
Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-7. Phân tích khả năng tiếp cận chuyên đi quá cảnh trong 45 phút cao điểm – Việc làm**

Địa lý	Số lượng việc làm lương thấp có thể tiếp cận trong 45 phút chuyển đi quá cảnh				Số lượng Công việc có mức lương trung bình có thể tiếp cận trong Chuyển đi quá cảnh trong 45 phút				Số lượng việc làm lương cao có thể tiếp cận trong 45 phút chuyển đi quá cảnh			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	26,800	51,900	51,900	0.00%	15,100	30,300	30,400	+0.33%	13,700	27,900	28,000	+0.36%
Trung bình API EJ trên mỗi hộ gia đình	15,700	36,400	36,600	+0.55%	8,800	21,400	21,500	+0.47%	8,000	19,800	19,900	+0.51%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	12,600	31,600	31,900	+0.95%	7,400	18,300	18,500	+1.09%	6,700	17,000	17,200	+1.18%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	13,600	28,900	29,100	+0.69%	7,900	16,700	16,800	+0.60%	7,200	15,400	15,500	0.65%

Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại bằng tàu điện ngầm khu vực.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-8. Phân tích khả năng tiếp cận chuyên đi quá cảnh trong 30 phút cao điểm – Địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế**

Địa lý	Các địa điểm cộng đồng có thể tiếp cận trong chuyến đi quá cảnh 30 phút				Cơ sở y tế có thể tiếp cận trong 30 phút quá cảnh chuyến đi			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dựng 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	145	230	230	0.00%	85	135	135	0.00%
Trung bình API EJ trên mỗi hộ gia đình	90	160	160	0.00%	45	90	90	0.00%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	55	105	105	0.00%	20	65	65	0.00%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	55	85	85	0.00%	30	65	65	0.00%

Mô hình Nhu cầu Du lịch Metro xác định các địa điểm cộng đồng là cơ sở y tế, địa điểm thực phẩm và các địa điểm cộng đồng khác, chẳng hạn như công viên. Tuy nhiên, đối với phân tích này, Cơ sở y tế được tính là một danh mục riêng biệt với Địa điểm cộng đồng.  
Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-9. Phân tích khả năng truy cập ổ đĩa trong 30 phút ngoài giờ cao điểm – Việc làm**

Địa lý	Số lượng việc làm lương thấp có thể tiếp cận trong vòng 30 phút lái xe				Số lượng công việc có mức lương trung bình có thể tiếp cận trong vòng 30 phút lái xe				Số lượng việc làm lương cao có thể tiếp cận trong vòng 30 phút lái xe			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	210,700	260,100	260,600	+0.19%	118,900	152,100	152,400	+0.20%	107,200	139,700	139,900	+0.14%
Trung bình API EJ trên mỗi hộ gia đình	196,400	229,400	230,900	+0.65%	111,100	134,200	135,100	+0.67%	100,100	123,300	124,100	+0.65%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	179,000	205,800	208,200	1.17%	100,500	118,800	120,100	1.09%	90,600	108,600	109,800	1.10%
EJ TAZ trung bình mỗi hộ gia đình	164,800	181,500	183,400	+1.05%	93,600	103,800	104,800	+0.96%	84,700	94,600	95,500	+0.95%

Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-10. Phân tích khả năng tiếp cận trong 20 phút lái xe ngoài giờ cao điểm – Địa điểm cộng đồng và Cơ sở y tế**

Địa lý	Địa điểm cộng đồng có thể truy cập trong vòng 20 phút lái xe				Cơ sở y tế có thể truy cập trong vòng 20 phút lái xe			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	1,075	980	980	0.00%	585	560	560	0.00%
Trung bình API EJ trên mỗi hộ gia đình	1,170	1,015	1,020	+0.49%	650	615	620	+0.81%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	900	735	745	+1.36%	460	415	425	+2.41%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	855	640	650	+1.56%	445	370	375	+1.35%

Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-11. Phân tích khả năng tiếp cận chuyến đi quá cảnh trong 45 phút ngoài giờ cao điểm – Việc làm**

Địa lý	Số lượng Công việc được trả lương thấp Có thể tiếp cận trong Chuyến đi quá cảnh trong 45 phút				Số lượng Công việc được trả lương trung bình có thể tiếp cận trong Chuyến đi quá cảnh trong 45 phút				Số lượng Công việc được trả lương cao có thể tiếp cận trong Chuyến đi quá cảnh trong 45 phút			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	21,500	47,400	47,400	0.00%	12,100	27,700	27,700	0.00%	10,900	25,500	25,500	0.00%
Trung bình API EJ mỗi hộ gia đình	11,600	32,700	32,700	0.00%	6,500	19,200	19,200	0.00%	5,900	17,700	17,700	0.00%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	8,300	28,000	28,100	0.36%	4,900	16,300	16,300	0.00%	4,400	15,100	15,100	0.00%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	6,500	24,900	24,900	0.00%	3,600	14,400	14,300	-0.69%	3,300	13,100	13,100	0.00%

Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng D-12. Phân tích khả năng tiếp cận chuyến đi quá cảnh trong 30 phút ngoài giờ cao điểm – Địa điểm cộng đồng và cơ sở y tế**

Địa lý	Các địa điểm cộng đồng có thể tiếp cận trong chuyến đi quá cảnh 30 phút				Các cơ sở y tế có thể tiếp cận trong 30 phút chuyến đi quá cảnh			
	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng	Điều kiện hiện tại	2045 Không xây dựng	Bản dự 2045	Xây dựng so với Không xây dựng
Vùng đô thị Portland Trung bình mỗi hộ gia đình	110	205	205	0.00%	65	125	125	0.00%
Trung bình API EJ trên mỗi hộ gia đình	65	140	140	0.00%	30	80	80	0.00%
Khung công bằng cộng đồng trung bình mỗi hộ gia đình	35	95	95	0.00%	15	60	60	0.00%
EJ TAZs Trung bình mỗi hộ gia đình	30	75	75	0.00%	20	65	65	0.00%

Mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực Metro định nghĩa các địa điểm cộng đồng là cơ sở y tế, địa điểm thực phẩm và các địa điểm cộng đồng khác, chẳng hạn như công viên. Tuy nhiên, đối với phân tích này, Cơ sở y tế được tính là một danh mục riêng biệt với Địa điểm cộng đồng. Dữ liệu điều kiện hiện tại là dữ liệu năm 2015 từ Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro.  
API = khu vực có khả năng bị ảnh hưởng; EJ = công bằng môi trường; TAZ = vùng phân tích giao thông vận tải

## Attachment E Kịch bản đại diện cho thời gian đi lại Các hiệu ứng

Tài liệu đính kèm này phác thảo quy trình xác định và phân tích 16 kịch bản đại diện để ước tính các tác động tiềm tàng về thời gian đi lại đối với dân số nói chung và Cộng đồng khung công bằng (EFC) trong Giải pháp thay thế xây dựng và không xây dựng cho Dự án thu phí I-205. Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205 chỉ báo cáo về các Kịch bản Đại diện đại diện cho các Khu vực Phân tích Giao thông Vận tải (TAZ) với tỷ lệ dân số có thu nhập thấp và/hoặc dân số thiểu số cao hơn so với toàn bộ quận tương ứng của họ. Mặc dù phương pháp được trình bày chi tiết dưới đây mô tả các bước để xác định và phân tích tác động của thời gian đi lại đối với tất cả các EFC, Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường chỉ xem xét các phát hiện liên quan đến nhóm dân số thiểu số và thu nhập thấp.

### E.1 phương pháp luận

Các nhà phân tích đã phát triển 16 kịch bản đại diện sử dụng các vùng điều tra dân số có mật độ dân số thiểu số và thu nhập thấp cao hơn mức trung bình của quận làm điểm bắt đầu chuyến đi và TAZ Hoạt động làm điểm kết thúc chuyến đi. Đối với mỗi danh mục nhân khẩu học công bằng môi trường (mức nghèo, 200% nghèo và tất cả các danh mục nhân khẩu học chủng tộc và thiểu số), vùng điều tra dân số có tỷ lệ phần trăm nhân khẩu học tương ứng cao nhất trong API đã được chọn. Các vùng điều tra dân số thay thế cũng được xác định với tỷ lệ phần trăm nhân khẩu học tương ứng cao thứ hai trong API để bao gồm nhiều đại diện địa lý hơn. Các TAZ hoạt động được lựa chọn bằng cách xác định các TAZ có mật độ tài nguyên xã hội cao, chẳng hạn như các nhà cung cấp dịch vụ xã hội, khu vực kinh doanh và trung tâm việc làm, tổ chức tôn giáo, trường học, cơ sở chăm sóc sức khỏe, công viên và cơ sở giải trí. Bảng E-1 liệt kê các TAZ Hoạt động đã xác định và giải thích những nguồn lực xã hội nào dẫn đến việc xác định chúng. Hình E-1 hiển thị các vị trí địa lý của Activity TAZ trong API.

Mỗi kịch bản đại diện bao gồm một mô tả chung về nơi sống của khách du lịch mẫu (điểm bắt đầu chuyến đi), mô tả ngắn gọn về chuyến đi mẫu (mục đích chuyến đi và thời gian trong ngày) và điểm đến của khách du lịch mẫu (điểm kết thúc chuyến đi trong TAZ Hoạt động). Các nhà phân tích đã áp dụng những cân nhắc sau đây khi phát triển các kịch bản đại diện:

- Phân bố địa lý của các kịch bản trên khu vực có khả năng tác động (API).<sup>23</sup>
- Dữ liệu nhân khẩu học Điều tra dân số Hoa Kỳ cho dân số cư trú trong từng khu vực địa lý.
- Các nguồn lực xã hội và địa điểm quan tâm được xác định bởi Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động (EMAC).

<sup>23</sup> API được xác định trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường và Báo cáo Kỹ thuật Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng. API có cùng địa lý cho cả hai báo cáo.

**Bảng E-1. Khung công bằng đại diện Hoạt động cộng đồng Phân tích giao thông Khu vực**

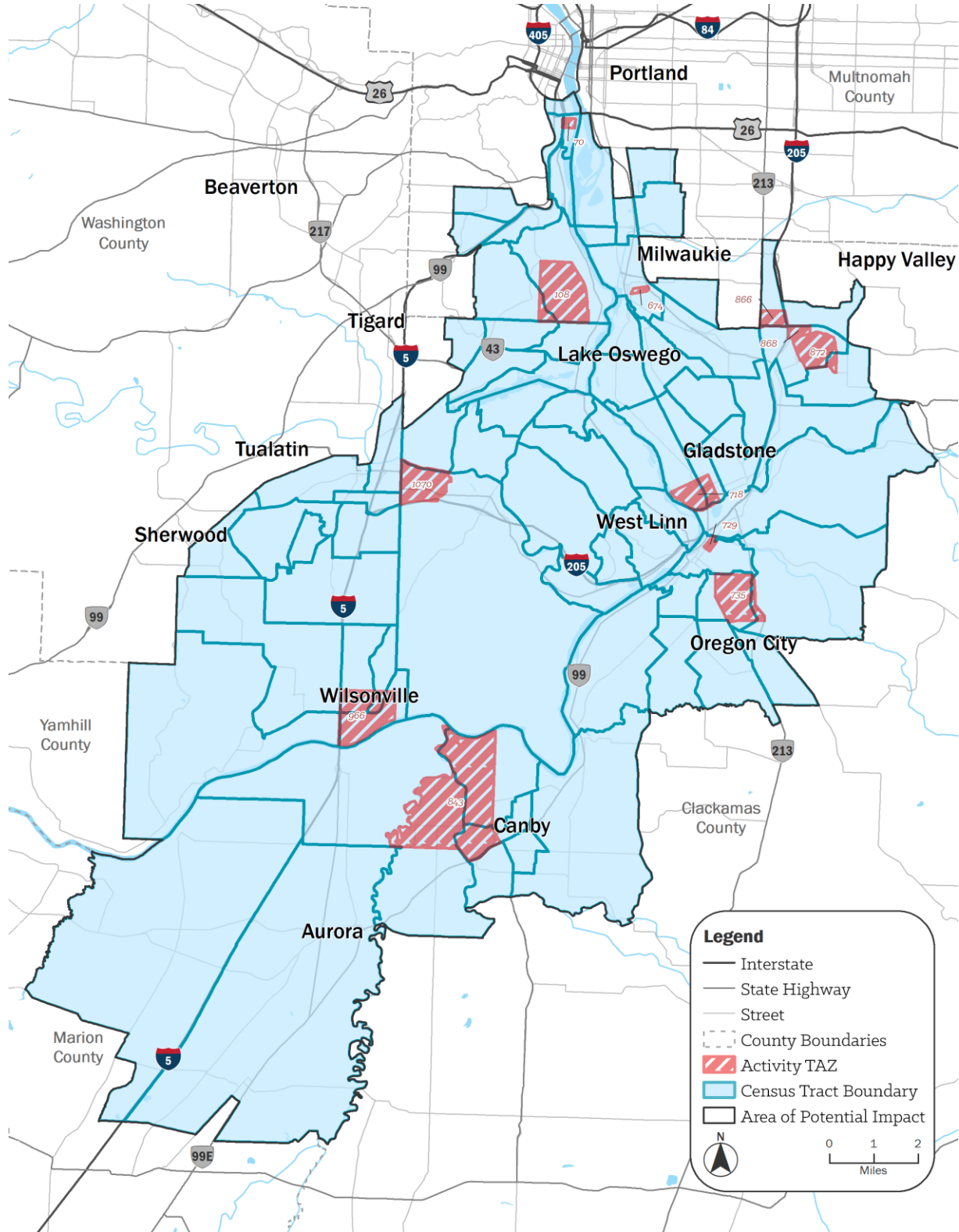
Hoạt động TAZ	Cơ sở lý luận cho khuyến nghị
70	TAZ 70 đại diện cho khuôn viên OHSU South Waterfront, nơi có trường mầm non, giáo dục đại học và bệnh viện/trung tâm chăm sóc sức khỏe/viện dưỡng lão. Các cơ sở chăm sóc sức khỏe cũng đóng vai trò là trung tâm việc làm.
674	TAZ 674 đại diện cho sự tập trung của các tổ chức tôn giáo. Các giáo phái và chi nhánh của các tổ chức tôn giáo bao gồm Giám lý, Ngũ tuần, Cải cách thống nhất và Trưởng lão. Các tổ chức tôn giáo cung cấp các dịch vụ xã hội như kho lương thực, quần áo, tư vấn, giáo dục và không gian tập hợp cộng đồng.
729	TAZ 729 đại diện cho trung tâm Thành phố Oregon, nơi có nhiều tiện nghi như địa điểm bán lẻ, cửa hàng tạp hóa, nhà hàng, trung tâm việc làm và tổ chức tôn giáo. Trung tâm Thành phố Oregon cũng có Văn phòng Thất nghiệp Tiểu bang và Thư viện Công cộng Thành phố Oregon. Các hoạt động Thu hút Công chúng vào Mùa thu năm 2020 đã xác định Thành phố Oregon là một khu vực có khả năng gây lo ngại cho việc định tuyến lại.
735	TAZ 735 bao gồm các viện dưỡng lão, công viên và cơ sở giải trí, bao gồm Hilltop Mall, Clackamas Community College và Văn phòng An sinh Xã hội Thành phố Oregon, cũng như các công viên Rivercrest, Singer Creek và Barclay Hills mang đến không gian xanh, cơ hội giải trí và khu vực tự nhiên
843	TAZ 843 đại diện cho trung tâm thành phố Canby, nơi có nhiều loại hình kinh doanh (ví dụ: bán lẻ, nhà hàng, cửa hàng tạp hóa), trung tâm việc làm và nhiều hệ phái và chi nhánh của tổ chức tôn giáo, chẳng hạn như Công giáo, Lutheran và Tin Lành. Các tổ chức tôn giáo cung cấp các dịch vụ xã hội như kho lương thực, quần áo, tư vấn, giáo dục và không gian tập hợp cộng đồng. TAZ này cũng chứa trường trung học Canby. Các hoạt động Tương tác với cộng đồng vào mùa thu năm 2020 đã xác định Canby là một lĩnh vực có khả năng gây lo ngại cho việc định tuyến lại.
866	TAZ 866 là địa điểm của Trung tâm thị trấn Clackamas, là trung tâm việc làm và cung cấp các tiện nghi, chẳng hạn như nhà hàng, cửa hàng tạp hóa và mua sắm bán lẻ. TAZ 866 cũng có Văn phòng Cảnh sát trưởng Quận Clackamas.
868	TAZ 868 đại diện cho nơi có Trung tâm Y tế Sunnyside, là một trung tâm việc làm với nhiều phòng ban và cơ sở chăm sóc sức khỏe khác nhau. TAZ này đại diện cho Sunnyside Town Center và Sunnyside Plaza, nơi có nhiều địa điểm bán lẻ, doanh nghiệp, nhà hàng và trung tâm việc làm.
872	TAZ 872 bao gồm Công viên Tự nhiên Núi Talbert, nơi cung cấp không gian xanh, cơ hội giải trí và các khu vực tự nhiên. TAZ này đại diện cho một trung tâm việc làm sản xuất.
1070	TAZ 1070 bao gồm Trung tâm Y tế Legacy Meridian Park được đặt, là một trung tâm việc làm và có nhiều phòng ban và cơ sở chăm sóc sức khỏe khác nhau. TAZ này cũng có trung tâm mua sắm Nyberg Woods, nơi cung cấp dịch vụ bán lẻ, doanh nghiệp, việc làm và nhà hàng.
108	TAZ 108 bao gồm Khu vực Tự nhiên Bang Tryon Creek và Trung tâm Du khách. Khu vực Tự nhiên của Bang Tryon Creek cung cấp không gian xanh, cơ hội giải trí và khu vực tự nhiên. TAZ này cũng có trường mầm non, trại hè, trung tâm giáo dục.
966	TAZ 966 đại diện cho Wilsonville, nơi có các địa điểm bán lẻ bao gồm doanh nghiệp, nhà hàng và cửa hàng tạp hóa.
718	TAZ 718 đại diện cho Gladstone, bao gồm các địa điểm bán lẻ, bao gồm doanh nghiệp, nhà hàng và cửa hàng tạp hóa.

Nguồn: Google Maps, Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT). 2021. *Tóm tắt Dự án Thu phí I-205 Mùa hè-Mùa thu năm 2020*.

TAZ = Vùng phân tích giao thông vận tải; OHSU = Đại học Khoa học và Sức khỏe Oregon



Hình E-1. Khung công bằng Hoạt động cộng đồng Giao thông vận tải Khu vực phân tích



Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

## E.2 Quá trình xác định kịch bản đại diện

1. Trọng tâm của phân tích này là về các hiệu ứng thời gian di chuyển tiềm ẩn đối với EFC. Ước tính thời gian di chuyển yêu cầu điểm bắt đầu và điểm kết thúc cố định để phân tích. Các điểm bắt đầu và điểm kết thúc đã được chọn để phát triển các kịch bản đại diện từ các vị trí nhà và vị trí hoạt động của EFC đã được xác định trước đó, như đã thảo luận trong phần Phương pháp luận của Tài liệu đính kèm D và E.
  - Các nhà phân tích đã chọn điểm bắt đầu là các vị trí nhà đã xác định trước đó từ phân tích khả năng tiếp cận (xem Tài liệu đính kèm B) hoặc mục đích sử dụng nhà ở thay thế (ví dụ: khu chung cư, nhà ở ngoại ô dành cho một gia đình, nhà phố, cơ sở sinh hoạt dành cho người cao tuổi).
  - Các nhà phân tích đã chọn điểm kết thúc với nhiều điểm đến hoặc hoạt động khác nhau (ví dụ: công việc/việc làm, văn phòng bác sĩ hoặc nhu cầu chăm sóc sức khỏe, thăm gia đình hoặc bạn bè, giải trí tự nhiên). Điểm cuối kết hợp phản hồi từ các hoạt động tham gia và thực hành chuyên nghiệp tốt nhất từ Nhóm dự án.
2. Các nhà phân tích đã phát triển các đặc điểm của khách du lịch như loại chuyến đi (ví dụ: chuyến công tác, chuyến đi giải trí, chuyến đi mua sắm, chuyến đi xã hội), thời gian của chuyến đi và (các) ngày dự định của chuyến đi (ví dụ: một nhân viên bán thời gian đi du lịch giờ thấp điểm vào một số ngày). Các kịch bản đại diện bao gồm nhiều đặc điểm khác nhau của khách du lịch.
3. Các nhà phân tích đã xác định lộ trình di chuyển ngắn nhất từ điểm đầu đến điểm kết thúc bao gồm hành trình trên các cây cầu có thu phí được đề xuất trên I-205 (Cầu sông Abernethy và Tualatin) trong Giải pháp thay thế xây dựng (được gọi là “Đường thu phí”) để so sánh với hành trình sẽ không bao gồm các cầu thu phí được đề xuất trên I-205 trong Giải pháp thay thế xây dựng (được gọi là “Đường dẫn miễn phí”). Hầu hết các kịch bản tập trung vào việc di chuyển bằng phương tiện cá nhân, nhưng để so sánh và theo yêu cầu của EMAC, ba kịch bản đã được đánh giá về thời gian di chuyển quá cảnh dựa trên các tuyến đường cố định hiện có cho chuyến đi đại diện. Giả định rằng các chuyến đi quá cảnh sẽ không sử dụng Lộ trình thu phí dựa trên tuyến đường hiện tại.
4. Các nhà phân tích đã sử dụng lộ trình chuyến đi cho kịch bản đại diện để tính toán thời gian di chuyển mẫu cho các tuyến đường. Do Mô hình Nhu cầu Du lịch Khu vực không có lộ trình di chuyển cho các kịch bản đại diện hoặc dự báo thời gian di chuyển cho các lộ trình trong kịch bản đại diện, nên trang web Google Maps đã được sử dụng để có được các tuyến và thời gian di chuyển bằng cách nhập địa chỉ điểm xuất phát và điểm đến để tìm thời gian di chuyển và liệu tôi có -205 sẽ được thực hiện hoặc tránh. Do những hạn chế này trong Mô hình nhu cầu đi lại theo khu vực, việc tính toán thời gian đi lại cho các kịch bản đại diện có các phương pháp khác nhau cho các loại đường, chế độ và điều kiện khác nhau. Bảng E-2 mô tả sự khác nhau của các phương pháp tính toán và Bảng E-3 cung cấp định nghĩa về thời gian cao điểm và thấp điểm được giả định trong phân tích thời gian di chuyển.

**Bảng E-2. Định nghĩa phương pháp tính toán lộ trình thời gian di chuyển**

Con đường	Điều kiện hiện tại		Các lựa chọn thay thế xây dựng trong tương lai và không xây dựng	
	Tự động	quá cảnh	Tự động	quá cảnh
thu phí	Thời gian di chuyển ngắn nhất do Google Maps dự đoán.	Nhập địa chỉ vị trí nhà và địa điểm hoạt động vào Google Maps.	Các nút gần nhất với vị trí nhà và vị trí hoạt động được xác định và đường dẫn được tạo bằng công cụ Cây đường dẫn ngắn nhất của Emme <sup>[1]</sup> .	TAZ Công lý Môi trường và TAZ hoạt động đã được xác định và các yếu tố tăng
miễn phí	Thời gian đi lại ngắn nhất được tạo bằng Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro Năm cơ sở 2015 và được tạo lại trong Google Maps.		Các nút gần nhất với vị trí nhà và vị trí hoạt động được xác định trong Mô hình nhu cầu đi lại khu vực Metro Năm cơ sở 2015, được tạo lại trong Google Maps và các đường dẫn được tạo bằng công cụ Cây đường dẫn ngắn nhất của Emme.	trường được tính toán bằng cách sử dụng tổng thời gian di chuyển giữa các TAZ.

[1] Công cụ Cây và Đường đi Ngắn nhất của Emme sử dụng cùng một thuật toán để tìm đường đi giữa hai nút, cố gắng giảm thiểu tổng chi phí đường đi. Chi phí này có thể là chiều dài, thời gian đi lại, phí cầu đường, v.v. Đối với phân tích này, chi phí được tải là thời gian di chuyển - thời gian di chuyển mà một phương tiện cần đi qua một đường liên kết (đoạn đường) khi mô hình đạt trạng thái cân bằng. Phần mềm Emme có thể hiển thị đường dẫn này trong giao diện của nó. Đối với phân tích này, mỗi lộ trình di chuyển cần nhất quán giữa Google Maps và các kịch bản mô hình trong tất cả các giờ, do đó, một số nút giữa đường dẫn giữa điểm xuất phát và điểm đến được thêm theo cách thủ công. Ví dụ: đối với điểm gốc H1 đến đích A1, các nút B, C, D đã được thêm vào dọc theo đường dẫn, để có đường đi ngắn nhất là H1 -> B -> C -> D -> A1 từ mô hình gần giống như con đường ngắn nhất mà chúng tôi nhận được từ Google Maps càng tốt.

TAZ = Vùng phân tích giao thông vận tải

**Bảng E-3. Định nghĩa Cao điểm so với Thấp điểm theo Chế độ để Tính toán Thời gian Đi lại**

Cách thức	Đỉnh AM	giữa trưa	tối cao điểm	thấp điểm
Tự động	8 – 9 giờ sáng	12 – 1 giờ trưa	4 – 5 giờ chiều	12 – 1 giờ trưa, 2 – 3 giờ chiều, và 11 giờ tối – 12 giờ sáng,
quá cảnh	6 giờ sáng – 10 giờ sáng	10 giờ sáng – 3 giờ chiều	3 giờ chiều – 7 giờ tối	10 giờ sáng – 3 giờ chiều, 7 giờ tối – 6 giờ sáng

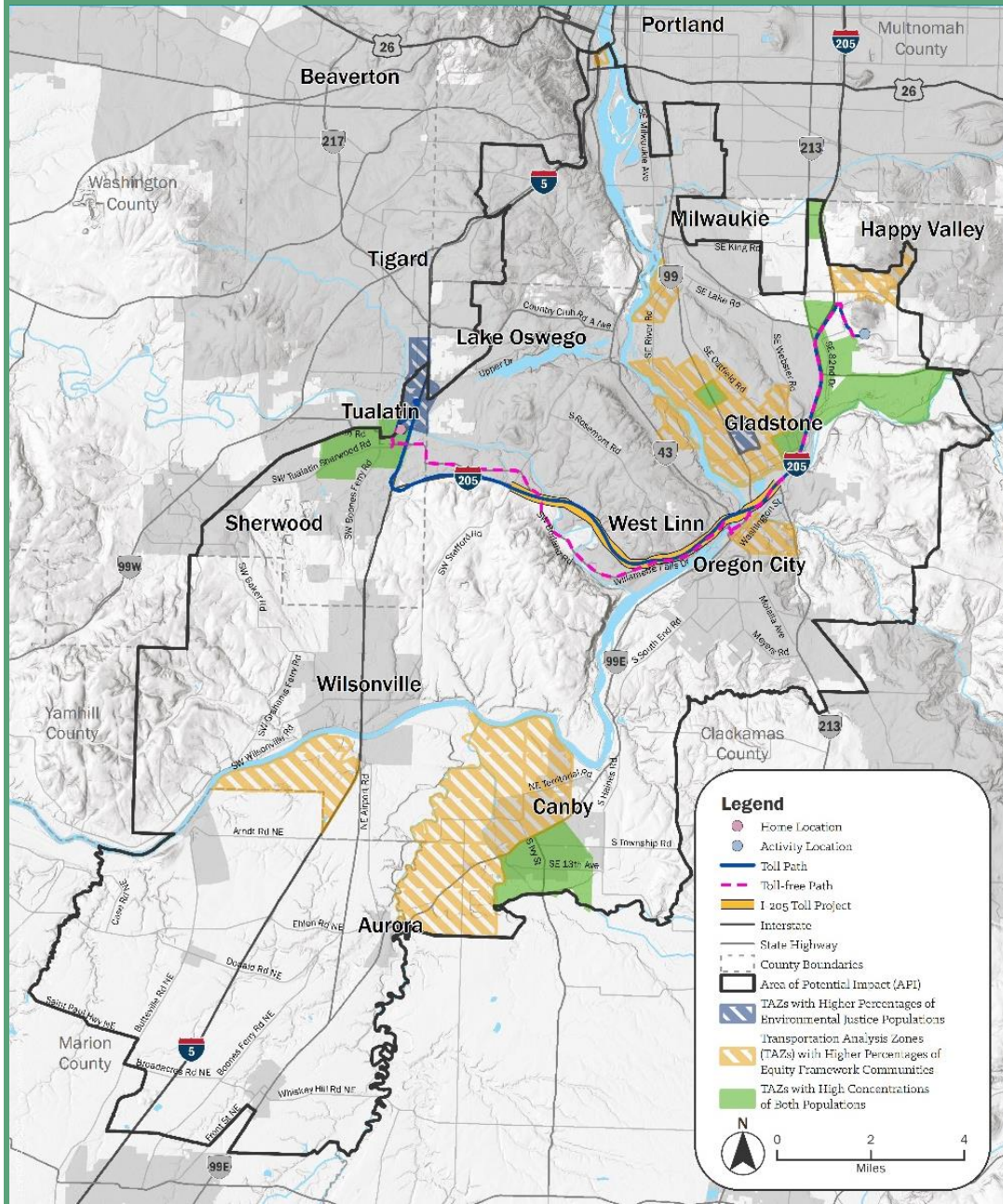
### E.3 Kết quả

Bảng E-4 đến Bảng E-19 trình bày các mô tả về 16 kịch bản đại diện và thời gian di chuyển trong các điều kiện hiện tại, Giải pháp thay thế không xây dựng năm 2045 và Giải pháp thay thế xây dựng năm 2045.

**Bảng E-4. Mô tả Kịch bản đại diện 1**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
1	Người A sống ở Tualatin. Họ đến Công viên Tự nhiên Núi Talbert ở Thung lũng Hạnh phúc mỗi tuần một lần sau giờ làm việc (khoảng 5 giờ chiều) để đi dạo cùng con cháu của họ sống ở Gladstone.	Chuyến đi Toll Path mất 40 đến 50 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 40 đến 50 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 50 đến 60 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất hơn một giờ.





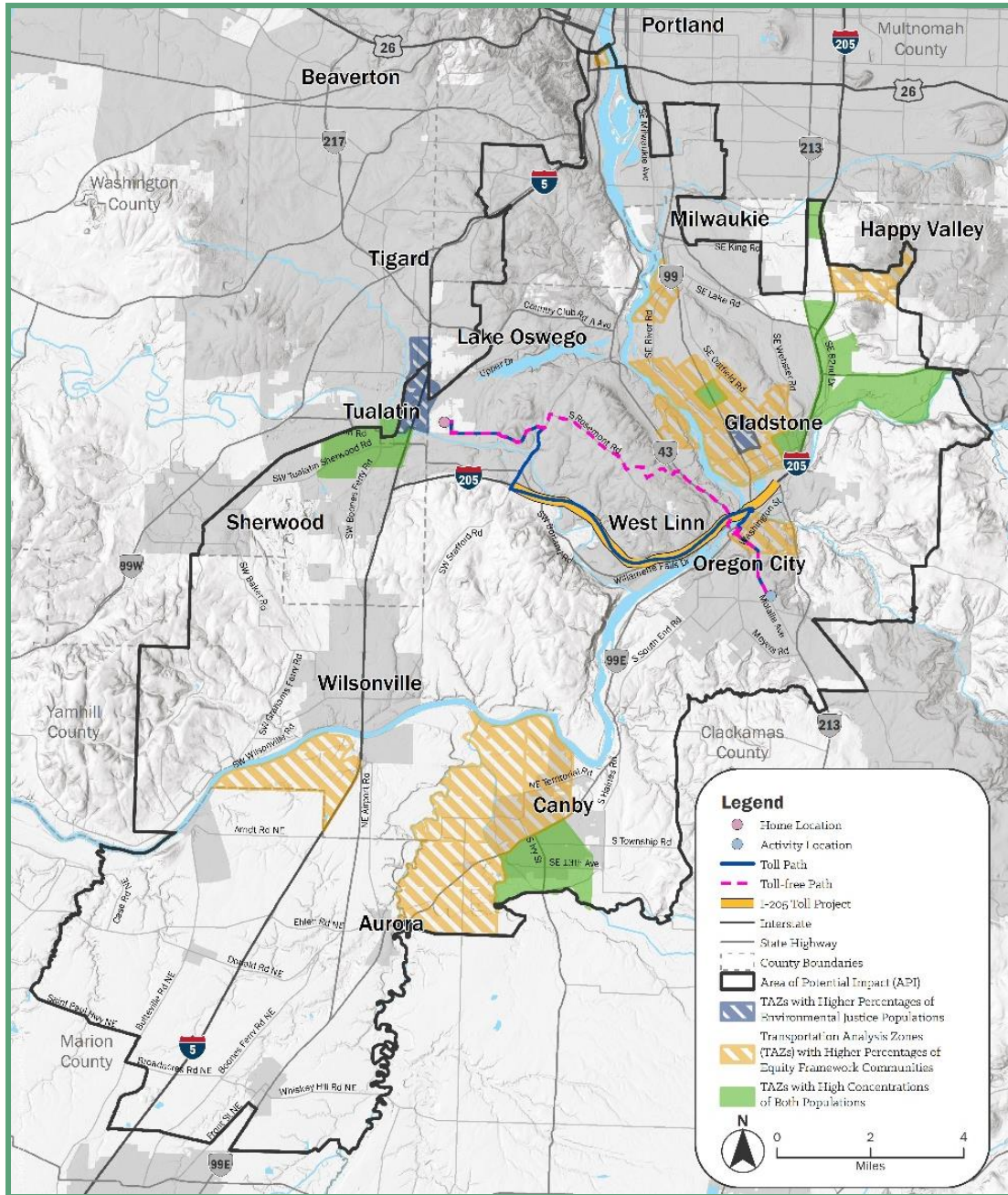
Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-5. Mô tả Kịch bản đại diện 2**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
2	Người B sống trong một căn nhà giá rẻ ở Tualatin với hai đứa con đang tuổi tiểu học. Họ làm việc tại doanh nghiệp	Chuyến đi Toll Path mất 20 đến 30 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 20 đến 30 phút.



nhỏ ở Oak Grove từ Thứ Hai đến Thứ Sáu, từ 7 giờ sáng đến 2:30 chiều và đi xe buýt.	Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 30 đến 40 phút.	Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 40 đến 50 phút.
---	--	---	---

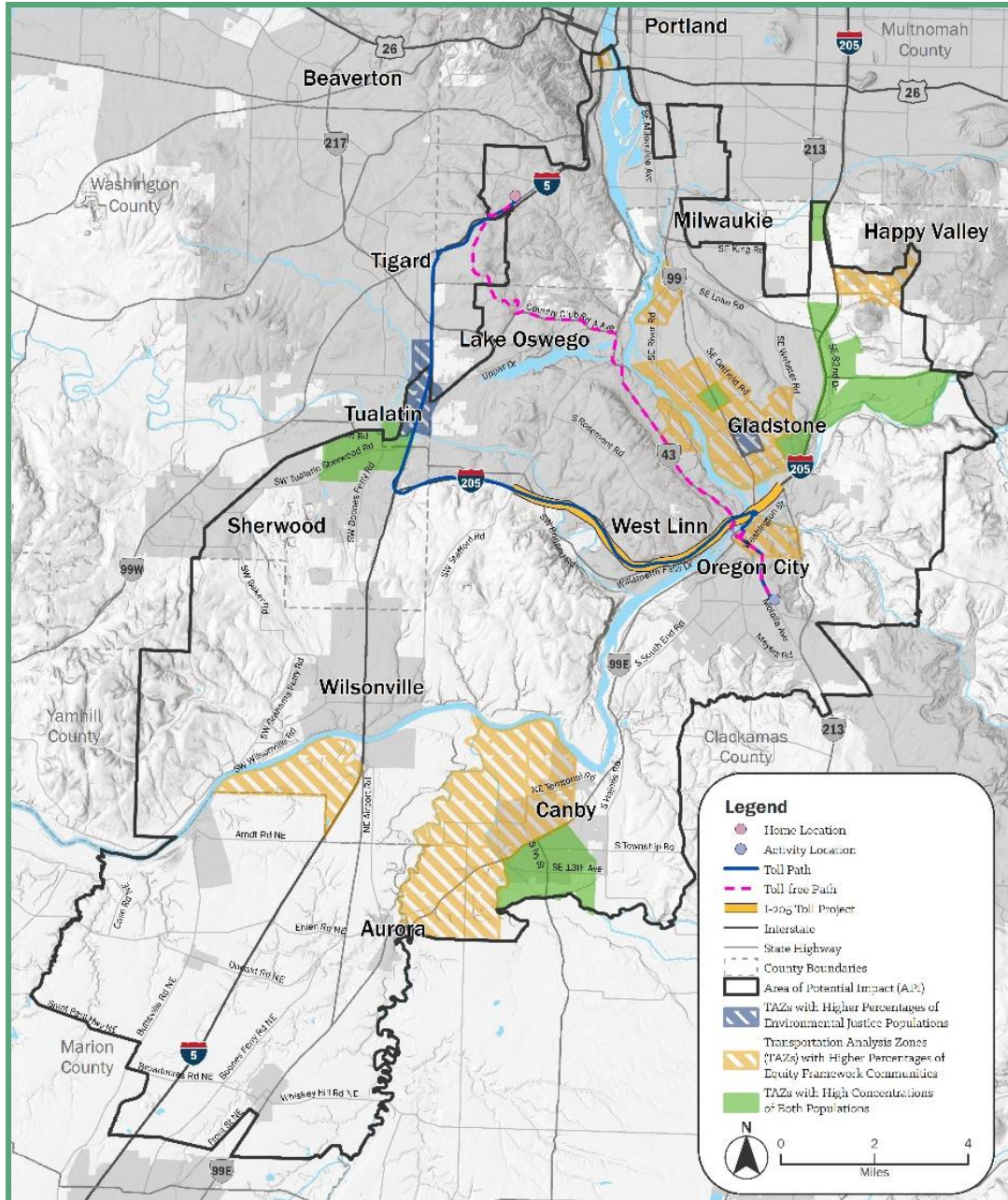


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-6. Mô tả Kịch bản đại diện 3**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
3	Người C sống ở Tây Nam Portland và đã phải vật lộn để tìm việc làm kể từ khi bắt đầu đại dịch Covid-19. Gần đây, họ được một trang trại thuê làm công việc thời vụ bên ngoài Thành phố Oregon và sẽ đến đó vài ngày một tuần lúc 4 giờ chiều cho những ca làm việc muộn.	<p>Chuyến đi Toll Path mất 40 đến 50 phút.</p> <p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 40 đến 50 phút.</p>	<p>Chuyến đi Toll Path sẽ mất từ 50 đến 60 phút.</p> <p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 50 đến 60 phút.</p>	<p>Chuyến đi Toll Path sẽ mất 40 đến 50 phút.</p> <p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 50 đến 60 phút.</p>





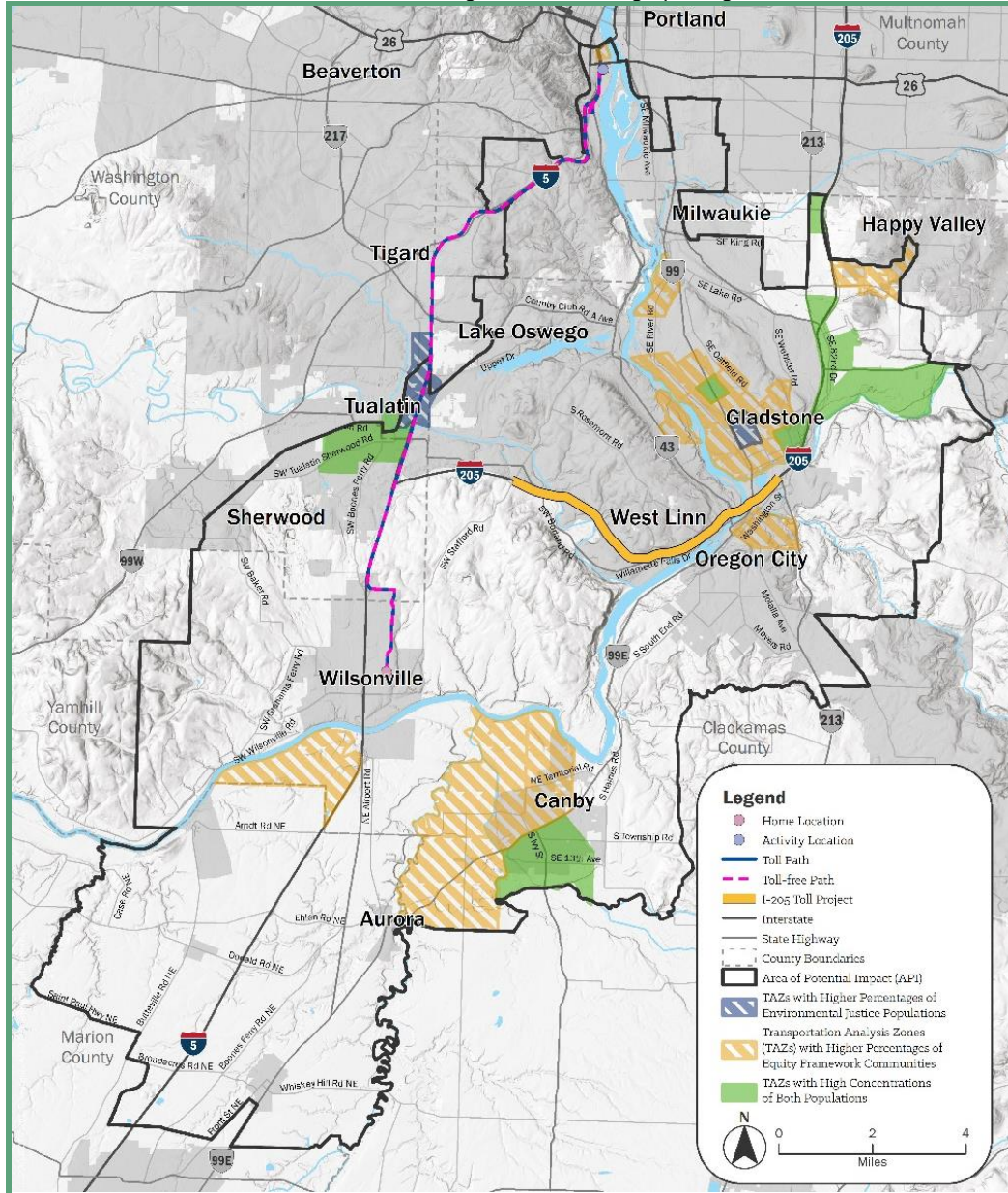
Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-7. Mô tả Kịch bản đại diện 4**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
4	Người D gần đây đã chuyển từ Portland đến Wilsonville và mua một ngôi nhà cho gia đình họ. Họ làm việc với tư cách là chuyên gia nhân sự tại khuôn viên OHSU Waterfront ở Nam Portland và đi làm vào giờ cao điểm (8-9	N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này.	N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này.	N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này.

<p>giờ sáng và 4-5 giờ chiều) theo mỗi hướng, từ Thứ Hai đến Thứ Sáu.</p>	<p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 30 đến 40 phút.</p>	<p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 30 đến 40 phút.</p>	<p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 30 đến 40 phút.</p>
---	---	--	--

OHSU = Đại học Khoa học và Sức khỏe Oregon; N/A = không áp dụng

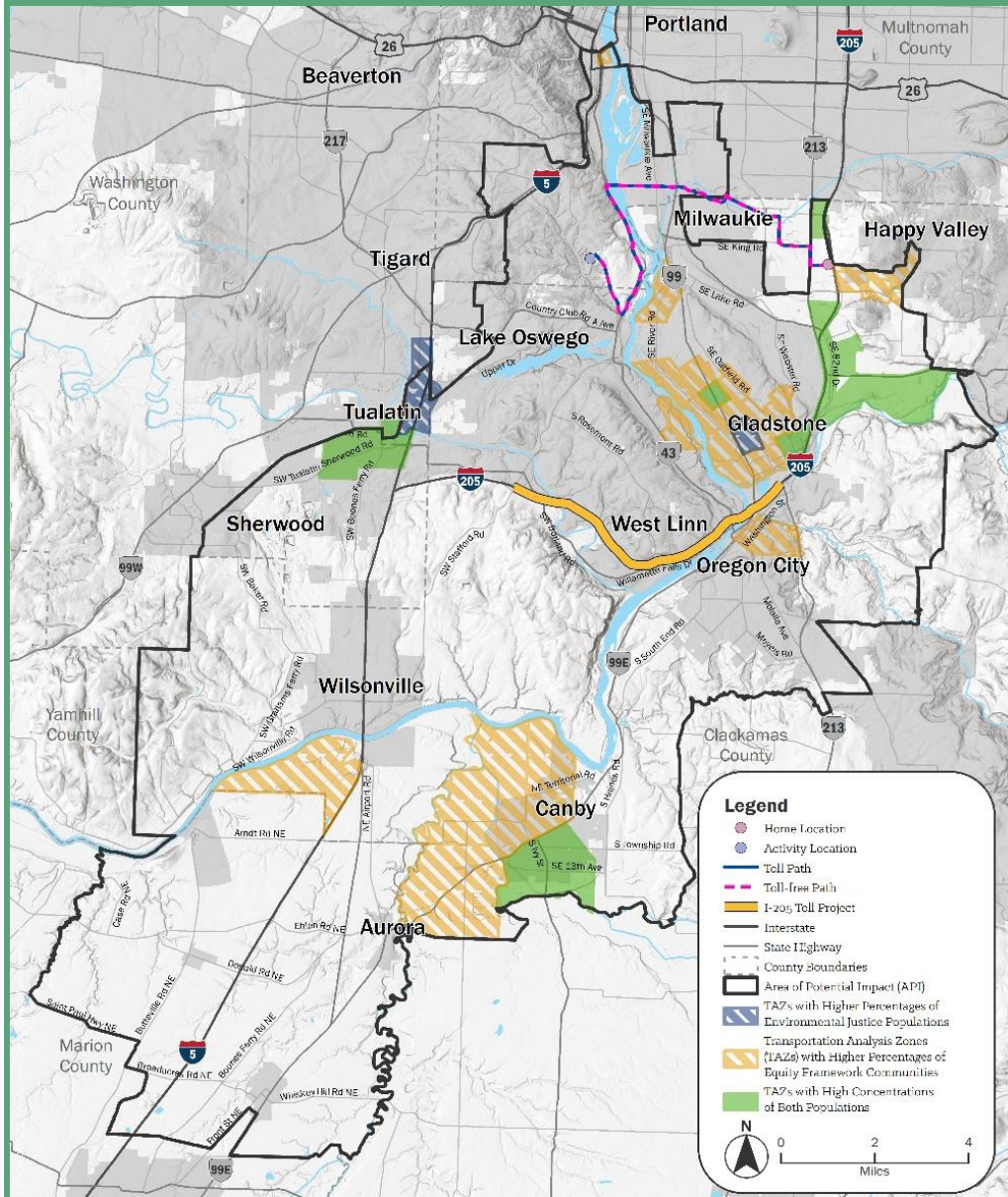


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-8. Mô tả Kịch bản đại diện 5**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
5	Người E là học sinh trung học cơ sở và sống trong một khu nhà giá rẻ ở Đông Nam Portland. Họ muốn học đại học về khoa học môi trường và đang làm tình nguyện viên tại Friends of Tryon Creek. Họ bắt xe buýt sau giờ học để làm tình nguyện viên tại Tryon Creek State Nature Area ở Nam Portland từ 3 giờ chiều đến 5 giờ chiều vào các ngày thứ Ba và thứ Năm để lấy tin chỉ phục vụ cộng đồng.	Chuyến xe quá cảnh PM Peak mất từ 1 đến 2 giờ.	Chuyến đi sẽ mất 1 đến 2 giờ.	Chuyến đi sẽ mất 1 đến 2 giờ.

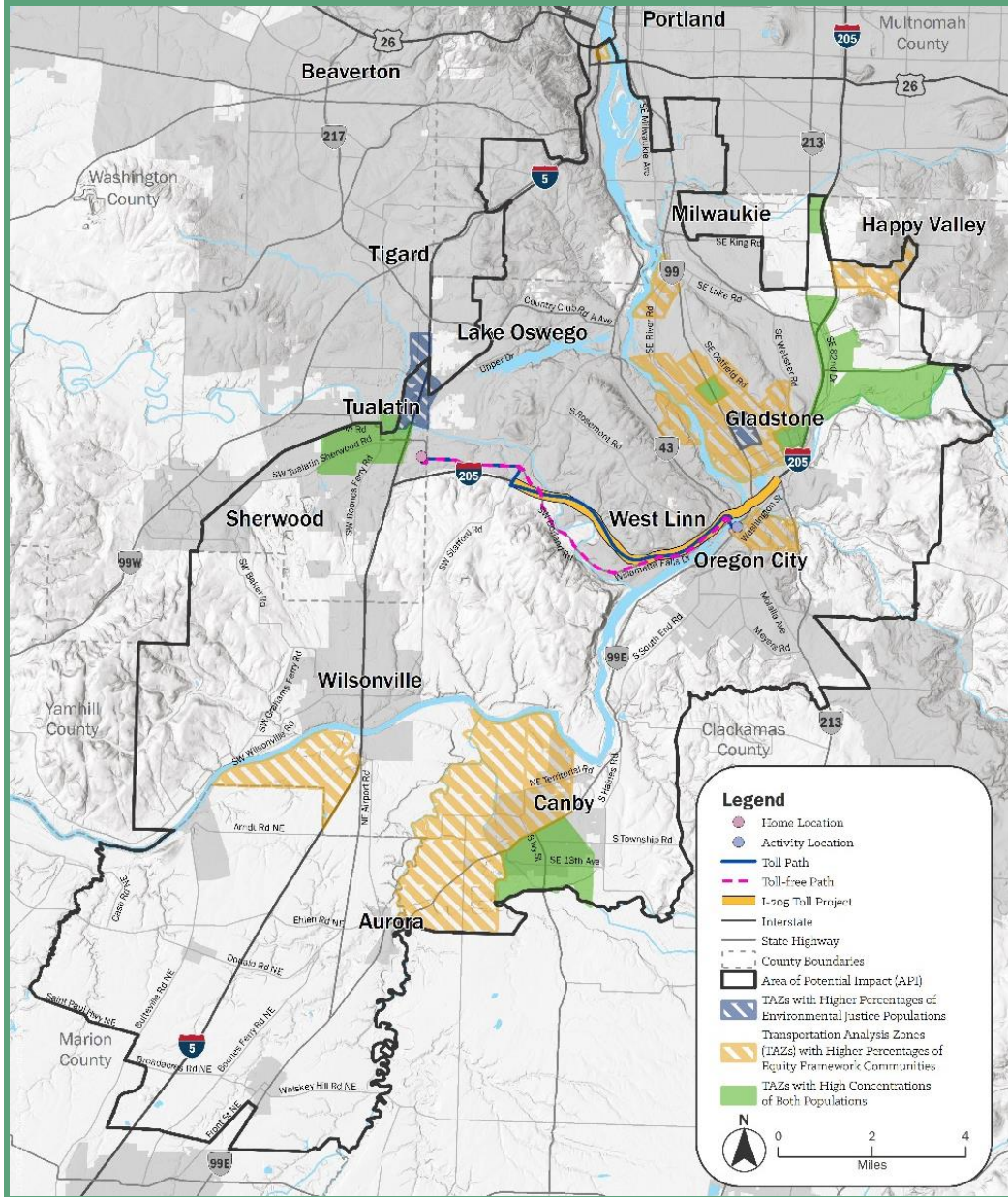




Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-9. Mô tả của Kịch bản đại diện 6**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
6	Người F là giáo viên tại Trường tiểu học River Grove ở Lake Oswego và lái xe đi làm. Họ có một cuộc hẹn trị liệu thần kinh cột sống vào mỗi Thứ Tư khác lúc 6 giờ chiều tại Thành phố Oregon, đây là địa điểm của bác sĩ gần nhất nhận bảo hiểm của họ.	Chuyến đi Toll Path mất 30 đến 40 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 30 đến 40 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 40 đến 50 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 40 đến 50 phút.

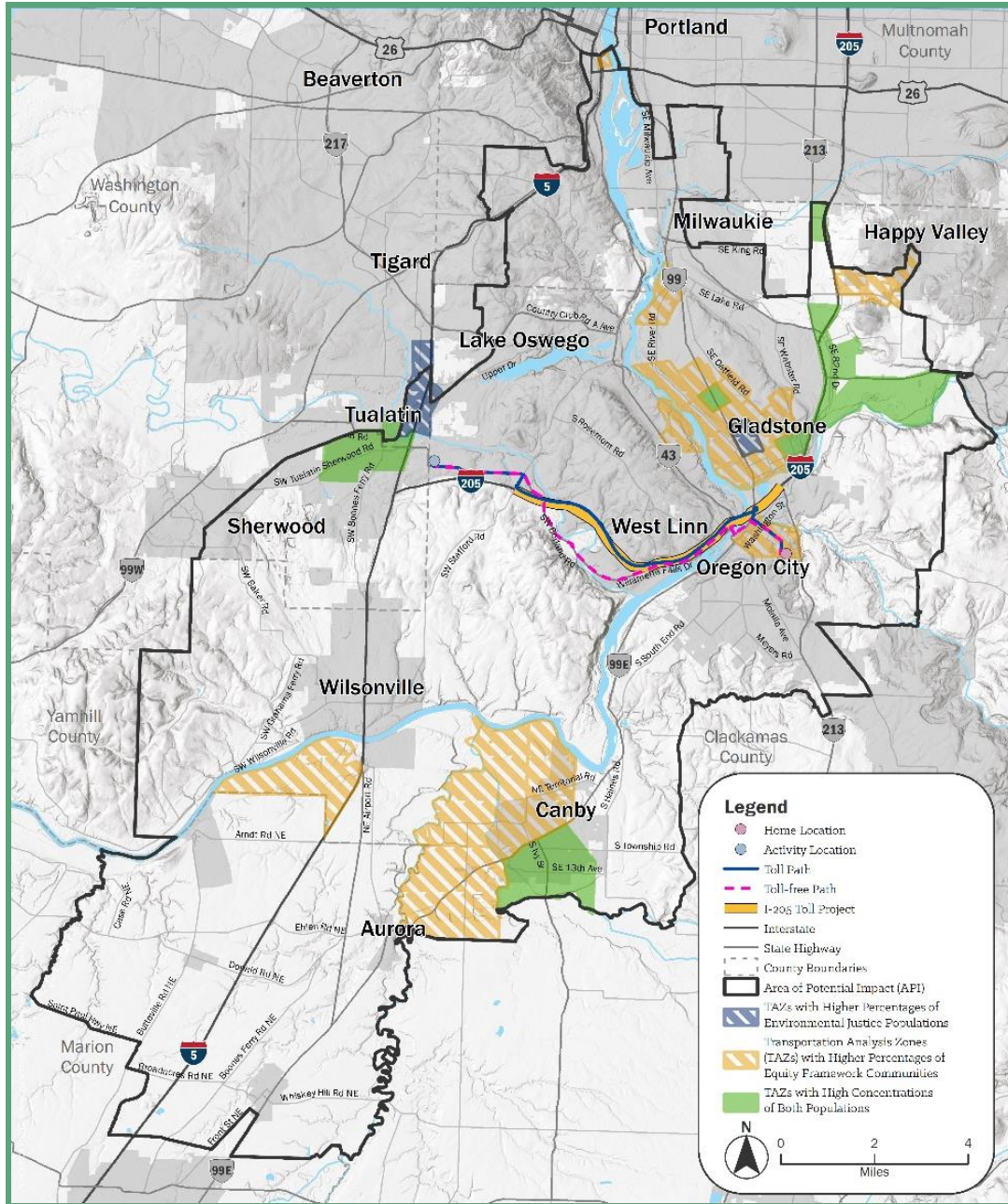


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-10. Mô tả Kịch bản Đại diện 7**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
7	Người G sống trong một căn hộ giá cả phải chăng với đối tác của họ gần Thành phố Oregon. Họ làm việc ca tối với tư cách là một y tá tại Legacy Meriden Park ở Tualatin năm đêm một tuần, với ca làm việc bắt đầu vào khoảng 11 giờ đêm.	Chuyến đi Toll Path mất từ 10 đến 20 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 20 đến 30 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 20 đến 30 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 20 đến 30 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất từ 10 đến 20 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 20 đến 30 phút.



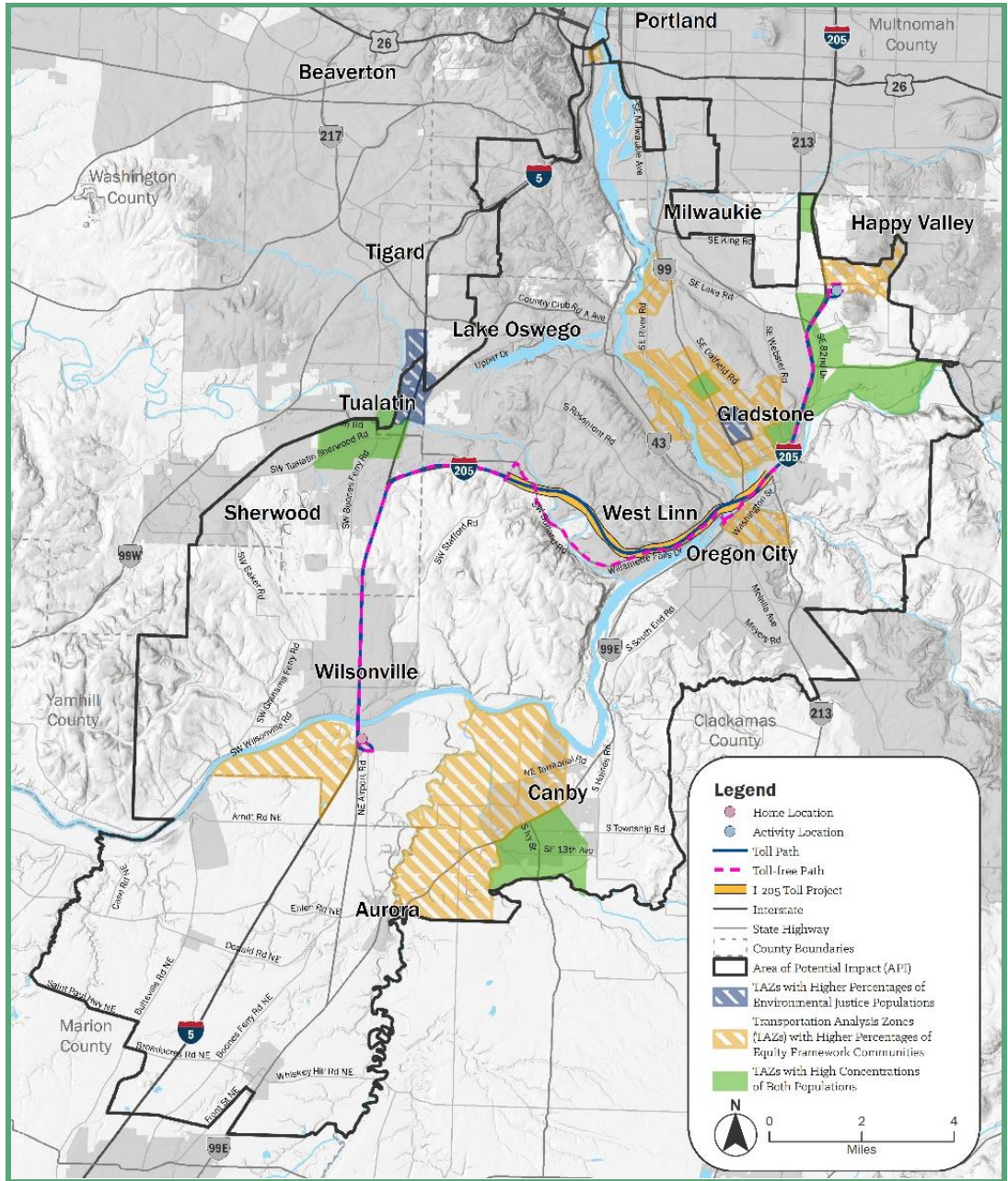


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-11. Mô tả Kịch bản đại diện 8**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
8	Người H cư trú trong một cơ sở sinh hoạt dành cho người cao tuổi gần Wilsonville. Sau khi bị ngã vào một buổi sáng, họ gọi	Chuyến đi Toll Path mất 30 đến 40 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút.

người hàng xóm chờ đến phòng cấp cứu gần nhất của Kaiser và rời đến Trung tâm Y tế Sunnyside ở khu vực Sunnyside của Hạt Clackamas vào khoảng 11 giờ sáng.	Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi theo con đường Toll-Free sẽ mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 50 đến 60 phút.
--	--	--	---

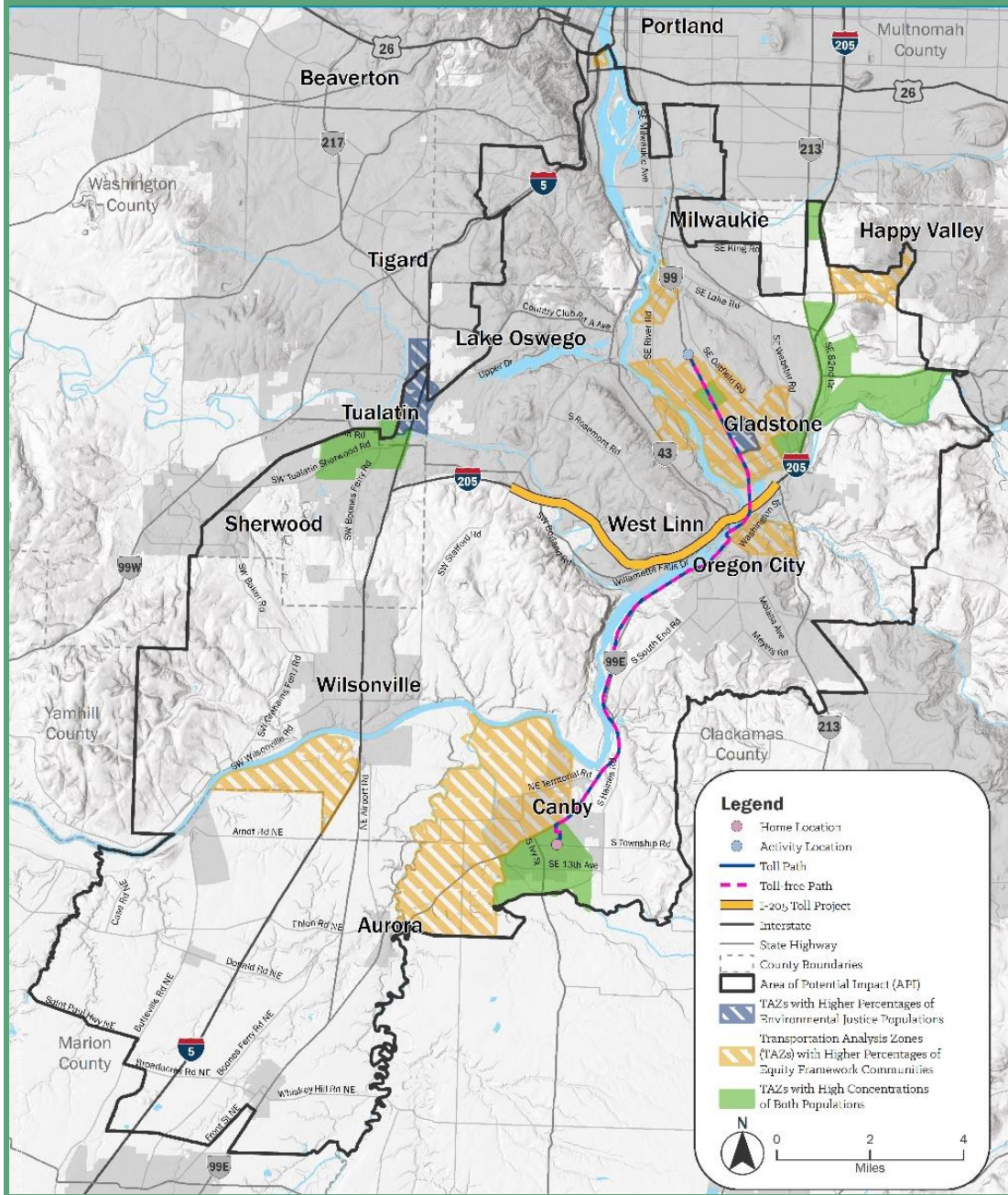


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-12. Mô tả Kịch bản đại diện 9**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
9	Người tôi, một người nói tiếng Nga bản địa, sống trong một khu nhà ở giá cả phải chăng ở Canby. Họ bắt xe buýt đến Nhà thờ Ebenezer ở Milwaukie, nơi cung cấp đầy đủ các dịch vụ của người Nga, lúc 7 giờ tối thứ Sáu hàng tuần	Một chuyến quá cảnh ngoài giờ cao điểm mất từ 50 đến 60 phút.	Đi xe quá cảnh sẽ mất 50 đến 60 phút.	Đi xe quá cảnh sẽ mất 50 đến 60 phút.



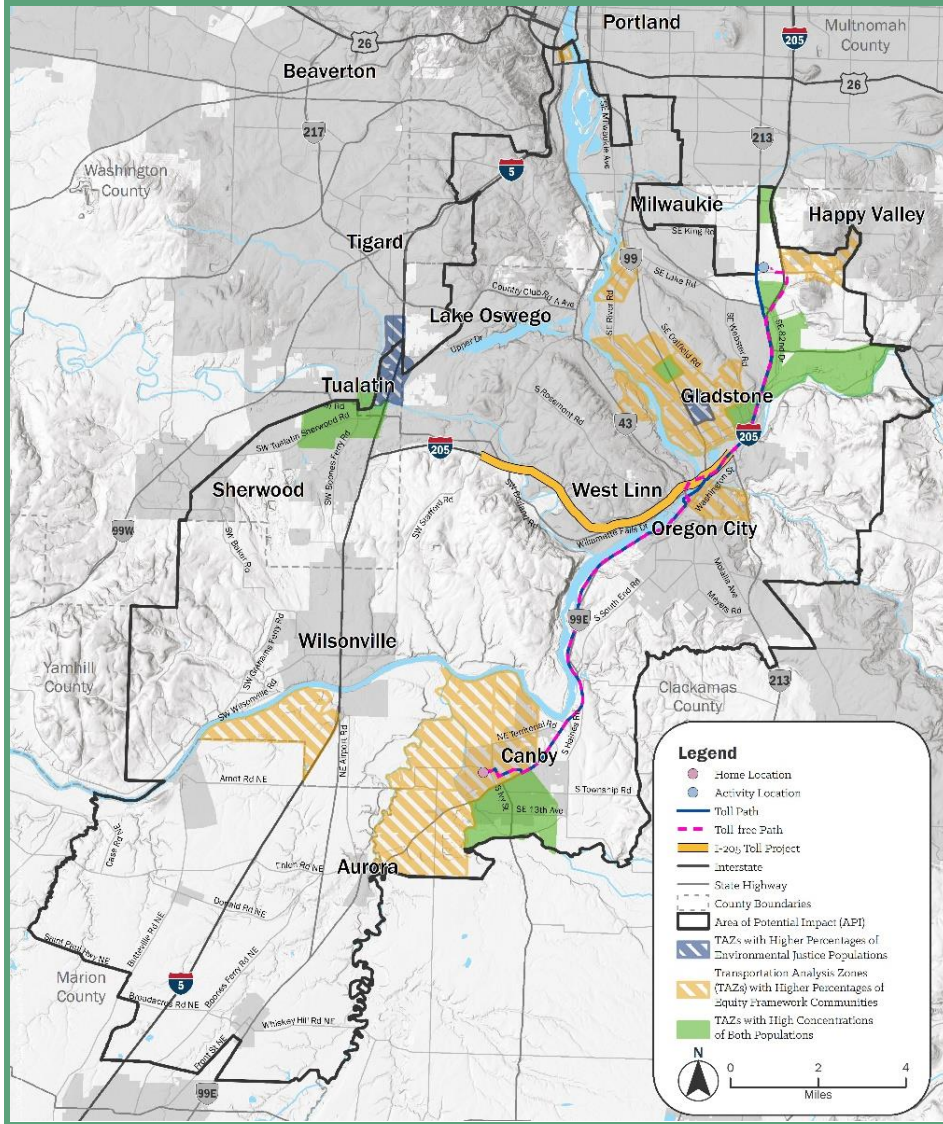


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-13. Mô tả Kịch bản đại diện 10**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
10	Người J sống ở Canby. Hầu như ngày nào họ cũng đến Trung tâm thị trấn Clackamas ở Happy Valley để làm công việc quản lý nhà hàng, làm hội viên phòng tập thể dục và biểu diễn nhạc sống hai lần một tuần tại một quán bar và tụ điểm âm nhạc địa phương. Thông thường, họ đi du lịch vào khoảng giữa trưa và trở về nhà vào khoảng 11 giờ tối Họ đi OR 99E ở Thành phố Oregon và không đi trên I-205 cho đến phía bắc Cầu Abernethy	N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 30 đến 40 phút.	N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 30 đến 40 phút.	N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 30 đến 40 phút

I-205 = Xa lộ Liên tiểu bang 205; OHSU = Đại học Khoa học và Sức khỏe Oregon; OR = Tuyến đường Oregon; N/A = không áp dụng

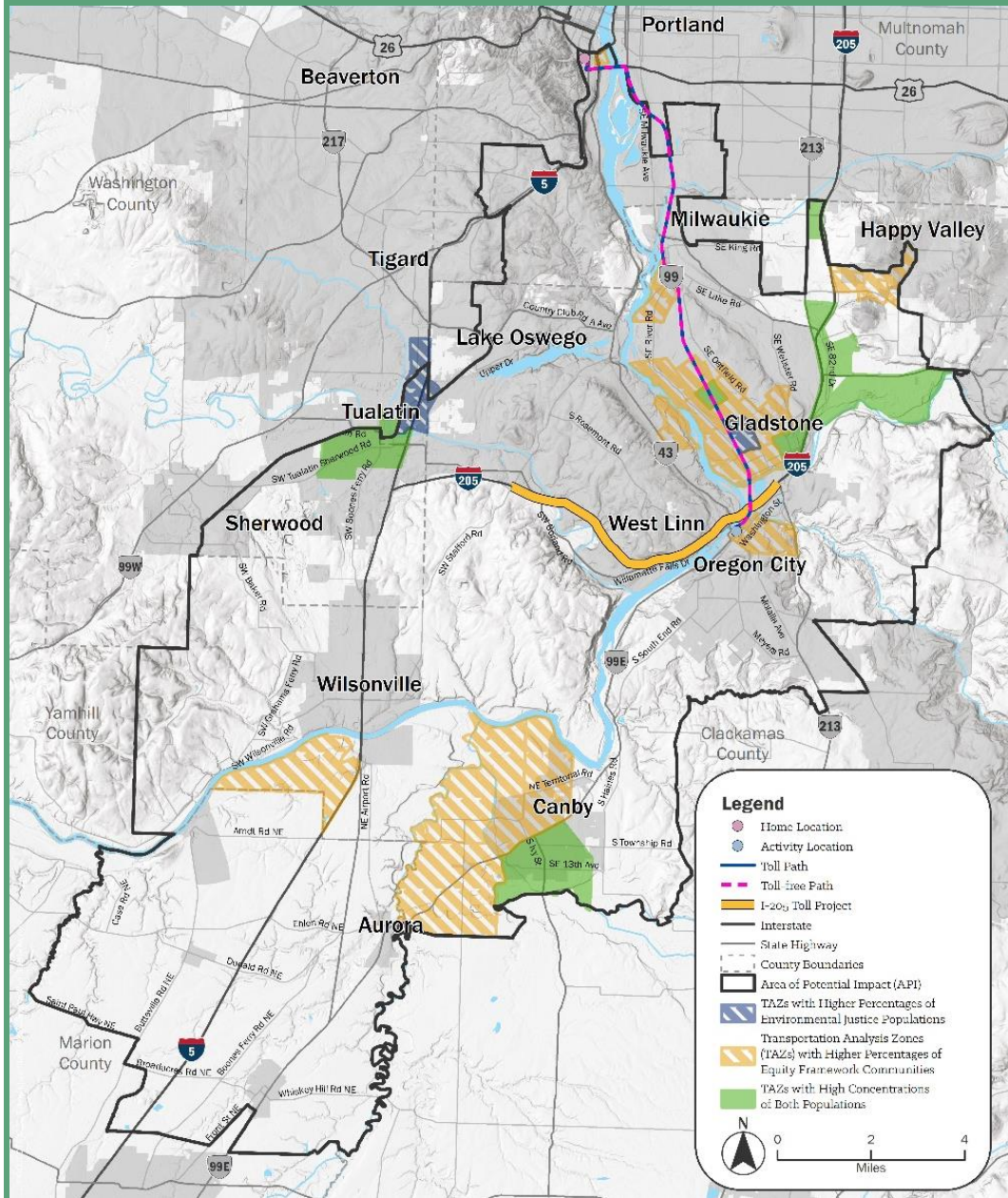


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-14. Mô tả Kịch bản đại diện 11**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
11	Người K trước đây là một người vô gia cư ở Portland đang chật vật tìm việc làm và phương tiện đi lại ổn định. Họ không có ô tô trong 5 năm qua và đi lại chủ yếu bằng xe buýt. Họ có thể tìm được một công việc với mức lương tối thiểu là làm việc tại một nhà hàng thức ăn nhanh ở trung tâm Thành phố Oregon, làm ca ngày từ 8 giờ sáng đến 4 giờ chiều.	Một chuyến xe quá cảnh vào giờ cao điểm AM mất từ 50 đến 60 phút.	Đi xe quá cảnh sẽ mất 50 đến 60 phút.	Đi xe quá cảnh sẽ mất 50 đến 60 phút.



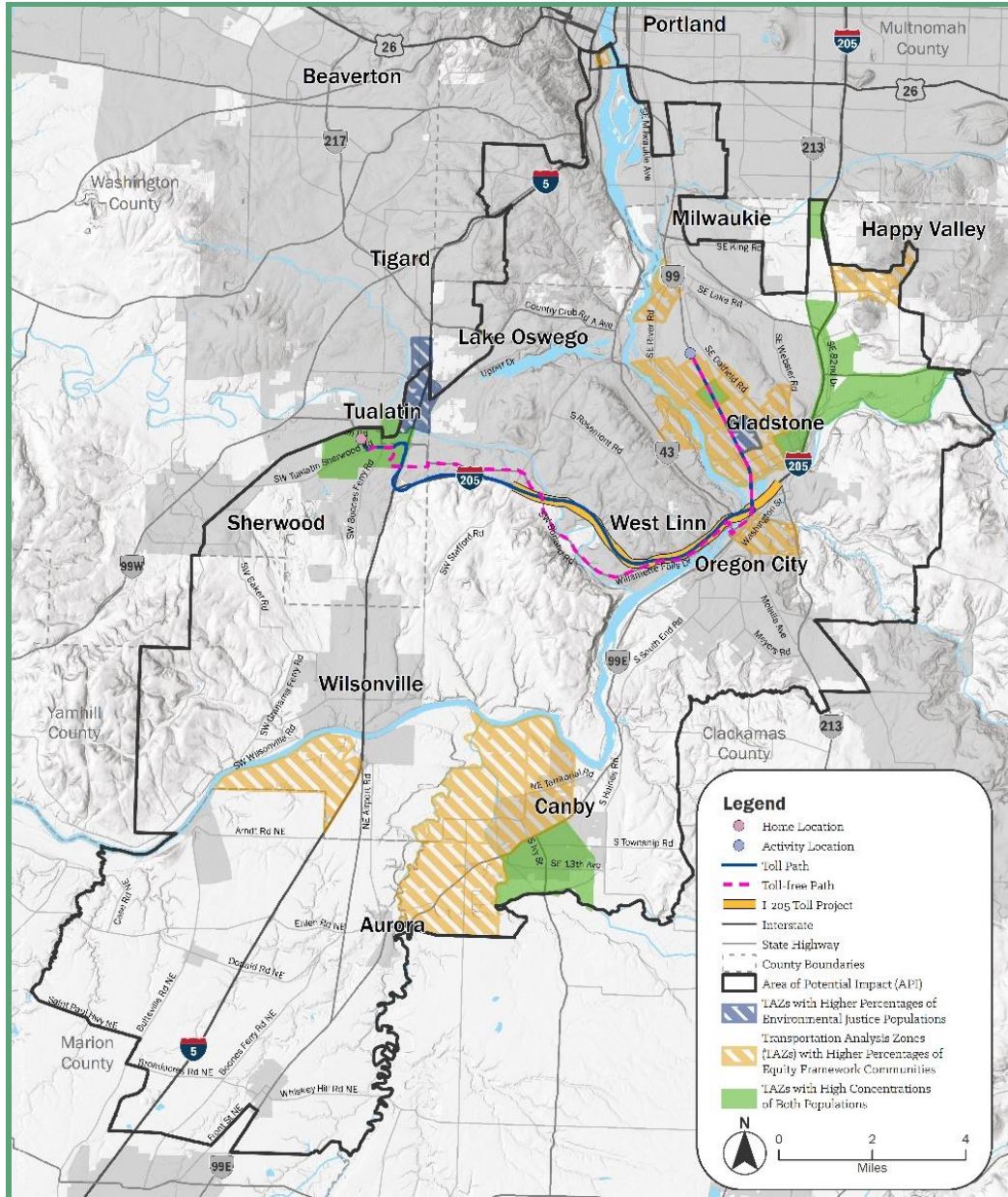


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-15. Mô tả Kịch bản đại diện 12**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
12	Người L là một học sinh mới tốt nghiệp trung học và đang theo học một trường cao đẳng trực tuyến. Họ chia sẻ căn hộ nhỏ của mình ở	Chuyến đi Toll Path mất từ 10 đến 20 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 20 đến 30 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất từ 10 đến 20 phút.

<p>Tualatin với hai người bạn cùng phòng. Để tập thể dục và có thời gian cho bản thân, họ dắt chó đi dạo buổi sáng (khoảng 8 giờ sáng) trên Lối đi dạo McLoughlin ở Gladstone hai lần một tuần.</p>	<p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 10 đến 20 phút.</p>	<p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 20 đến 30 phút.</p>	<p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 20 đến 30 phút.</p>
---	---	--	--

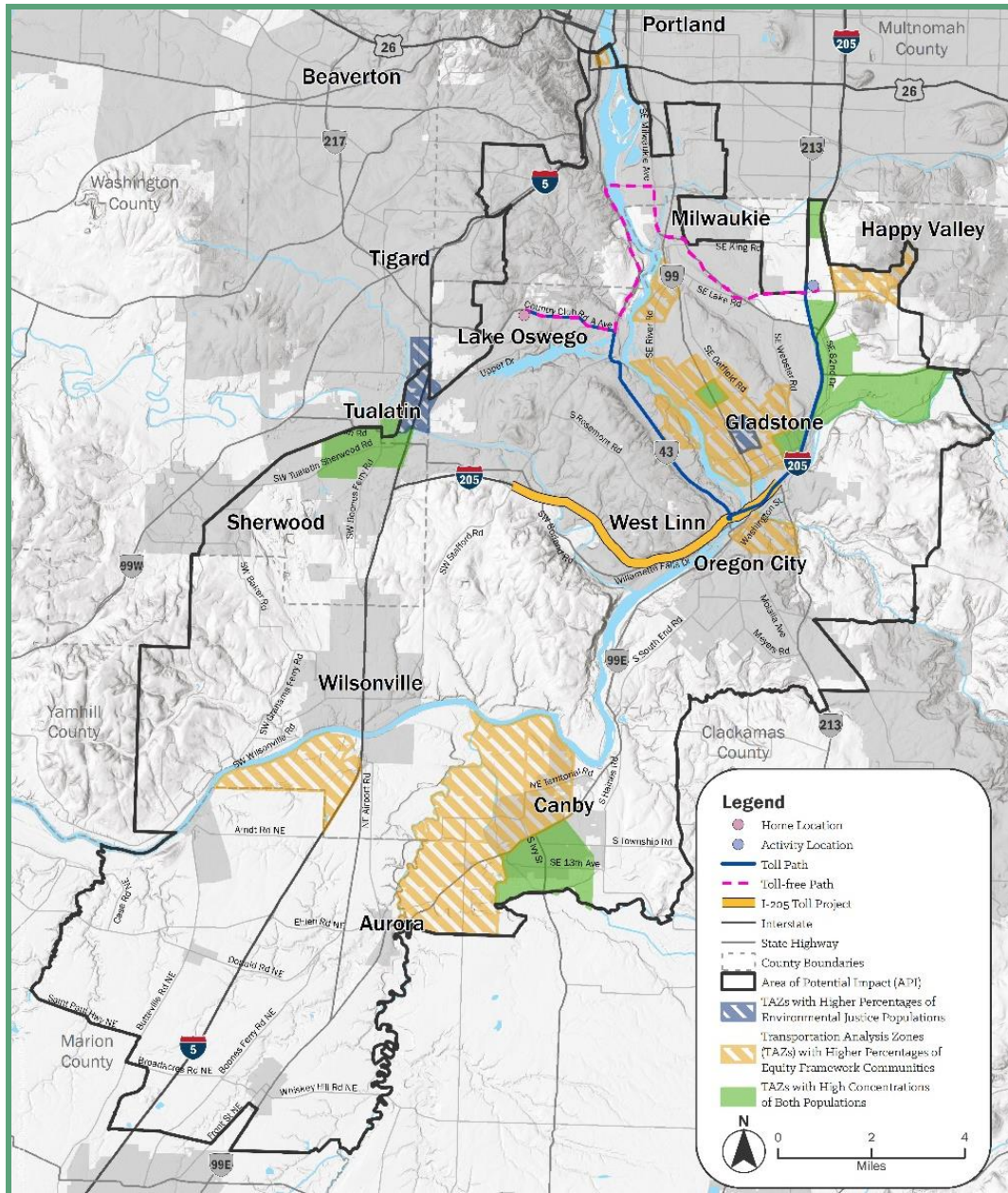


Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.



**Bảng E-16. Mô tả Kịch bản đại diện 13**

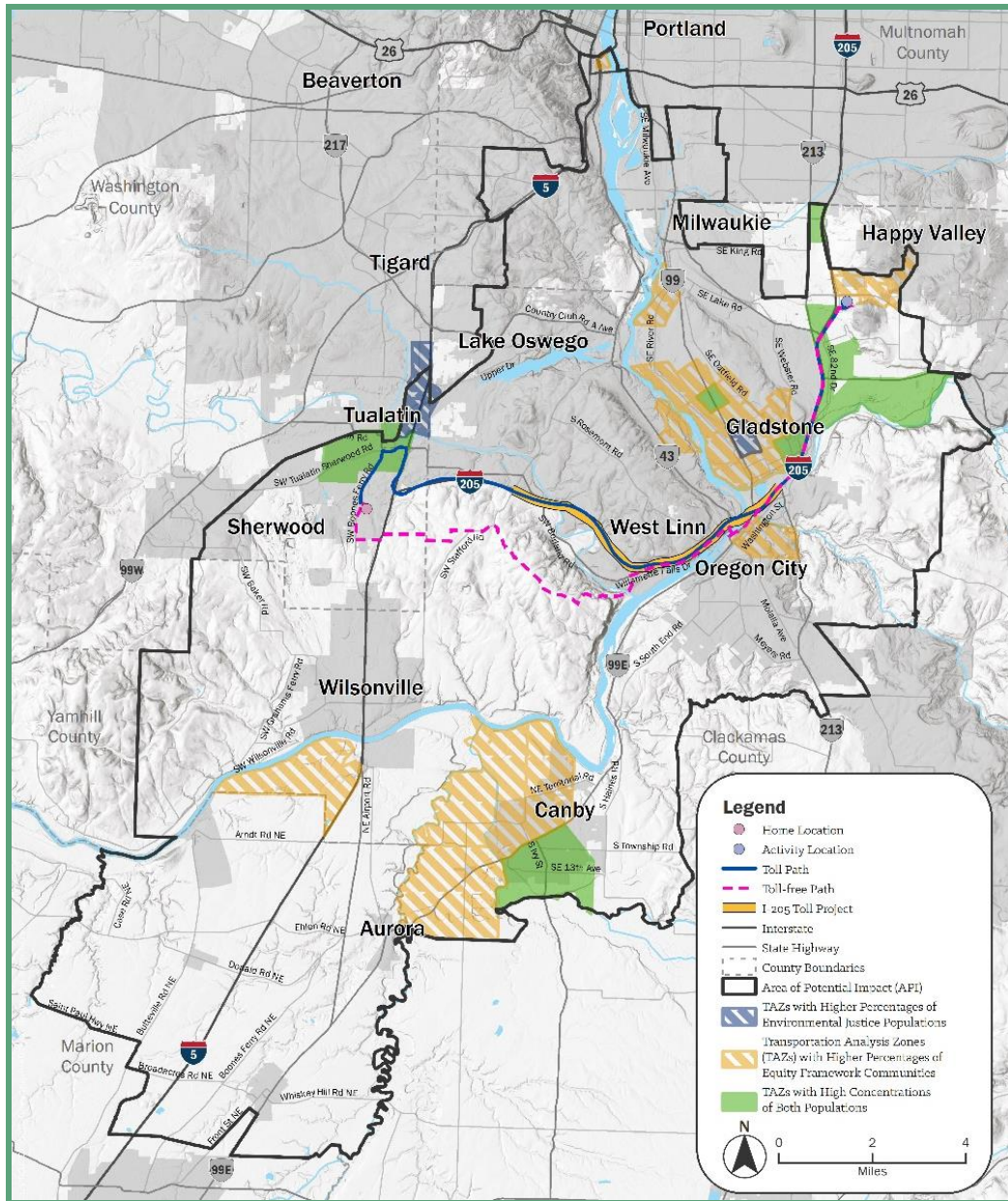
Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện có	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
13	Người M và gia đình của họ sống ở Hồ Oswego. Họ đã đến cùng một nhà sĩ gần Trung tâm Thị trấn Clackamas ở Thung lũng Hạnh phúc trong hơn 15 năm. Họ rời công việc toàn thời gian được trả lương lúc 3 giờ chiều để đưa từng thành viên trong gia đình đến các cuộc hẹn hai lần một năm.	Chuyến đi Toll Path mất 30 đến 40 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 30 đến 40 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 30 đến 40 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 40 đến 50 phút.



Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-17. Mô tả Kịch bản đại diện 14**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
14	Người N là tài xế xe buýt sống ở Tualatin. Ba ngày một tuần, họ lái xe sau khi tan học, khoảng 5 giờ chiều, đến Trung tâm Y tế Sunnyside ở khu vực Sunnyside của Quận Clackamas để được điều trị lọc máu.	Chuyến đi Toll Path mất 40 đến 50 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 40 đến 50 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất từ 50 đến 60 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 50 đến 60 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 40 đến 50 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 50 đến 60 phút.



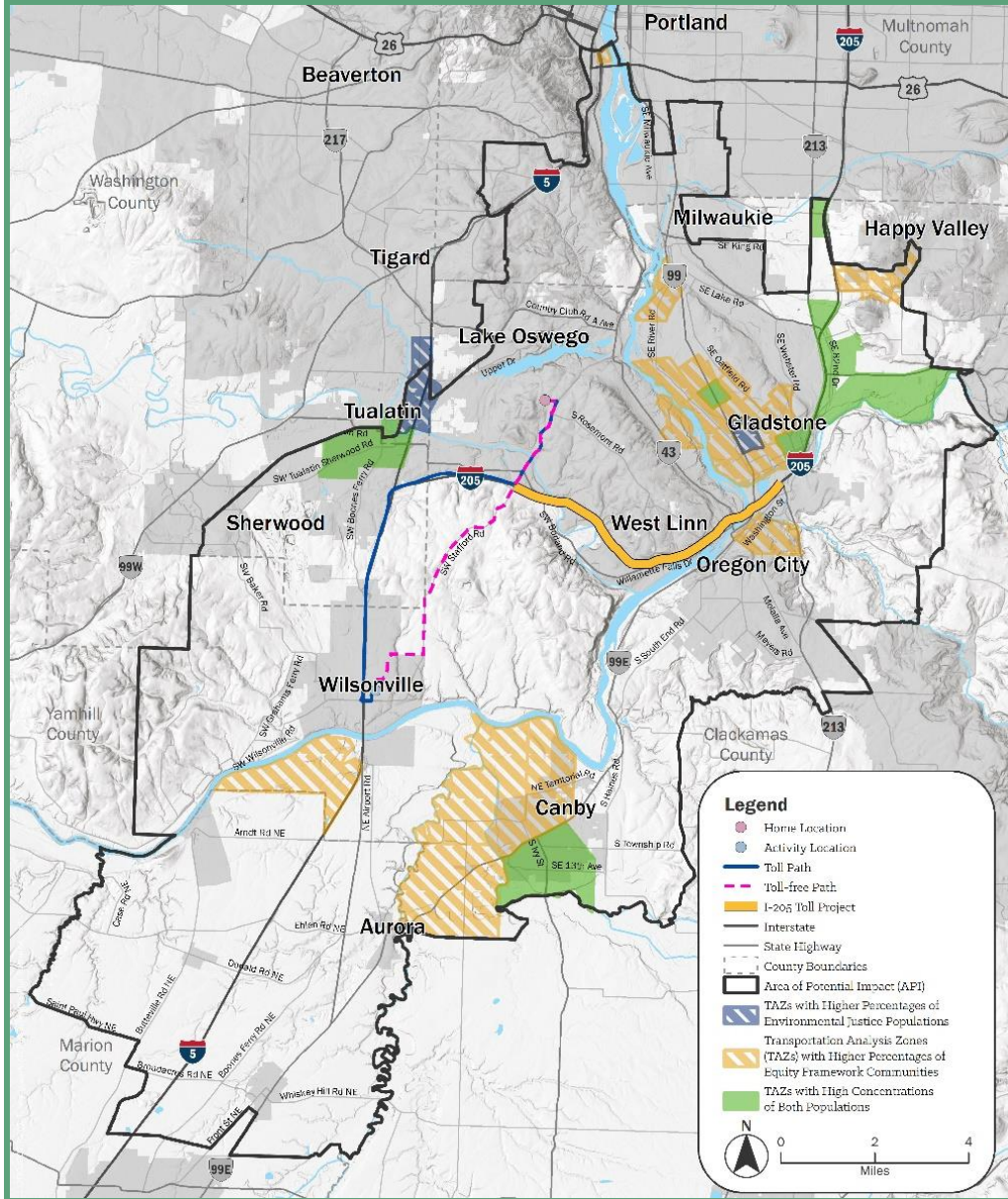
Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.



**Bảng E-18. Mô tả Kịch bản đại diện 15**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
15	<p>Người O làm việc tại nhà ở vùng ngoại ô phía nam Hồ Oswego. Họ thích đến một nhà hàng Ma-rốc ở Wilsonville vì đó là nơi duy nhất họ có thể tìm thấy đồ ăn Ma-rốc được chế biến theo cách mà họ đã lớn lên. Thông thường, họ thích ghé thăm vào giờ nghỉ trưa vào khoảng trưa các ngày thứ Tư.</p>	<p>N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này.</p> <p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 10 đến 20 phút.</p>	<p>N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này.</p> <p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 10 đến 20 phút.</p>	<p>N/A – Không có Đường thu phí nào tồn tại cho trường hợp này.</p> <p>Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 10 đến 20 phút.</p>

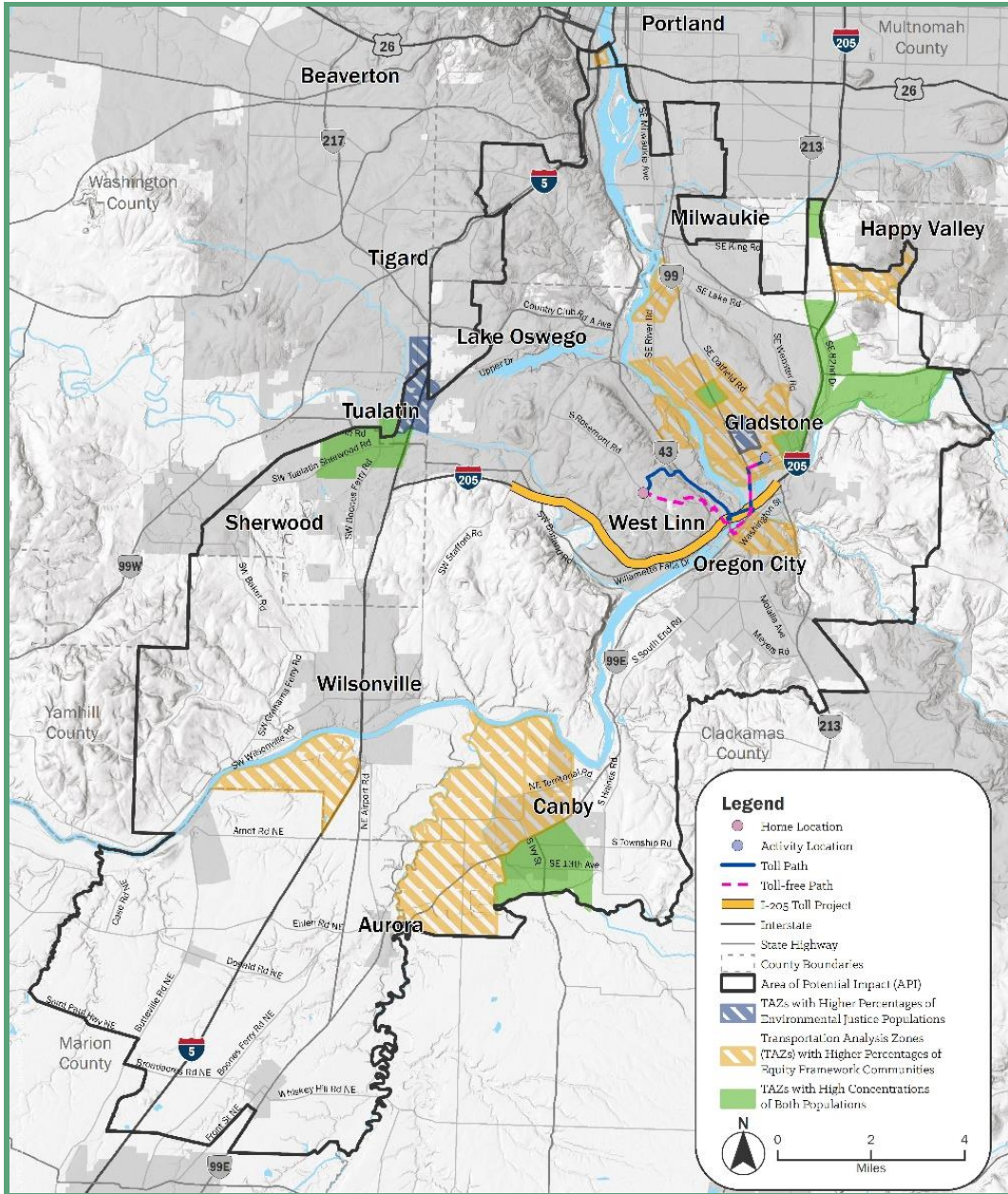
N/A = không áp dụng



Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

**Bảng E-19. Mô tả Kịch bản đại diện 16**

Kịch bản	Mô tả kịch bản	Thời gian đi lại trong điều kiện hiện tại	Thời gian du hành trong Tương lai 2045 Không có giải pháp thay thế	Thời gian di chuyển trong Future 2045 Build Alternative
16	Người P là cha mẹ đơn thân, sống ở một khu ngoại ô ở West Linn. Họ đưa con đến Thư viện Công cộng Gladstone để tham gia chương trình hàng tuần dành cho thanh thiếu niên sau giờ làm việc và trường học hai lần một tuần lúc 4 giờ chiều	Chuyến đi Toll Path mất 20 đến 30 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí mất từ 20 đến 30 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 20 đến 30 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 20 đến 30 phút.	Chuyến đi Toll Path sẽ mất 20 đến 30 phút. Chuyến đi theo Đường dẫn Miễn phí sẽ mất từ 30 đến 40 phút.



Nguồn: ESRI 2018; Hệ thống thông tin đất đai khu vực Oregon Metro xuất bản năm 2018, cập nhật năm 2021; Điều tra dân số Hoa Kỳ Khảo sát cộng đồng người Mỹ ước tính 2015-2019, Truy cập năm 2021.

Trang này cố ý để trống.



## Attachment F Tham gia Công lý Môi trường

Tài liệu đính kèm này trình bày chi tiết về cam kết có mục tiêu xảy ra với các nhóm dân số công lý môi trường cho Dự án thu phí I-205. Bảng F-1 trình bày chi tiết các hoạt động tham gia công lý môi trường, bao gồm thông tin mà nhóm tham gia đã chia sẻ tại mỗi sự kiện tham gia và phản hồi được đưa ra từ các nhóm công lý môi trường. Thông tin bổ sung về cam kết của Dự án thu phí I-205 có thể được tìm thấy trong *Tóm tắt cam kết I-205 vào mùa hè-thu năm 2020*, *Dự án định giá di động khu vực (RMPP) Báo cáo cam kết mùa hè 2021 (ODOT 2021e)* và *Tóm tắt hội thảo RMPP tháng 11 năm 2021 (ODOT 2021f)*.

**Bảng F-1. Tham gia Công lý Môi trường**

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 10 tháng 8 năm 2021, lúc 7:00 tối	Nhóm thảo luận Mỹ Latinh – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thu phí Oregon</li> <li>Chương trình thu phí định kỳ Cập nhật eNews</li> <li>Phương tiện truyền thông xã hội của ODOT (Facebook, Instagram, Twitter và LinkedIn)</li> <li>Các đối tác, bao gồm EMAC, CELS và các ủy ban khu vực</li> </ul>	Tây Ban Nha hoặc Latino	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sơ lược về RMPP và thu phí</li> <li>Trả lời các câu hỏi làm rõ về Dự án</li> <li>Danh sách các lợi ích</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động tài chính đối với những người sử dụng hành lang nhiều lần trong ngày.</li> <li>Yêu cầu về tùy chọn/đường cao tốc miễn phí.</li> <li>Đã đặt câu hỏi về cách sử dụng tiền tài trợ để giúp giảm lưu lượng truy cập cho cộng đồng Latinx.</li> <li>Lo ngại rằng không phải ai cũng có thể thay đổi lịch trình của mình để tránh phí cầu đường cao hơn.</li> <li>Mối quan tâm về việc định tuyến lại các đường phố địa phương.</li> <li>Lo ngại rằng người Latin và người nhập cư sẽ bị ảnh hưởng nhiều nhất vì họ phải đi làm xa và không thể sử dụng phương tiện công cộng.</li> <li>Yêu cầu dự án xem xét chất lượng cuộc sống chung của mọi người.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Quyết định thu phí tất cả các làn đường được đưa ra dựa trên <i>Phân tích Khả thi về giá trị</i>, được xuất bản vào năm 2018. Phân tích cho thấy việc thu phí tất cả các làn đường sẽ đảm bảo lợi ích cho việc vận chuyển hàng hóa, khả năng quản lý tắc nghẽn và tạo doanh thu cho các khoản đầu tư giao thông vận tải trong khu vực. Khách du lịch sẽ có tùy chọn sử dụng đường địa phương và các cây cầu khác, mặc dù thời gian và khoảng cách di chuyển có thể thay đổi. <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải Dự án Thu phí I-205</i> cũng thảo luận về các chiến lược vận chuyển tích cực và vận chuyển công cộng.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Tất cả những cách sử dụng này sẽ cải thiện sự an toàn và khả năng di chuyển cho các cộng đồng trong khu vực, bao gồm cả cộng đồng Latinx.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Ngoài ra, hãy xem <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Để biết các cuộc thảo luận về tác động đối với các cộng đồng và dân cư chưa được phục vụ và bị loại trừ trong lịch sử hoặc hiện tại, hãy xem <i>Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> dành cho nhóm dân tộc thiểu số và thu nhập thấp và <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> dành cho các Cộng đồng Khung Công bằng khác, bao gồm người già, người khuyết tật, và những người có trình độ tiếng Anh hạn chế.</li> <li>Xem <i>Báo cáo kỹ thuật cộng đồng và tài nguyên xã hội I-205</i>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 15 tháng 8 năm 2021, lúc 10:00 sáng	Nhóm thảo luận tiếng Trung – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thu phí Oregon</li> <li>Chương trình thu phí định kỳ Cập nhật eNews</li> <li>Phương tiện truyền thông xã hội của ODOT (Facebook, Instagram, Twitter và LinkedIn)</li> <li>Các đối tác, bao gồm EMAC, CELS và các ủy ban khu vực</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Châu Á</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sơ lược về RMPP và thu phí</li> <li>Trả lời các câu hỏi làm rõ về Dự án</li> <li>Danh sách các lợi ích</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động định tuyến lại đến đường phố địa phương.</li> <li>Lo ngại về các giai đoạn thu phí ban đầu và quá trình chuyển đổi sang trả phí.</li> <li>Đề xuất cung cấp thẻ sử dụng y tế, làn đường tốc hành, tùy chọn xe buýt tốc hành và chỉ thu phí trong giờ cao điểm.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>ODOT sẽ đảm bảo rằng các biện pháp giảm thiểu được áp dụng trước khi bắt đầu thu phí và sẽ làm việc với chính quyền địa phương và các tổ chức dựa vào cộng đồng để đảm bảo công chúng được thông báo đầy đủ trong giai đoạn đầu thu phí.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> </ol>
Ngày 16 tháng 8 năm 2021, lúc 5:00 chiều	Nhóm thảo luận người Mỹ bản địa – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thu phí Oregon</li> <li>Chương trình thu phí định kỳ Cập nhật eNews</li> <li>Phương tiện truyền thông xã hội của ODOT (Facebook, Instagram, Twitter và LinkedIn)</li> <li>Các đối tác, bao gồm EMAC, CELS và các ủy ban khu vực</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người Mỹ da đỏ và thổ dân Alaska</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sơ lược về RMPP và thu phí</li> <li>Trả lời các câu hỏi làm rõ về Dự án</li> <li>Danh sách các lợi ích</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động tài chính, đặc biệt là đối với người lao động.</li> <li>Đề nghị có mức thu phí hàng tháng đối với những người đi trên hành lang nhiều.</li> <li>Đề xuất có một mức thu phí bất kể thời gian nào trong ngày.</li> <li>Đề xuất cung cấp mức giá thấp hơn cho những người đi chung xe.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Xem chương về Giải pháp thay thế dự án trong <i>Đánh giá môi trường của dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 4 tháng 8 năm 2021, lúc 5:30 chiều	Nhóm thảo luận tiếng Việt – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thu phí Oregon</li> <li>Chương trình thu phí định kỳ Cập nhật eNews</li> <li>Phương tiện truyền thông xã hội của ODOT (Facebook, Instagram, Twitter và LinkedIn)</li> <li>Các đối tác, bao gồm EMAC, CELS và các ủy ban khu vực</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Châu Á</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sơ lược về RMPP và thu phí</li> <li>Trả lời các câu hỏi làm rõ về Dự án</li> <li>Danh sách các lợi ích</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động tài chính đối với các thành viên cộng đồng có thu nhập thấp.</li> <li>Yêu cầu hiểu rõ hơn về cách ODOT sẽ sử dụng số tiền thu được từ việc thu phí.</li> <li>Hỗ trợ các tùy chọn vận chuyển miễn phí.</li> <li>Yêu cầu hỗ trợ ngôn ngữ về cách trả phí.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống.</li> </ol>
Ngày 13 tháng 9 năm 2021, lúc 6:00 chiều	Nhóm Thảo luận Người Mỹ gốc Phi/Da đen – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thu phí Oregon</li> <li>Chương trình thu phí định kỳ Cập nhật eNews</li> <li>Phương tiện truyền thông xã hội của ODOT (Facebook, Instagram, Twitter và LinkedIn)</li> <li>Các đối tác, bao gồm EMAC, CELS và các ủy ban khu vực</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da đen/Mỹ gốc Phi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bối cảnh của Dự án Định giá Di động Khu vực</li> <li>Trả lời các câu hỏi làm rõ về Dự án</li> <li>Danh sách các lợi ích dự kiến</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các câu hỏi về thu nhập sẽ ảnh hưởng như thế nào đến chi phí thu phí.</li> <li>Lo ngại rằng không phải ai cũng có thể thay đổi lịch trình của mình để tránh phí cầu đường cao hơn.</li> <li>Lo ngại về thực thi trốn thu phí.</li> <li>Các câu hỏi về cách ODOT sẽ trả lại phí cho cộng đồng.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem câu trả lời cho Câu hỏi 1 ở trên. Ngoài ra, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Tất cả những cách sử dụng này sẽ cải thiện sự an toàn và khả năng di chuyển cho các cộng đồng trong khu vực.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
3 tháng 8 – 16 tháng 10 năm 2020	Khai mạc trực tuyến và Khảo sát trực tuyến – Áo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Được chia sẻ trên trang web Dự án</li> <li>Được chia sẻ thông qua các nhà mở trực tuyến</li> <li>Được quảng cáo thông qua các cuộc họp giao ban, Nhóm làm việc dự án, các cuộc họp của ủy ban cố vấn và hội thảo trên web cộng đồng</li> <li>Thông tin dự án được chia sẻ theo nhiều cách khác nhau bằng đồ họa và video</li> <li>Được dịch sang nhiều ngôn ngữ, bao gồm tiếng Trung giản thể và phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Dân số có thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web bao gồm tám “trạm” ảo với các video và tài liệu thông tin về thu phí hiện đại</li> <li>Trang web bao gồm thông tin về tối- Dự án thu phí 205</li> <li>Bản thảo mục đích và nhu cầu của dự án thu phí I-205</li> <li>đề xuất thay thế</li> <li>Khảo sát trực tuyến để thu thập phản hồi của các bên liên quan và công chúng</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nhận xét chung từ tất cả các cộng đồng công lý môi trường: hỗ trợ vận chuyển đa phương thức đến hành lang.</li> <li>Nhận xét chung từ tất cả các cộng đồng công lý môi trường: thiếu tin tưởng.</li> <li>Nhận xét chung từ tất cả các cộng đồng công lý môi trường: lo ngại về chi phí sinh hoạt ngày càng tăng trong khu vực Dự án.</li> <li>Những người có thu nhập thấp đã xác định nhu cầu “giảm thiểu tác động của việc thu phí đối với những người có thu nhập thấp.”</li> <li>Những người có thu nhập thấp đã xác định nhu cầu “cung cấp các tuyến đường lái xe thay thế, không thu phí.”</li> <li>Những người có thu nhập thấp bày tỏ lo ngại về việc định tuyến lại và chuyển hướng.</li> <li>Những người trả lời gốc Á và gốc Tây Ban Nha và những người trả lời là người lớn tuổi bày tỏ mong muốn lớn hơn để đảm bảo rằng hệ thống định giá dễ hiểu và dễ sử dụng.</li> <li>Sự công bằng là mối quan tâm hàng đầu của những người trả lời gốc Tây Ban Nha.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>ODOT là một cơ quan chính phủ có nhiệm vụ phục vụ người dân Oregon. Cơ quan Lập pháp Oregon, thông qua các đại diện được bầu của người dân Oregon, giám sát cơ quan và công việc của cơ quan này. Bắt đầu với Dự án Thu phí I-205, ODOT đang thay đổi quy trình tiêu chuẩn của mình để thu hút các bên liên quan trong cộng đồng vào quá trình phân tích và lập kế hoạch sớm hơn nhiều. Điều này có nghĩa là không phải lúc nào chúng tôi cũng có sẵn câu trả lời và dữ liệu khi chúng tôi thu hút các thành viên cộng đồng và phản hồi của cộng đồng sẽ rất quan trọng để thông báo các khuyến nghị mà ODOT gửi tới cơ quan lập pháp tiểu bang. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động, và <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem trả lời Câu hỏi 3.</li> <li>Xem trả lời Câu hỏi 1.</li> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205 nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT đang tập trung vốn chủ sở hữu vào dự án thu phí; xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang Ủy ban Cố vấn Tính di động và Tính công bằng, và <a href="#">Khung khổ Công bằng</a>.</li> </ol>
Cuối tháng 6 năm 2021 đến tháng 8 năm 2021	Khảo sát về mức độ tương tác vào mùa hè năm 2021 – Trực tuyến và Báo chí	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quảng cáo trực tuyến thông qua phương tiện truyền thông xã hội, email và thông qua các nhóm thảo luận</li> <li>Khảo sát trên giấy được cung cấp bằng tiếng Anh, tiếng Nga và tiếng Việt</li> <li>Liên lạc viên tham gia cộng đồng cho cộng đồng người Mỹ gốc Phi/Da đen phân phát và thu thập các bản khảo sát tại chợ nông sản</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Dân số có thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cuộc khảo sát đã hỏi về các điều kiện hiện tại trên I-5 và I-205 ở Portland lớn hơn, những thách thức về giao thông vận tải, lợi ích chính của việc thu phí và các giải pháp thay thế được đề xuất.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Phản hồi của Người da đen, Người bản địa và Người da màu (59%) đã xác định lợi ích quan trọng của việc thu phí là giảm bớt số giờ lưu lượng truy cập chậm.</li> <li>Các câu trả lời của người Mỹ gốc Phi/Da đen/Châu Phi và người Mỹ gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh đã xác định mức phí cầu đường thấp hơn đối với những người lái xe có thu nhập thấp là cách giúp người dân thực hiện chương trình thu phí dễ dàng hơn.</li> <li>Câu trả lời của người gốc Tây Ban Nha/Mỹ Latinh (81%) cho biết họ sẽ cân nhắc trả phí cầu đường để tiết kiệm 30 phút thời gian di chuyển.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Giảm số giờ lưu thông chậm là mục tiêu chính của Dự án Thu phí I-205. ODOT sẽ tiếp tục lập mô hình các mô hình giao thông tiềm năng theo các giả định giảm thiểu và thu phí khác nhau.</li> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 29 tháng 6 năm 2020, 5:30 – 8:00 chiều	Cuộc họp EMAC #1 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cuộc họp đầu tiên của EMAC để thảo luận về những bất công lịch sử, sự công bằng và bất bình đẳng trong các chính sách giao thông vận tải hiện tại, cách thu phí có thể tạo ra lợi ích cho mọi người, các số liệu về cách ODOT đang thực hiện những điều khác biệt và các câu hỏi, mối quan tâm và nỗi sợ hãi khác của ủy ban.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các cuộc thảo luận về phân biệt chủng tộc có hệ thống và các quyết định lập kế hoạch trong quá khứ đã ảnh hưởng như thế nào đến cộng đồng Da đen, Người bản địa và người da màu.</li> <li>Các kết quả sức khỏe được ghi nhận liên quan đến các khu dân cư gần đường cao tốc và điều này ảnh hưởng như thế nào đến các cộng đồng có thu nhập thấp và cộng đồng da màu.</li> <li>Các thành viên của ủy ban chỉ ra rằng phí cầu đường cần được kết hợp với các chiến lược giảm thiểu và cải thiện khả năng di chuyển chẳng hạn như tùy chọn quy mô trượt, giảm giá và phát triển các phương án vận chuyển thay thế.</li> <li>Tầm quan trọng được công nhận của quá cảnh. Khuyến nghị rằng một phần doanh thu thu phí nên được dùng để cải thiện quá trình vận chuyển.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT nhận ra tác hại gây ra cho cộng đồng thông qua các quyết định lập kế hoạch trong quá khứ. Chúng tôi đang làm việc để thay đổi các thông lệ trong tương lai, bắt đầu với Dự án I-205. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> <li>Để đánh giá tác động sức khỏe, hãy xem <a href="#">Báo cáo kỹ thuật chất lượng không khí của dự án thu phí I-205</a> về chất lượng không khí, <a href="#">Báo cáo kỹ thuật tiếng ồn</a> về tiếng ồn và <a href="#">Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải</a> về an toàn đường bộ. <i>tôi- Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí 205</i> cũng mô tả một cách định tính những tác động này đối với dân số Công lý Môi trường trong chương Hậu quả Môi trường.</li> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong <a href="#">Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</a>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <a href="#">Báo cáo thu phí thu nhập thấp</a>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <a href="#">Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</a> và chương về Hậu quả Môi trường trong <a href="#">Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</a>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 28 tháng 7 năm 2020, 3:30 – 6:00 chiều	Cuộc họp EMAC #2 – Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về các dự án thu phí I-205 và I-5</li> <li>Tổng quan về sự tham gia của các bên liên quan</li> <li>Dự thảo Khung vốn chủ sở hữu của các dự án thu phí I-205 và I-5</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nhấn mạnh tầm quan trọng của khả năng chi trả trong cuộc khủng hoảng kinh tế hiện nay của COVID-19.</li> <li>Đã nhận xét về sự cần thiết phải cung cấp bản dịch khi nói đến sự tham gia của cộng đồng toàn diện.</li> <li>Tầm quan trọng của việc sử dụng phương pháp tiếp cận thông tin về chấn thương, nhận thức được các câu hỏi mà họ đưa ra đối với các thành viên cộng đồng khi xem xét tình hình với COVID-19, các phong trào công bằng xã hội và suy thoái kinh tế.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022. Để biết những thay đổi dài hạn trong mô hình đi lại, hãy xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Ví dụ: đối với giai đoạn tham gia Dự án Thu phí I-205 vào Mùa hè/Thu năm 2020, tài liệu Dự án và khảo sát trực tuyến đã được dịch sang nhiều ngôn ngữ được sử dụng trong khu vực Dự án: tiếng Trung giản thể và phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt. Các liên lạc viên cộng đồng đã giúp làm việc với các cộng đồng ngôn ngữ khác nhau trong khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin Dự án và thu thập phản hồi trong quá trình tham gia này. ODOT đã dịch toàn bộ buổi khai mạc trực tuyến sang tiếng Tây Ban Nha và quảng cáo trang web tiếng Tây Ban Nha thông qua quảng cáo kỹ thuật số và báo in bằng ngôn ngữ này trên các ấn phẩm tiếng Tây Ban Nha (kỹ thuật số, báo in và đài phát thanh). ODOT cũng đã dịch một tờ thông tin về Dự án sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> <li>ODOT nhận ra tác hại gây ra cho cộng đồng thông qua các quyết định lập kế hoạch trong quá khứ. Chúng tôi đang làm việc để thay đổi các thông lệ trong tương lai, bắt đầu với Dự án I-205. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> </ol>
Ngày 26 tháng 8 năm 2020, 3:30 – 6:00 chiều	Cuộc họp EMAC #3 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bối cảnh về House Bill 2017.</li> <li>Làm rõ rằng doanh thu phí sẽ được sử dụng trong hành lang mà nó được thu từ đó.</li> <li>Lịch sử lập kế hoạch và thực hiện trên I-205.</li> <li>Xem xét Chỉ số Công bằng Vận tải.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đề xuất sử dụng Đánh giá tác động sức khỏe.</li> <li>Bày tỏ mối quan tâm đối với những người có thu nhập thấp và đi qua hành lang để làm việc.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xem <i>Báo cáo Công nghệ Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Toll I-205</i> để biết Đánh giá Tác động Sức khỏe nhằm định lượng các tác động sức khỏe.</li> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 14 tháng 10 năm 2020, 3:30 – 6:00 chiều	Cuộc họp EMAC #4 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Điều lệ ủy ban và quy trình khuyến nghị</li> <li>Lịch trình dự án thu phí I-205</li> <li>Tiêu chí đánh giá và thước đo hiệu quả</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bày tỏ lo ngại về giới hạn của việc sử dụng khảo sát và đặc biệt là việc nhận phản hồi khảo sát từ nhiều nhóm người dùng khác nhau.</li> <li>Thể hiện sự cần thiết của các tiêu chí cụ thể và các biện pháp thực hiện để đo lường đúng các mục tiêu.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi đang sử dụng nhiều phương pháp tương tác khác nhau, bao gồm mở cửa, hội thảo trên web, họp giao ban với các quan chức được bầu tại địa phương và các nhóm cộng đồng, nhóm làm việc của Chương trình thu phí, nhóm thảo luận đa ngôn ngữ, phương tiện truyền thông xã hội, hãng tin địa phương, quảng cáo trên báo tiếng Tây Ban Nha và liên lạc viên tham gia cộng đồng đa ngôn ngữ. Chúng tôi cũng nhận được nhận xét qua email, thư và thư thoại. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> <li>Mỗi Báo cáo Kỹ thuật cho Dự án Thu phí I-205 đều có Bản ghi Phương pháp nêu rõ các biện pháp thực hiện cho từng Báo cáo Kỹ thuật. Xem <a href="#">Bản ghi nhớ về Phương pháp Công lý Môi trường</a>.</li> </ol>
Ngày 10 tháng 12 năm 2020, 3:30 – 6:00 chiều	Cuộc họp EMAC #5 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khung công bằng I-205</li> <li>Điều lệ EMAC</li> <li>Các kết quả được đánh giá của Kế hoạch Tham gia và Kết quả của Dự án Thu phí I-205</li> <li>Giới thiệu về CELS</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tầm quan trọng của tính minh bạch với những tác động đối với doanh thu và cách sử dụng lời khuyên từ ủy ban.</li> <li>Cần tham gia với các doanh nghiệp nhỏ, cộng đồng hoạt động và công bằng môi trường, các nhóm liên quan, những người phụ thuộc vào phương tiện công cộng, người cao tuổi, thanh niên, trung tâm dành cho người cao tuổi, những người không được tiếp cận với công nghệ và internet, v.v.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> <li>ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính di động và Tính công bằng</a>, và <a href="#">Khuôn khổ Công bằng</a>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 3 tháng 2 năm 2021, 3:30 – 6:00 chiều	Cuộc họp EMAC #6 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dự thảo tài liệu đo lường hiệu suất công bằng quy trình</li> <li>Cập nhật chương trình thu phí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hỗ trợ tăng kinh phí cho giao thông vận tải, các dự án quá cảnh và các phương thức vận chuyển thay thế.</li> <li>Các câu hỏi về cách tạo ra một hệ thống thu phí công bằng và quy trình sẽ ưu tiên các nỗ lực giảm thiểu và cộng đồng như thế nào.</li> <li>Các câu hỏi về doanh thu thu phí sẽ được chi tiêu như thế nào.</li> <li>Những lo ngại về sự công bằng, chuyển hướng, công bằng, khí hậu và quản lý tắc nghẽn, cũng như tác động của việc thu phí đối với tài chính, sức khỏe và cho thấy nhu cầu vận chuyển nhiều hơn.</li> <li>Yêu cầu xem giảm thiểu bao gồm như là một phần của chương trình thu phí.</li> <li>Đề xuất định lượng tác động sức khỏe.</li> <li>Ghi nhận tầm quan trọng của việc xem xét bối cảnh lịch sử về nguyên nhân gây ra sự chênh lệch đối với những người bị ảnh hưởng trong lịch sử.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính di động và Tính công bằng</a>, và <a href="#">Khuôn khổ Công bằng</a>.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định.</li> <li>Quy trình đánh giá môi trường của Dự án thu phí I-205 bao gồm các báo cáo kỹ thuật khác nhau, bao gồm chất lượng không khí, kinh tế, năng lượng và khí nhà kính, công bằng môi trường, công bằng, tiếng ồn, tài nguyên xã hội và cộng đồng, chất lượng hình ảnh, giao thông vận tải và tác động tích lũy. Xem từng báo cáo kỹ thuật để biết thêm chi tiết.</li> <li>ODOT được yêu cầu xác định các giải pháp—còn được gọi là giảm thiểu—đối với các tác động bất lợi như một phần của quy trình xem xét môi trường. Dự thảo Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí I-205 sẽ bao gồm đề xuất giảm thiểu cho các khu vực được xác định là có tác động. Sau nhận xét của công chúng, Đánh giá Môi trường sửa đổi với các dự án giảm thiểu cụ thể sẽ được gửi đến FHWA để xem xét lần cuối. Sau khi FHWA phê duyệt tài liệu, các dự án giảm thiểu sẽ trở thành một phần của dự án thu phí và ODOT sẽ chịu trách nhiệm triển khai N.</li> <li>Để đánh giá tác động sức khỏe, hãy xem <i>Báo cáo kỹ thuật chất lượng không khí của dự án thu phí I-205</i> về chất lượng không khí, <i>Báo cáo kỹ thuật tiếng ồn</i> về tiếng ồn và <i>Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải</i> về an toàn đường bộ. <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> cũng mô tả một cách định tính những tác động này đối với dân số Công lý Môi trường trong chương Hậu quả Môi trường. Xem <i>Báo cáo kỹ thuật cộng đồng và tài nguyên xã hội của dự án thu phí I-205</i> để biết các đánh giá tác động sức khỏe nhằm định lượng các tác động sức khỏe.</li> <li>ODOT nhận ra tác hại gây ra cho cộng đồng thông qua các quyết định lập kế hoạch trong quá khứ. Chúng tôi đang làm việc để thay đổi các thông lệ trong tương lai, bắt đầu với Dự án I-205. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và <a href="#">Khuôn khổ Tính công bằng</a>.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 31 tháng 3 năm 2021, 3:30 – 5:15 chiều	Cuộc họp EMAC #7 – Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kế hoạch trò chơi EMAC 2021-2022</li> <li>I-205 Kết quả Đo lường Hiệu suất Vốn chủ sở hữu</li> <li>Các biện pháp đo lường hiệu suất công bằng quy trình</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Câu hỏi về ai sẽ điều hành các hoạt động thu phí. Lo ngại rằng một công ty tư nhân sẽ không hành động vì lợi ích tốt nhất của công chúng.</li> <li>Cần minh bạch trong cách thu và sử dụng quỹ. Cần câu trả lời về số tiền sẽ được chuyển đến các dự án đường cao tốc, đầu tư cổ phần và vận chuyển/đa phương thức.</li> <li>Cần giữ niềm tin như một mục tiêu đầy khát vọng trong tài liệu đo lường hiệu suất. Có sự thiếu tin tưởng vào chính phủ do thiếu minh bạch và giao tiếp trong lịch sử.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập các mức phí và chính sách xác định cách thức thực hiện các hoạt động thu phí. Bất kỳ công ty tư nhân nào được thuê để thực hiện một phần hoạt động sẽ phải tuân thủ các chính sách do Ủy ban đặt ra và sẽ được ODOT giám sát. ODOT là một cơ quan chính phủ có nhiệm vụ phục vụ người dân Oregon. Cơ quan Lập pháp Oregon, thông qua các đại diện được bầu của người dân Oregon, giám sát cơ quan và công việc của cơ quan này.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> <li>ODOT là một cơ quan chính phủ có nhiệm vụ phục vụ người dân Oregon. Cơ quan Lập pháp Oregon, thông qua các đại diện được bầu của người dân Oregon, giám sát cơ quan và công việc của cơ quan này. Bắt đầu với Dự án Thu phí I-205, ODOT đang thay đổi quy trình tiêu chuẩn của mình để thu hút các bên liên quan trong cộng đồng vào quá trình phân tích và lập kế hoạch sớm hơn nhiều. Điều này có nghĩa là không phải lúc nào chúng tôi cũng có sẵn câu trả lời và dữ liệu khi chúng tôi thu hút các thành viên cộng đồng và phản hồi của cộng đồng sẽ rất quan trọng để thông báo các khuyến nghị mà ODOT gửi tới cơ quan lập pháp tiểu bang. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy truy cập trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và trang <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 28 tháng 4 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #8 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các cơ hội và đầu tư quá cảnh và đa phương thức</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cần cung cấp sự rõ ràng về các chương trình khả năng chi trả cho hành khách có thu nhập thấp, cũng như miễn trừ cho các loại khách du lịch đường bộ khác nhau như người đi chung xe và phương tiện công cộng (ví dụ: thẻ quá cảnh, tùy chọn miễn phí, mức thu phí thu nhập thấp).</li> <li>Quan hệ đối tác với các tổ chức vận chuyển, tổ chức dựa vào cộng đồng, cộng đồng, v.v. là rất quan trọng để việc thu phí hoạt động hiệu quả và cho thấy rằng ODOT cam kết thực hiện công bằng.</li> <li>Trước tiên, các chiến lược nên tập trung vào BIPOC, các cộng đồng có thu nhập thấp và các cộng đồng gặp khó khăn về giao thông trong lịch sử và hiện tại.</li> <li>Thiết lập và chỉ đạo các quỹ phục hồi thông qua các tổ chức dựa vào cộng đồng, những tổ chức biết rõ nhất nhu cầu của mọi người và có thể giúp ODOT lấy lại lòng tin.</li> <li>Xem xét an toàn (cả an toàn vật lý và an toàn nhận thức) cho tất cả người dùng.</li> <li>Xem xét thời gian di chuyển của phương tiện vận chuyển và thời gian mọi người mất bao lâu để tiếp cận công việc bằng phương tiện công cộng.</li> <li>Xác định và cam kết trả trước các khoản đầu tư và phân bổ doanh thu. Xác định một tập hợp các tỷ lệ phần trăm doanh thu thu phí rỗng cho các tùy chọn phương thức khác nhau, chẳng hạn như chuyển tuyến, vận chuyển tích cực và cải thiện đường cao tốc.</li> <li>Xe chuyển tuyến, xe cấp cứu, xe đi chung/xe vanpool, xe y tế không khẩn cấp, xe phi lợi nhuận và các dịch vụ xã hội nên được miễn phí cầu đường (ví dụ: Ride Connection và dịch vụ con người).</li> <li>Cần xem xét các khu vực địa lý khác nhau (đô thị, ngoại ô, nông thôn) và cấu trúc liên kết (đồi dốc, cần băng qua nước).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> <li>ODOT nhận ra tác hại gây ra cho cộng đồng thông qua các quyết định lập kế hoạch trong quá khứ. Chúng tôi đang làm việc để thay đổi các thông lệ trong tương lai, bắt đầu với Dự án I-205. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> <li>Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động sẽ tiếp tục thảo luận các khả năng về cách tham gia CBO và CBO nào nên tham gia.</li> <li>Xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> để biết chi tiết về an toàn đường bộ. <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> cũng mô tả một cách định tính những tác động này đối với dân số Công lý Môi trường trong chương Hậu quả Môi trường.</li> <li>Để biết các tác động đối với phương tiện vận chuyển, hãy xem phần Tác động của phương tiện vận chuyển trong chương Hậu quả môi trường trong <i>Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205</i>. Để biết các tác động đối với các cá nhân, hãy xem phần về các Kịch bản Đại diện trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> <li>Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem phần thảo luận về Lĩnh vực Tác động Tiềm tàng trong Chương Phương pháp luận của <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 26 tháng 5 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #9 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chuyển tuyến EMAC &amp; Khuyến nghị đa phương thức</li> <li>Khuyến nghị của EMAC về Chính sách, Chiến lược và Biện pháp Thực hiện</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Cần minh bạch xung quanh các quỹ có sẵn để cải thiện an toàn và đầu tư đa phương thức.</li> <li>Khi được hỏi ai sẽ là người lãnh đạo tầm nhìn quá cảnh khu vực. Tầm nhìn này sẽ phản ánh một hệ thống giá vé tích hợp và dễ sử dụng bao gồm tất cả các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển địa phương trên hành lang I-205.</li> <li>Câu hỏi về việc liệu có những hạn chế hiến pháp mà các cơ sở có thể nhận đầu tư từ việc thu phí, chẳng hạn như những cơ sở không nằm trong quyền ưu tiên (ví dụ: giá để xe đạp ở trường học và nơi làm việc).</li> <li>Câu hỏi về cách các dự án Get Moving 2020 sẽ phù hợp với các tác động chuyển hướng dọc theo hành lang I-205. Bày tỏ nhu cầu thúc đẩy các dự án cải thiện vốn đã được xác định trong khu vực.</li> <li>Mong muốn tìm hiểu sâu hơn về dịch vụ xe buýt trên vai và tính di động trong khu vực.</li> <li>Cơ hội được xác định để sáng tạo với nguồn tài trợ và cung cấp lợi ích trên nhiều dịch vụ. Đề xuất ý tưởng phát triển một ứng dụng để truy cập vào tất cả các dịch vụ chuyển tuyến và phi lợi nhuận tại địa phương, để giảm bớt các rào cản đối với việc sử dụng chuyển tuyến.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> <li>Garet Prior (ODOT) lưu ý rằng việc xác định ai là người lãnh đạo tầm nhìn vận chuyển trong tương lai là rất quan trọng và việc này sẽ được thực hiện với sự phối hợp với các đối tác của ODOT và các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển lớn. Garet nói thêm rằng EMAC xác định nhu cầu về tầm nhìn này sẽ giúp tiếp tục thảo luận.</li> <li>Tương tự, liên quan đến các hạn chế hiến định, vai trò của EMAC trong việc xác định những nhu cầu đó sẽ rất hữu ích để nhóm có thể đề xuất EMAC phân định giữa những gì nên nằm trong hoặc bên ngoài các hạn chế.</li> <li>Garet nhắc lại nhận xét liên quan đến các dự án Get Move 2020 và ủng hộ việc xác định các nhu cầu hiện có và đề xuất các giải pháp dựa trên phân tích tác động.</li> <li>Nhận xét được ghi nhận và ý tưởng sẽ được thảo luận thêm trong EMAC.</li> <li>Garet cảm ơn thành viên đã đưa ra nhận xét đó và lưu ý rằng ngôn ngữ chiến lược liên quan đến khả năng tương tác đang thúc đẩy ý tưởng đó.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 23 tháng 6 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #10 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nghiên cứu Sức khỏe và An toàn Khu dân cư</li> <li>Các Lựa chọn Chiến lược &amp; Chính sách An toàn và Sức khỏe Khu phố</li> <li>Các Biện pháp Thực hiện Sức khỏe và An toàn của Khu phố (bao gồm Bản đồ Tài nguyên Xã hội)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Báo cáo các nhu cầu và thách thức cụ thể liên quan đến các trung tâm lọc máu.</li> <li>Bày tỏ tầm quan trọng của việc hiểu việc thu phí sẽ ảnh hưởng như thế nào đến số km phương tiện di chuyển (trên đường cao tốc và qua các vùng lân cận), việc sử dụng phương tiện một người, khả năng tiếp cận việc làm và chất lượng không khí.</li> <li>Đã thảo luận về kích thước của bán kính chuyển hướng và khu vực địa lý mà các khoản đầu tư có thể được thực hiện. Bày tỏ mong muốn mạnh mẽ rằng các khoản đầu tư không chỉ giới hạn ở đường cao tốc.</li> <li>Sự tắc nghẽn có thể gây thêm căng thẳng cho sức khỏe tâm thần. Hệ thống thu phí nên bao gồm các hoạt động thông báo về chấn thương.</li> <li>Cộng đồng biết rõ nhất. Nó nên có tiếng nói trong việc thiết kế các chương trình tăng cường sức khỏe trên I-205 và các hành lang khu vực.</li> <li>Cần bao gồm các tài xế tình nguyện cho các cuộc hẹn khám sức khỏe và các bữa ăn trên xe trong các chính sách miễn phí.</li> <li>Đề xuất các cuộc phỏng vấn sâu và cá nhân để hiểu tác động đối với những người và cộng đồng khác nhau. Đề xuất sử dụng các công cụ khác nhau để liên lạc, không chỉ bản đồ.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các chuyến đi y tế sẽ được coi là một phần của nỗ lực giảm thiểu. Chúng tôi đang xem xét miễn trừ cho việc đưa đón đến các cuộc hẹn khám sức khỏe. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Để biết các tác động đối với số km phương tiện đã đi và phương tiện một người, hãy xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải Dự án Thu phí I-205</i> và <i>Báo cáo Kỹ thuật Chất lượng Không khí</i>. Để tiếp cận công việc, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> để biết phân tích về khả năng tiếp cận.</li> <li>Để thảo luận về khu vực phân tích để chuyển hướng, hãy xem <i>Báo cáo Phương pháp luận</i>. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>ODOT nhận ra tác hại gây ra cho cộng đồng thông qua các quyết định lập kế hoạch trong quá khứ. Chúng tôi đang làm việc để thay đổi các thông lệ trong tương lai, bắt đầu với Dự án I-205. Để biết thêm thông tin về cách ODOT tập trung vào tính công bằng trong dự án thu phí, hãy xem trang <a href="#">Tính di động và Tính công bằng</a>, trang <a href="#">Ủy ban Tư vấn Tính công bằng và Tính di động</a>, và <a href="#">Khung tính Công bằng</a>.</li> <li>ODOT sẽ tiếp tục làm việc với các cộng đồng bị ảnh hưởng, các tổ chức dựa vào cộng đồng và Ủy ban Cố vấn Di động và Công bằng về các biện pháp giảm thiểu.</li> <li>Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động sẽ tiếp tục làm việc với các khuyến nghị xung quanh các trường hợp miễn trừ.</li> <li>Gợi ý ghi nhận. Chúng tôi đang sử dụng nhiều phương pháp tương tác khác nhau, bao gồm mở cửa, hội thảo trên web, họp giao ban với các quan chức được bầu tại địa phương và các nhóm cộng đồng, nhóm làm việc của Chương trình thu phí, nhóm thảo luận đa ngôn ngữ, phương tiện truyền thông xã hội, hăng tin địa phương, quảng cáo trên báo tiếng Tây Ban Nha và liên lạc viên tham gia cộng đồng đa ngôn ngữ. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 28 tháng 7 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #11 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>An toàn và Sức khỏe Khu dân cư: Các Lựa chọn Chiến lược và Chính sách EMAC</li> <li>Khuyến nghị [DRAFT] của EMAC cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon</li> <li>Kế hoạch Hỗ trợ EMAC của ODOT</li> <li>Các Biện pháp Hiệu suất An toàn và Sức khỏe Khu dân cư của Dự án Thu phí I-205 cập nhật</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về kế hoạch tài chính cho doanh thu thu phí và cách đầu tư công bằng sẽ được thực hiện. Các cam kết tài trợ gần đây đã được thực hiện đối với việc xây dựng Cầu Abernethy. Không rõ số tiền còn lại sẽ được cung cấp cho các khoản đầu tư khác nhau.</li> <li>Lo ngại rằng nếu tài trợ chỉ dành cho các dự án dài hạn, thì tiền sẽ không đến được với cộng đồng cho các dự án nhỏ hơn hoặc những nỗ lực khác sẽ tạo ra tác động trực tiếp hơn. Đề xuất nêu rõ “tài trợ cho các dự án nhỏ hơn dựa vào cộng đồng” trong các chiến lược và chính sách để đảm bảo đầu tư công bằng. Bày tỏ sự ủng hộ đối với việc đầu tư vào các dự án dựa vào cộng đồng trước khi xây dựng cơ sở hạ tầng lớn.</li> <li>Cần thông tin chi tiết xung quanh các thuật ngữ được sử dụng, chẳng hạn như “an toàn” và những gì được coi là “gần” cộng đồng. Bày tỏ mong muốn có một chỉ mục hoặc bảng thuật ngữ về các thuật ngữ được sử dụng.</li> <li>Câu hỏi về cách thu thập phản hồi về Chương trình thu phí từ các cộng đồng Khung công bằng (về mặt quy trình).</li> <li>Câu hỏi về cách EMAC có thể biết mức độ phản kháng của cộng đồng từ các cộng đồng trong Khung công bằng và cách giảm thiểu.</li> <li>Đề xuất mời phản hồi từ những người đi du lịch mà không có ô tô để xác định nhu cầu của họ và cải thiện trải nghiệm của họ.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205 là một trong những mục tiêu chính của Dự án Thu phí I-205. Ngoài ra, doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Xem trả lời Câu hỏi 1.</li> <li>Jessica Stanton (Điều phối viên EMAC) đã hỏi liệu thành viên ủy ban có muốn xem bảng thuật ngữ hoặc chỉ mục trong gói khuyến nghị hay không. Thành viên ủy ban cho biết họ muốn xem đó là một tài liệu riêng biệt, bao gồm các ước tính tài chính và định nghĩa các thuật ngữ (chẳng hạn như “thu nhập thấp”). Hiện có Bảng thuật ngữ Đánh giá Môi trường Dự án Thu phí I-205 và các báo cáo kỹ thuật cụ thể sẽ bao gồm các định nghĩa. Ngoài ra, hãy xem Khung công bằng để biết các định nghĩa liên quan đến các khái niệm như công bằng, công bằng và các rào cản lịch sử.</li> <li>Ping Khaw (Nhóm dự án) lưu ý rằng họ vừa hoàn thành vòng tham gia cộng đồng thứ hai. Ping lưu ý rằng mặc dù đôi khi rất khó tiếp nhận ý kiến đóng góp của cộng đồng, nhưng các liên lạc viên cộng đồng có hiệu quả trong việc thu thập ý kiến đó. Các liên lạc viên cộng đồng được thông báo ngắn gọn để họ biết cách trả lời các câu hỏi cơ bản. Nếu một câu hỏi phức tạp, thì các liên lạc viên cộng đồng sẽ liên hệ với Ping để được hỗ trợ thêm. Thông tin được chia sẻ với Nhóm dự án và hầu hết thời gian các câu hỏi đều chung chung.</li> <li>Ping nói thêm rằng các liên lạc viên cộng đồng rất thông cảm khi tiếp cận các thành viên cộng đồng. Bản thân các liên lạc viên cộng đồng hiểu cư dân trong khu phố và hiểu rằng đó là một gánh nặng đau đớn cho một số cá nhân. Các liên lạc viên cộng đồng luôn tìm kiếm phản hồi và đề xuất từ người dân về các giải pháp thay thế thu phí.</li> <li>Gợi ý ghi nhận.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 26 tháng 8 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #12 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nghiên cứu khả năng chi trả</li> <li>Các lựa chọn chiến lược và chính sách về khả năng chi trả</li> <li>Các biện pháp thực hiện khả năng chi trả của dự án thu phí I-205</li> <li>Khuyến nghị [DRAFT] của EMAC cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon</li> <li>Mục đích dự thảo và tuyên bố nhu cầu của Dự án định giá đi động khu vực</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lưu ý rằng một số nghiên cứu về khả năng chi trả đã lỗi thời.</li> <li>Cần phải hiểu rõ ai đang thực sự sử dụng phương tiện công cộng và liệu các khoản đầu tư có mang lại lợi ích cho những hành khách có thu nhập thấp hay không.</li> <li>Đề xuất rằng việc cung cấp cho mọi người các khoản tín dụng để đạt được một mức độ sử dụng nhất định trong hệ thống thu phí có thể phản tác dụng và có thể dẫn đến việc lái xe nhiều hơn để được giảm giá.</li> <li>Bày tỏ sự ủng hộ đối với các ưu đãi khuyến khích đi chung xe hoặc đi chung xe/đi chung xe để giảm chi phí thu phí.</li> <li>Đề xuất rằng việc thu phí sẽ không làm tăng mức sử dụng phương tiện công cộng nếu mọi người không quan tâm đến việc sử dụng phương tiện công cộng. Hiệu quả vận chuyển cần phải được cải thiện để thu hút khách du lịch.</li> <li>Bày tỏ lo ngại rằng việc thiếu quyền truy cập vào internet đáng tin cậy có thể cản trở khả năng tải lại bộ phát đáp thông qua một hệ thống thanh toán hoàn toàn trực tuyến.</li> <li>Công nhận rằng các cơ quan vận chuyển thường có một quy trình về nơi cần đầu tư nhất và bày tỏ sự cần thiết phải hỗ trợ các cơ quan vận chuyển và quy trình của họ để thực hiện đầu tư một cách công bằng.</li> <li>Thảo luận về cách đặt định nghĩa cho "thu nhập thấp" và liệu 200% có phải là số tiền phù hợp hay không.</li> <li>Đề xuất mở rộng miễn trừ cho những người lái xe có thu nhập thấp trong việc sử dụng các khoản giảm giá hoặc tín dụng vì khoản giảm giá hoặc tín dụng này tạo ra nhiều bước hơn cho người dùng.</li> <li>Lưu ý bao gồm các biện pháp thực thi công bằng đối với các cộng đồng BIPOC.</li> <li>Nhấn mạnh sự cần thiết phải xác định các rào cản bổ sung, chẳng hạn như ngôn ngữ và công nghệ. Chương trình thu phí nên làm việc với các tổ chức cung cấp hỗ trợ công nghệ cho những người cần nó.</li> <li>Một số người có thể lo ngại về quyền riêng tư về bộ tiếp sóng.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Chúng tôi sẽ tiếp tục nghiên cứu cách xác định chính xác nhất "thu nhập thấp" và để đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Chúng tôi đang làm việc để xác định số tiền giảm giá và miễn trừ phù hợp để đạt được sự cân bằng giữa khả năng chi trả phí và hiệu quả thu phí.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Các ưu đãi cho dịch vụ đi chung xe và đi chung xe/xe van sẽ được coi là một phần của giảm thiểu tác động.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205, mô tả tùy chọn dựa trên tiền mặt để thanh toán phí cầu đường và các trung tâm dịch vụ khách hàng cố định.</li> <li>Xem trả lời cho câu hỏi 5.</li> <li>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất "thu nhập thấp" và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường. Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Các lựa chọn miễn trừ đang được phát triển và sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205 nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống.</li> <li>Bảo vệ người dùng' Thông tin cá nhân là ưu tiên hàng đầu đối với bất kỳ hệ thống thu phí điện tử hiện đại nào ngày nay. Các bộ tiếp sóng sẽ được cung cấp cho người dùng sẽ không có bất kỳ Thông tin nhận dạng cá nhân nào được lưu trữ trên chúng. Thông tin người dùng duy nhất được lưu trữ trên chính thiết bị là số nhận dạng thiết bị. Hệ thống thu phí sẽ bàn giao bộ tiếp sóng và biển số xe, cùng với khoản phí, cho một văn phòng riêng gọi là Trung tâm Dịch vụ Khách hàng. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng liên kết số bộ tiếp sóng và biển số xe với các tài khoản thu phí và sau đó đăng các khoản phí vào tài khoản. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng quản lý tất cả dữ liệu có tên, địa chỉ, giao dịch tài chính và thẻ tín dụng và/hoặc thông tin ngân hàng khác. Để ngăn thông tin này lọt vào tay kẻ xấu, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ được giám sát kiểm tra thường xuyên để tuân thủ các tiêu chuẩn của Ngành Thẻ Thanh toán về bảo mật dữ liệu. Kiểm toán quy trình bởi các bên độc lập sẽ kiểm tra xem dữ liệu riêng tư có được bảo vệ hay không và kiểm toán tài chính sẽ xem xét việc quản lý quỹ.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 22 tháng 9 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #13 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khả năng chi trả: Ủy ban cố vấn công bằng và di động Các lựa chọn chiến lược và chính sách ưu tiên</li> <li>Dự thảo các phương án chính sách và chiến lược được biên soạn</li> <li>Kế hoạch Hỗ trợ EMAC của ODOT</li> <li>Mục đích dự thảo và tuyên bố nhu cầu của Dự án định giá di động khu vực</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Câu hỏi về khả năng tất cả các quỹ hiện có sẽ được sử dụng để duy trì hệ thống thu phí.</li> <li>Câu hỏi về bao nhiêu phần trăm doanh thu sẽ được dùng để tài trợ cho các hoạt động của hệ thống thu phí và giảm thiểu được xác định trong NEPA, và liệu điều đó có thể giúp xác định bao nhiêu phần trăm có thể dành cho các khoản đầu tư của cộng đồng ngoài việc giảm thiểu NEPA.</li> <li>Khi được hỏi liệu các tổ chức dựa vào cộng đồng ở tiểu bang Washington có được liên hệ hay không.</li> <li>Lưu ý rằng việc tiến hành tiếp cận và tương tác trực tiếp gặp khó khăn do đại dịch.</li> <li>Lưu ý rằng thay vì sắp xếp thứ tự ưu tiên, EMAC cần sắp xếp thứ tự các chính sách và chiến lược để xác định điều gì đến trước, thứ hai, v.v. Các thành viên chưa có đủ thông tin để làm điều đó và muốn luồng thông tin tiếp tục giữa ODOT và EMAC.</li> <li>Muốn có một lời giải thích về “các rào cản lịch sử” được đề cập trong các chính sách và chiến lược để chúng rõ ràng và không lặp lại.</li> <li>Lo ngại rằng mức thu phí và doanh thu tiềm năng sẽ không được thiết lập cho đến sáu tháng trước khi bắt đầu thu phí, điều này có thể không đủ thời gian để đảm bảo rằng việc giảm thiểu được thực hiện.</li> <li>Khi được hỏi liệu EMAC có thể có thêm thông tin về số tiền sẽ có sẵn cho các dự án giảm thiểu được xác định trong NEPA hay không, để EMAC có thể ưu tiên các khuyến nghị cho các khoản đầu tư công bằng.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ủy viên Sharon Smith và Lucinda Broussard (ODOT) đã trả lời rằng rất khó có khả năng không có tiền để tài trợ cho các dự án quan trọng đối với vốn chủ sở hữu. Điều đó nói rằng, EMAC bắt buộc phải đặt ưu tiên cho các khoản đầu tư công bằng vì không phải tất cả các dự án được đề xuất đều có khả năng được tài trợ thông qua quy trình giảm thiểu NEPA. Tuy nhiên, ngoài việc giảm thiểu, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon có thể chuyển tiền để tài trợ cho các dự án còn lại.</li> <li>Lucinda thừa nhận rằng chi phí xây dựng, vận hành và bảo trì chính xác của hệ thống thu phí hiện chưa được biết. Lucinda nhắc lại rằng sẽ có sẵn tiền và việc ưu tiên các đề xuất cho các khoản đầu tư công bằng sẽ giúp đạt được kết quả mong muốn.</li> <li>Hannah trả lời rằng có, cả các tổ chức dựa vào cộng đồng và các nhóm kinh doanh ở Washington đều đang được liên hệ. Hannah cũng đề nghị gửi cho thành viên ủy ban danh sách các tổ chức và nhóm kinh doanh dựa vào cộng đồng ở Washington đang được liên hệ để thành viên ủy ban có thể xem xét chúng.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Garet và Lucinda giải thích rằng ODOT đang nói về vốn chủ sở hữu sớm hơn nhiều so với những gì thường được thực hiện, điều đó có nghĩa là vẫn chưa có nhiều thông tin. Danh sách ưu tiên nên tập trung vào những gì cần được tài trợ bất kể điều gì. Xem Khung công bằng để biết các định nghĩa liên quan đến các khái niệm như công bằng, công bằng và các rào cản lịch sử.</li> <li>Lucinda lưu ý rằng các dự án giảm thiểu được xác định thông qua quy trình NEPA để giải quyết các tác động sẽ được đưa ra trong quá trình chuẩn bị và triển khai hệ thống thu phí. Lucinda đã đề cập rằng nếu quá cảnh được xác định là một nhu cầu trong một khu vực cụ thể trong quá trình NEPA, nó sẽ được điều phối và thiết lập song song với việc triển khai hệ thống thu phí chứ không phải sau đó.</li> <li>Lucinda lưu ý rằng chúng tôi chưa biết cần giảm thiểu những gì, bởi vì chúng tôi chưa tham gia vào quy trình NEPA. Garet nói thêm rằng việc giảm thiểu sẽ được xác định trong bản dự thảo Đánh giá Môi trường sẽ được công bố để lấy ý kiến công chúng. Đây là một trong những lĩnh vực đầu tiên mà bạn sẽ thấy các cam kết của ODOT. Tỷ lệ thu phí giả định và giả định doanh thu được sử dụng trong phân tích NEPA cũng sẽ được đưa vào dự thảo Đánh giá Môi trường. Garet lưu ý rằng sẽ có một khoảng cách khoảng 1 đến 1,5 năm để Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ trải qua một quá trình xác định các khoản đầu tư chiến lược bổ sung và thiết lập mức phí. Mức thu phí cuối cùng sẽ không được thiết lập cho đến sáu tháng trước ngày đầu tiên của hệ thống thu phí.</li> </ol>
Ngày 27 tháng 10 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #14 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dự thảo Tuyên bố cơ bản EMAC</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đảm bảo rằng những người có thu nhập thấp phụ thuộc vào ô tô không phải chịu gánh nặng của hệ thống thu phí.</li> <li>Lo ngại rằng việc sử dụng VMT và SOV không thể giảm một cách công bằng nếu không có các giải pháp thay thế giao thông thuận tiện, dễ tiếp cận và giá cả phải chăng.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT cam kết thu phí một cách công bằng. Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 15 tháng 12 năm 2021, 3:30 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #15 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dự thảo kế hoạch trò chơi EMAC 2022</li> <li>Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Câu hỏi về mức độ tiếp cận đối với sự tham gia của RMPP, ai đã tiếp cận, mức độ tiếp cận đại diện như thế nào và làm cách nào để các thành viên EMAC có thể mở rộng và tăng cường mức độ tham gia đó.</li> <li>Đánh giá cao về cách tiếp cận nhóm các dự án lại với nhau và trình bày với Văn phòng Di động Đô thị.</li> <li>Mối quan tâm về cách đạt được mức giá tắc nghẽn lũy tiến cho những người có thu nhập thấp trong khi vẫn duy trì quyền riêng tư của họ.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xem <a href="#">Báo cáo mức độ tương tác của Dự án định giá di động trong khu vực vào mùa hè năm 2021</a>. Gareth Prior (ODOT) trả lời rằng Nhóm dự án đang nghiên cứu cách trình bày thông tin theo cách dễ hiểu, cách đánh giá các mục tiêu và tiến độ hiện tại cũng như cách đảm bảo chất lượng.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Bảo vệ Thông tin nhận dạng cá nhân của người dùng là ưu tiên hàng đầu đối với bất kỳ hệ thống thu phí điện tử hiện đại nào ngày nay. Các bộ tiếp sóng sẽ được cung cấp cho người dùng sẽ không có bất kỳ Thông tin nhận dạng cá nhân nào được lưu trữ trên chúng. Thông tin người dùng duy nhất được lưu trữ trên chính thiết bị là số nhận dạng thiết bị. Hệ thống thu phí sẽ bàn giao bộ tiếp sóng và biển số xe, cùng với khoản phí, cho một văn phòng riêng gọi là Trung tâm Dịch vụ Khách hàng. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng liên kết số bộ tiếp sóng và biển số xe với các tài khoản thu phí và sau đó đăng các khoản phí vào tài khoản. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng quản lý tất cả dữ liệu có tên, địa chỉ, giao dịch tài chính và thẻ tín dụng và/hoặc thông tin ngân hàng khác. Để ngăn thông tin này lọt vào tay kẻ xấu, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ được giám sát kiểm tra thường xuyên để tuân thủ các tiêu chuẩn của Ngành Thẻ Thanh toán về bảo mật dữ liệu. Kiểm toán quy trình bởi các bên độc lập sẽ kiểm tra xem dữ liệu riêng tư có được bảo vệ hay không và kiểm toán tài chính sẽ xem xét việc quản lý quỹ.</li> </ol>
Ngày 23 tháng 2 năm 2022, 3:00 – 5:00 chiều	Cuộc họp EMAC #16 - Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của ODOT</li> <li>email chuyển phát của chính phủ</li> <li>trang web EMAC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quy trình Khuyến nghị EMAC</li> <li>Mục tiêu tương tác EMAC</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Làm rõ vai trò của các CBO và xác định mức độ tự chủ của họ trong việc sử dụng nguồn thu phí.</li> <li>Đề xuất xác định tỷ lệ phần trăm doanh thu thu phí thay vì số tiền đô la nên được dành riêng cho CBO. Tuy nhiên, trong trường hợp doanh thu không đạt được mức dự kiến, các CBO sẽ nhận được một khoản tài trợ cơ bản.</li> <li>Đảm bảo rằng các biện pháp giảm thiểu VMT không tác động quá mức đến các cộng đồng trong khuôn khổ công bằng.</li> <li>Việc thu phí không nên được vận hành bởi một tổ chức vì lợi nhuận sẽ lấy tiền ra khỏi khu vực.</li> <li>EMAC nên triệu tập lại từ 1 đến 2 năm sau khi bắt đầu thu phí để xem xét kết quả công bằng và đề xuất những thay đổi cần thiết để đáp ứng các mục tiêu công bằng.</li> <li>Chương trình thu phí sẽ giúp mọi người hiểu tất cả các lựa chọn đi lại mà họ có, ngoài các phương tiện thu phí, chẳng hạn như đi chung xe, tuyến xe đạp, tuyến xe buýt, v.v.</li> <li>Làm rõ định nghĩa và mục tiêu của DBE về sự tham gia của DBE.</li> <li>Các mục tiêu cho sự tham gia của CBO nên được đóng khung theo cách đạt được những mục tiêu đó thay vì chỉ liên quan đến họ.</li> <li>Một câu hỏi chưa được giải quyết là CBO nào nên tham gia.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đề thảo luận thêm trong EMAC.</li> <li>Đề thảo luận thêm trong EMAC.</li> <li>Đảm bảo một hệ thống thu phí công bằng là một trong những ưu tiên của ODOT. Sự chú ý sẽ tiếp tục được trả cho sự công bằng trong quá trình phát triển chính sách và trong quá trình giám sát hiệu suất sau khi bắt đầu thu phí.</li> <li>Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập các mức phí và chính sách xác định cách thức thực hiện các hoạt động thu phí. Bất kỳ công ty tư nhân nào được thuê để thực hiện một phần hoạt động sẽ phải tuân thủ các chính sách do Ủy ban đặt ra và sẽ được ODOT giám sát. ODOT là một cơ quan chính phủ có nhiệm vụ phục vụ người dân Oregon. Cơ quan Lập pháp Oregon, thông qua các đại diện được bầu của người dân Oregon, giám sát cơ quan và công việc của cơ quan này.</li> <li>Đề thảo luận thêm trong EMAC.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT sẽ tiếp tục tuyên truyền nâng cao nhận thức cộng đồng về các lựa chọn vận chuyển đa phương thức và vận chuyển công cộng hiện có trong khi nỗ lực mở rộng các lựa chọn đó.</li> <li>Đề thảo luận thêm trong EMAC.</li> <li>Đề thảo luận thêm trong EMAC.</li> <li>Đề thảo luận thêm trong EMAC.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 18 tháng 8 năm 2021, 2:30 – 3:15 chiều	Hạt Multnomah Phương pháp tiếp cận chủng tộc và đạo đức đối với cộng đồng Sức khỏe (REACH) – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc gặp cá nhân với một cựu nhân viên của REACH.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Da đen/Mỹ gốc Phi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lịch sử và bối cảnh của Chương trình thu phí</li> <li>Giới thiệu văn phòng di động đô thị và các dự án cốt lõi</li> <li>Vai trò và quy trình của Khuôn khổ Công bằng và EMAC</li> <li>Dòng thời gian tương tác</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại rằng việc thu phí có thể không đủ giảm tắc nghẽn.</li> <li>Lo ngại về tác động đến các con đường và đường cao tốc khác.</li> <li>Thiếu minh bạch về cách sử dụng và sẽ sử dụng tiền.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Trong khi các cơ chế báo cáo vẫn đang được phát triển, chúng tôi sẽ hợp tác chặt chẽ với Cơ quan lập pháp và các bên liên quan trong cộng đồng để đảm bảo có báo cáo thường xuyên và chương trình thu phí đang đáp ứng các mục tiêu và mục đích của nó, một trong số đó là cải thiện tình trạng tắc nghẽn trong khu vực.</li> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> </ol>
Ngày 31 tháng 8 năm 2021, 4:00 – 4:45 chiều	Liên minh về nhà chào mừng và Liên minh cộng đồng của những người thuê nhà – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người thuê nhà, người ủng hộ, nhà phát triển nhà ở giá cả phải chăng, nhà cung cấp dịch vụ xã hội, tổ chức văn hóa cụ thể</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lịch sử và bối cảnh của Chương trình thu phí</li> <li>Giới thiệu văn phòng di động đô thị và các dự án cốt lõi</li> <li>Vai trò và quy trình của Khuôn khổ Công bằng và EMAC</li> <li>Dòng thời gian tương tác</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Câu hỏi về tính hiệu quả của việc thu phí khi chuyển phương thức di chuyển. Muốn cân bằng các mục tiêu: đường vào nhà ở giá rẻ; giảm nhu cầu giao thông; mục tiêu khí hậu; Tạo doanh thu</li> <li>Mối quan tâm về chi phí cho người thuê nhà có thu nhập thấp.</li> <li>Lo ngại về các tác động đối với mô hình nhà ở và việc làm.</li> <li>Đề xuất sự tham gia và minh bạch cho hành khách để hiểu điều kiện và nhu cầu của họ.</li> <li>Lo ngại về tác động của giao thông đối với sức khỏe và an toàn, chẳng hạn như bệnh hen suyễn.</li> <li>Lo ngại về việc thực thi tiền phạt không đồng đều.</li> <li>Nhấn mạnh sự cần thiết của các tùy chọn thanh toán khác nhau.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các câu hỏi được lưu ý. Một trong những ưu tiên của ODOT là cân bằng các mục tiêu khác nhau này.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Các Ủy ban cố vấn công bằng và di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, thẻ quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Các câu hỏi và mối quan tâm được ghi nhận. Vui lòng xem Báo cáo kỹ thuật kinh tế dự án thu phí I-205 để biết các tác động kinh tế.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT nhằm mục đích tiếp cận nhiều người dùng hệ thống thông qua quá trình tương tác. Để biết các cuộc thảo luận về tác động đối với các cộng đồng và dân cư chưa được phục vụ và bị loại trừ trong lịch sử hoặc hiện tại, hãy xem Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205 dành cho nhóm dân tộc thiểu số và thu nhập thấp và Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205 dành cho các Cộng đồng Khung Công bằng khác, bao gồm người cao tuổi, người khuyết tật và người có trình độ tiếng Anh hạn chế.</li> <li>Để đánh giá tác động sức khỏe, hãy xem Báo cáo kỹ thuật chất lượng không khí của dự án thu phí I-205 về chất lượng không khí, Báo cáo kỹ thuật tiếng ồn về tiếng ồn và Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải về an toàn đường bộ. Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205 cũng mô tả một cách định tính những tác động này đối với dân số Công lý Môi trường trong chương Hậu quả Môi trường.</li> <li>Xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205, mô tả tùy chọn dựa trên tiền mặt để thanh toán phí cầu đường và các trung tâm dịch vụ khách hàng cố định.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 8 tháng 9 năm 2021, 3:30 – 4:00 chiều	Đến đó cùng nhau Liên minh – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thu nhập thấp</li> <li>người da màu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lịch sử và bối cảnh của Chương trình thu phí</li> <li>Giới thiệu văn phòng di động đô thị và các dự án cốt lõi</li> <li>Nền dự án cải tiến khu phố hoa hồng I-5</li> <li>Vai trò và quy trình của Khuôn khổ Công bằng và EMAC</li> <li>tác động chuyển hướng</li> <li>các biện pháp khả thi</li> <li>lập bản đồ nguồn lực xã hội</li> <li>Dòng thời gian tương tác</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ghi nhận tầm quan trọng của việc cung cấp các tùy chọn cho công nghệ thu phí và làm cho hệ thống dễ dàng điều chỉnh.</li> <li>Bày tỏ lo ngại về tác động của phí cầu đường đối với người cao tuổi có thu nhập thấp/và những người khác có thu nhập cố định.</li> <li>Câu hỏi về phân bổ doanh thu.</li> <li>Các câu hỏi về cách thu phí sẽ hỗ trợ các mục tiêu khí hậu và chuyển sang các phương thức vận chuyển thay thế.</li> <li>Các câu hỏi về giảm thiểu tác động của địa phương/khu phố.</li> <li>Nhấn mạnh tầm quan trọng của sự phối hợp cộng đồng, đặc biệt là chuyển hướng xung quanh và giảm thiểu.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đề trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định.</li> <li>Đối với các tác động khí hậu, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật về Năng lượng và Khí nhà kính của Dự án thu phí I-205</i>. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai. Các biện pháp giảm thiểu đối với cơ sở vật chất dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện giao thông công cộng dọc theo con đường sẽ được thực hiện với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 1 tháng 10 năm 2021, 10:30 – 11:00 sáng	Liên minh giao thông có thể tiếp cận cộng đồng trong chuyển động – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web cộng đồng trong chuyển động</li> <li>Cộng đồng trong danh sách gửi thư Motion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người lớn tuổi</li> <li>người khuyết tật</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bối cảnh chương trình thu phí</li> <li>Phối hợp với việc thay thế cầu liên bang</li> <li>Vai trò và quy trình EMAC</li> <li>Dòng thời gian tương tác</li> <li>Đầu tư vào các lựa chọn du lịch đa phương thức và các chiến lược tập trung vào vốn chủ sở hữu, bao gồm các lựa chọn tiền mặt, giảm giá hoặc giảm giá và lợi ích tích hợp giữa các phương thức du lịch</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Yêu cầu theo dõi về mức phí cầu đường công bằng và miễn trừ.</li> <li>Lo ngại về tác động đối với những người có thu nhập cố định, như người cao tuổi.</li> <li>Đề xuất có một chương trình giáo dục về cách sử dụng công nghệ thu phí.</li> <li>Những lo ngại về tác động đối với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển cho các cuộc hẹn y tế.</li> <li>Nhấn mạnh tầm quan trọng của khả năng tương tác với các chương trình thu phí và thu nhập thấp của Bang Washington.</li> <li>Nhấn mạnh nhu cầu tiếp cận phương tiện giao thông công cộng đến các cơ sở chăm sóc sức khỏe đến/từ các quận nông thôn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Yêu cầu được ghi nhận. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án thu phí I-205</i> nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách thực hiện sử dụng hệ thống.</li> <li>Các chuyến đi y tế sẽ được coi là một phần của nỗ lực giảm thiểu. Chúng tôi đang xem xét miễn trừ cho việc đưa đón đến các cuộc hẹn khám sức khỏe. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Khả năng tương tác được thảo luận trong chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Tiếp cận chăm sóc sức khỏe sẽ được coi là một phần của nỗ lực giảm thiểu. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022. ODOT cũng đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
<p>Ngày 12 tháng 10 năm 2021, 4:30 – 6:30 chiều</p> <p>Ngày 13 tháng 10 năm 2020, 4:30 – 6:30 chiều</p>	<p>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Vận chuyển TriMet (TEAC )</p> <p>– Cuộc họp ảo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trang web TriMet</li> </ul>	<p>Các thành viên TEAC đại diện cho một bộ phận đa dạng gồm các nhà lãnh đạo cộng đồng, những người ủng hộ và liên lạc viên cho các cộng đồng có hoàn cảnh khó khăn và ít được đại diện trong lịch sử. Đại diện bao gồm:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nhà Châu Phi</li> <li>• Mạng Lưới Người Mỹ Gốc Châu Á Thái Bình Dương của Oregon (APANO)</li> <li>• Trung Tâm Gia Đình Á Châu</li> <li>• trung tâm văn hóa</li> <li>• Mạng Latino</li> <li>• Tổ chức Cộng đồng Người nhập cư &amp; Tị nạn (IRCO)</li> <li>• Tổ chức mọi người, kích hoạt các nhà lãnh đạo (OPAL)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Văn phòng di động đô thị và các dự án cốt lõi</li> <li>• Bối cảnh chương trình thu phí</li> <li>• Vai trò và quy trình EMAC</li> <li>• Dòng thời gian tương tác với CBO</li> <li>• Dự thảo Thảo luận Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu của RMPP</li> <li>• Tuyên bố Mục đích và Nhu cầu của I-205</li> <li>• Khuyến nghị của EMAC về Khả năng chi trả; Quá cảnh và đa phương thức</li> <li>• Nghiên cứu thu phí, quá cảnh và đa phương thức</li> <li>• Khung vốn chủ sở hữu</li> <li>• Các Lựa chọn Ưu tiên của EMAC về Vận chuyển và Đa phương thức, An toàn và Sức khỏe Khu dân cư, và Khả năng chi trả</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lo ngại về quyền riêng tư dữ liệu đối với những người có thu nhập thấp.</li> <li>2. Lo ngại về tác động đối với các thành viên cộng đồng vô gia cư và những người không có địa chỉ.</li> <li>3. Lo ngại về việc thực thi thu phí, hình phạt và/hoặc tiền phạt đối với những người không thể thanh toán hoặc thanh toán đúng hạn.</li> <li>4. Đề xuất doanh thu thu phí được đầu tư vào quá cảnh.</li> <li>5. Nhấn mạnh sự cần thiết phải tiếp tục tham gia với cộng đồng và ủy ban này.</li> <li>6. Đã đặt câu hỏi liệu có nguồn tài trợ nào để tài trợ cho các CBO và trả thù lao cho các thành viên cộng đồng vì đã tham gia hay không.</li> <li>7. Bày tỏ lo ngại về cuộc khảo sát, sự cạnh kiệt của cuộc khảo sát và cách sử dụng các câu trả lời.</li> <li>8. Ghi nhận nhu cầu về các phiên mục tiêu, đồ họa, tài liệu dịch và các kênh liên lạc phù hợp cho BIPOC, cộng đồng người nhập cư và người tị nạn</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bảo vệ Thông tin nhận dạng cá nhân của người dùng là ưu tiên hàng đầu đối với bất kỳ hệ thống thu phí điện tử hiện đại nào ngày nay. Các bộ tiếp sóng sẽ được cung cấp cho người dùng sẽ không có bất kỳ Thông tin nhận dạng cá nhân nào được lưu trữ trên chúng. Thông tin người dùng duy nhất được lưu trữ trên chính thiết bị là số nhận dạng thiết bị. Hệ thống thu phí sẽ bàn giao bộ tiếp sóng và biển số xe, cùng với khoản phí, cho một văn phòng riêng gọi là Trung tâm Dịch vụ Khách hàng. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng liên kết số bộ tiếp sóng và biển số xe với các tài khoản thu phí và sau đó đăng các khoản phí vào tài khoản. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng quản lý tất cả dữ liệu có tên, địa chỉ, giao dịch tài chính và thẻ tín dụng và/hoặc thông tin ngân hàng khác. Để ngăn thông tin này lọt vào tay kẻ xấu, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ được giám sát kiểm tra thường xuyên để tuân thủ các tiêu chuẩn của Ngành Thẻ Thanh toán về bảo mật dữ liệu. Kiểm toán quy trình bởi các bên độc lập sẽ kiểm tra xem dữ liệu riêng tư có được bảo vệ hay không và kiểm toán tài chính sẽ xem xét việc quản lý quỹ.</li> <li>2. Bình luận ghi nhận. ODOT nhằm mục đích tiếp cận nhiều người dùng hệ thống thông qua quá trình tương tác. Để biết các cuộc thảo luận về tác động đối với các cộng đồng và dân cư chưa được phục vụ và bị loại trừ trong lịch sử hoặc hiện tại, hãy xem <i>Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> dành cho nhóm dân tộc thiểu số và thu nhập thấp và <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> dành cho các Cộng đồng Khung Công bằng khác, bao gồm người cao tuổi, người khuyết tật và người có trình độ tiếng Anh hạn chế.</li> <li>3. Xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>4. ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp và quyết định cách tiếp tục triển khai.</li> <li>5. Bình luận ghi nhận. ODOT sẽ tiếp tục nỗ lực tham gia cộng đồng một cách công bằng và toàn diện.</li> <li>6. Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động đang thảo luận các khả năng về cách thu hút các CBO và những CBO nào nên tham gia.</li> <li>7. Chúng tôi đang sử dụng nhiều phương pháp tương tác khác nhau, bao gồm mở cửa, hội thảo trên web, họp giao ban với các quan chức được bầu tại địa phương và các nhóm cộng đồng, nhóm làm việc của Chương trình thu phí, nhóm thảo luận đa ngôn ngữ, phương tiện truyền thông xã hội, hăng tin địa phương, quảng cáo trên báo tiếng Tây Ban Nha và liên lạc viên tham gia cộng đồng đa ngôn ngữ. Chúng tôi cũng nhận được nhận xét qua email, thư và thư thoại. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> <li>8. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Ví dụ: đối với giai đoạn tham gia Dự án thu phí I-205 vào mùa hè/mùa thu năm 2020, tài liệu Dự án và khảo sát trực tuyến đã được dịch sang nhiều ngôn ngữ được sử dụng trong khu vực Dự án: tiếng Trung giản thể và phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt. Các liên lạc viên cộng đồng đã giúp làm việc với các cộng đồng ngôn ngữ khác nhau trong khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin Dự án và thu thập phản hồi trong quá trình tham gia này. ODOT đã dịch toàn bộ buổi khai mạc trực tuyến sang tiếng Tây Ban Nha và quảng cáo trang web tiếng Tây Ban Nha thông qua quảng cáo kỹ thuật số và báo in bằng ngôn ngữ này trên các ấn phẩm tiếng Tây Ban Nha (kỹ thuật số, báo in và đài phát thanh). ODOT cũng đã dịch một tờ thông tin về Dự án sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 23 tháng 11 năm 2021, 2:00 – 3:00 chiều	Ủy ban TriMet về Giao thông Tiếp cận (CAT) – Họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web TriMet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người lớn tuổi</li> <li>người khuyết tật</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vấn phòng di động đô thị và các dự án cốt lõi</li> <li>Bối cảnh chương trình thu phí</li> <li>Vai trò và quy trình EMAC</li> <li>Tổng quan về phân tích lưu lượng truy cập</li> <li>Nhóm làm việc đa phương thức quá cảnh</li> <li>phương pháp tương tác</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động đối với những người không đủ tiêu chuẩn là người có thu nhập thấp nhưng bị ảnh hưởng bởi chi phí gia tăng.</li> <li>Câu hỏi về cách hoạt động của bộ phát đáp và tài khoản thu phí.</li> <li>Liệu phí cầu đường có được tính mọi lúc và quanh năm hay không.</li> <li>Giữ các tùy chọn thanh toán rộng. Một số người không có điện thoại hoặc không muốn cấp quyền truy cập vào tài khoản ngân hàng của họ. Một số người không có địa chỉ email để đăng ký bộ tiếp sóng.</li> <li>Một số người cần được chăm sóc tại nhà nhưng không đủ điều kiện nhận Medicaid. Phí cầu đường sẽ thêm vào chi phí của họ.</li> <li>Đề xuất thu phí cầu đường của các công ty mạng lưới giao thông cao hơn so với các loại ô tô khác, đặc biệt nếu chỉ có một hành khách.</li> <li>Xe buýt công cộng, dịch vụ vận chuyển cho người khuyết tật và taxi cho các chuyến đi y tế có bị tính phí cầu đường hay không.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất “thu nhập thấp” và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường. Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205 .</li> <li>Phí cầu đường sẽ được thu bằng điện tử để người lái xe không phải giảm tốc độ hoặc dừng lại. Các hệ thống thu phí trên khắp thế giới sử dụng các phương pháp thu phí khác nhau, bao gồm cả việc sử dụng bộ tiếp sóng (một thiết bị thu phí điện tử khi bạn lái xe) và công nghệ nhận dạng biển số xe. Các hệ thống này thường kết nối với một tài khoản trả trước. Công nghệ thích hợp nhất cho vùng đô thị Portland sẽ được xác định ở giai đoạn sau. Các tùy chọn cho các cá nhân không có tài khoản ngân hàng sẽ được nghiên cứu để cung cấp quyền truy cập cho tất cả mọi người.</li> <li>Đó là kế hoạch cho bây giờ, vâng. ODOT sẽ giám sát các tác động của việc thu phí khi bắt đầu thu phí và sẽ đưa ra các đề xuất thay đổi hệ thống thu phí cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon nếu cần.</li> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205 , mô tả tùy chọn dựa trên tiền mặt để thanh toán phí cầu đường và các trung tâm dịch vụ khách hàng cố định.</li> <li>Các dịch vụ y tế sẽ được coi là một phần của nỗ lực giảm thiểu để giải quyết các tác động tài chính. Chúng tôi đang xem xét miễn trừ cho việc đưa đón đến các cuộc hẹn khám sức khỏe. Xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205 . Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp , sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Các phương pháp hay nhất để quản lý các công ty mạng lưới giao thông vận tải từ các dự án thu phí khác trên toàn quốc và trên toàn thế giới đang được nghiên cứu.</li> <li>Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp , sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 23 tháng 11 năm 2021, 5:30 – 7:30 chiều	Hội đồng Lãnh đạo về Công bằng, Đa dạng và Hòa nhập (LEDIC) của Quận Clackamas – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Quận Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các thành viên hội đồng có nghĩa là đại diện cho dân số đa dạng của quận và đại diện cho những người khác nhau: <ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc</li> <li>Tín ngưỡng tôn giáo</li> <li>vị trí địa lý</li> <li>Tình trạng kinh tế xã hội</li> <li>khả năng thể chất</li> <li>kinh nghiệm nghề nghiệp</li> <li>Nền tảng giao dục</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>phương pháp tương tác</li> <li>Kịch bản du lịch đại diện</li> <li>Tờ thông tin EMAC</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mối quan tâm đối với những người dân không có tài khoản ngân hàng trong việc thanh toán phí điện tử.</li> <li>Lo lắng cho những người có thu nhập thấp và thiếu linh hoạt trong việc thay đổi hành trình.</li> <li>Đề xuất cung cấp các điều chỉnh cho các gia đình có thu nhập thấp, không dựa trên các hướng dẫn về thu nhập của liên bang.</li> <li>Lo lắng cho những người không có tài liệu pháp lý.</li> <li>Lo ngại về việc thực thi thu phí.</li> <li>Mối quan tâm với quyền truy cập vào công nghệ và khả năng tương tác với các hệ thống khác.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>, mô tả tùy chọn dựa trên tiền mặt để thanh toán phí cầu đường và các trung tâm dịch vụ khách hàng cố định.</li> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất “thu nhập thấp” và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường. Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT nhằm mục đích tiếp cận nhiều người dùng hệ thống thông qua quá trình tương tác. Để biết các cuộc thảo luận về tác động đối với các cộng đồng và dân cư chưa được phục vụ và bị loại trừ trong lịch sử hoặc hiện tại, hãy xem <i>Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> dành cho nhóm dân tộc thiểu số và thu nhập thấp và <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> dành cho các Cộng đồng Khung Công bằng khác, bao gồm người cao tuổi, người khuyết tật và người có trình độ tiếng Anh hạn chế.</li> <li>Xem chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống. Khả năng tương tác cũng được thảo luận trong chương này.</li> </ol>
Ngày 1 tháng 12 năm 2021, 5:30 – 7:00 chiều	Clackamas County Board Town Hall – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Quận Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hơn 143 thành viên của công chúng đã tham dự</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bối cảnh, nhu cầu và tổng quan về Chương trình Thu phí</li> <li>Tóm tắt các mối quan tâm của công chúng đã được nghe cho đến nay</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ghi nhận việc thiếu các tùy chọn chuyển tuyến và các tuyến đường thay thế.</li> <li>Những lo ngại về việc định tuyến lại và các tác động gián tiếp của nó đối với tiếng ồn và sự an toàn.</li> <li>Mối quan tâm đối với các cá nhân có thu nhập thấp trong việc trả phí cầu đường.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quản thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 21 tháng 6 năm 2021, 7:00 – 9:00 tối	Khu dân cư Tây Nam, Inc. Ủy ban Giao thông vận tải – Cuộc họp ảo	• trang web của SWNI	• Công chúng ở Tây Nam Portland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về EMAC và Khung công bằng</li> <li>Thời gian và cơ hội tham gia của công chúng</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>EMAC có khuynh hướng tuổi tác mạnh mẽ. Không có người tóc hoa râm trong bức ảnh EMAC.</li> <li>Chúng ta cần cải thiện cơ hội để có được vị trí. Khi mọi người già đi, họ càng khó đi đến bất cứ đâu. Nhiều người cao tuổi không thể lái xe.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi có hai người đã nghỉ hưu trên EMAC, một trong số họ đã điều hành Ride Connection. Là một phần trong khuôn khổ công bằng của chúng tôi, chúng tôi vượt ra ngoài các quản thể Công bằng Môi trường, vốn chính thức tập trung vào thu nhập và chủng tộc, bằng cách xác định người cao niên là một nhóm mà chúng tôi sẽ phân tích với cùng một sự nghiêm ngặt. Khi xem xét độ tuổi, cùng với thu nhập, chủng tộc và tình trạng khuyết tật, chúng ta bắt đầu thấy hiệu ứng phân lớp giúp chúng ta hiểu ai là người bị ảnh hưởng nhiều nhất.</li> <li>Sự kết nối với sức khỏe là quan trọng. Tại một cuộc họp EMAC, các chuyên gia y tế đã thảo luận về vấn đề đó và chi phí cao khi cung cấp dịch vụ vận chuyển cho người cao tuổi, chẳng hạn như các cuộc hẹn y tế. Chúng tôi đang bắt đầu đưa ra những câu hỏi mới và xem xét các lựa chọn ngoài phương tiện công cộng cố định và ô tô cá nhân, chẳng hạn như dịch vụ đi chung xe và vanpool.</li> </ol>
Ngày 20 tháng 7 năm 2021, 6:00 – 8:00 tối	Ủy ban Cố vấn Giao thông Vận tải Thành phố Oregon (TAC) – Cuộc họp Trực tuyến	• Trang web của Thành phố Oregon	• Công chúng tại Thành phố Oregon	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về EMAC và Khung công bằng</li> <li>Thời gian và cơ hội tham gia của công chúng</li> <li>Tổng quan về phân tích</li> <li>Ủy ban và nhóm công tác kỹ thuật</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động đối với công dân không có giấy tờ. Sẽ có bao nhiêu thông báo trước khi ai đó phải trả phí cầu đường?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT đang tìm cách sử dụng một hệ thống hóa đơn thay vì một hóa đơn cường chế và vi phạm. Chúng tôi đang cố gắng thiết lập một hệ thống thân thiện với khách hàng hơn. Chúng tôi đang cố gắng đưa ra một biện pháp thực thi không quá nặng tay.</li> </ol>
Ngày 9 tháng 8 năm 2021, 4:00 – 5:00 chiều	Hội đồng thành phố Vancouver – Cuộc họp ảo	• trang web của Vancouver	• Công chúng ở Vancouver	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về EMAC và Khung công bằng</li> <li>Thời gian và cơ hội tham gia của công chúng</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Những lo ngại rằng phí cầu đường chủ yếu sẽ có lợi cho những người có thu nhập cao, những người sẽ được hưởng lợi từ các chuyến đi nhanh hơn.</li> <li>Những lo ngại xung quanh các rào cản pháp lý xung quanh doanh thu, đặc biệt là xung quanh việc tài trợ cho C-TRAN.</li> <li>Các câu hỏi về việc liệu các cá nhân có thu nhập thấp có được phép hoàn trả phí cầu đường hay không.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Hiến pháp Oregon (Điều IX, Mục 3a) quy định rằng doanh thu thu được từ việc sử dụng hoặc vận hành các phương tiện cơ giới được chi cho các dự án đường bộ, có thể bao gồm việc xây dựng hoặc tái thiết các làn đường đi lại, cũng như cơ sở vật chất dành cho xe đạp và người đi bộ hoặc cải tiến phương tiện công cộng trong hoặc dọc theo lòng đường. Ngoài ra, chi phí của các dự án hoặc dịch vụ cần thiết để giải quyết các tác động tiêu cực của việc thu phí có thể được thanh toán bằng doanh thu thu phí. Ví dụ: nếu một con đường địa phương trở nên kém an toàn hơn do các tài xế định tuyến lại để tránh thu phí, thì nó có thể được nâng cấp với vỉa hè được cải thiện, phương tiện dành cho xe đạp và các biện pháp điều tiết giao thông để ngăn cản việc định tuyến lại và duy trì khả năng sinh sống của khu phố.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 28 tháng 9 năm 2021, 6:00 – 9:00 tối	Ủy ban Thành phố Oregon và Hội đồng Thành phố West Linn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các trang web của Thành phố Oregon và West Linn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Thành phố Oregon và West Linn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về Dự án Cải tiến I-205</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về EMAC và Khung công bằng</li> <li>Kết quả sơ bộ phân tích lưu lượng truy cập</li> <li>Thời gian và cơ hội tham gia của công chúng</li> <li>Lịch đánh giá môi trường</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại rằng “vốn chủ sở hữu” đang bị ném lung tung mà không xác định thuật ngữ và ai sẽ bị ảnh hưởng một cách không tương xứng.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xem Khung công bằng để biết các định nghĩa liên quan đến các khái niệm như công bằng, công bằng và các rào cản lịch sử. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động cũng đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất “thu nhập thấp” và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường. Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205.</li> </ol>
Ngày 4 tháng 10 năm 2021, 12:00 – 1:00 chiều	Phòng Thương mại Bắc Clackamas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Phòng Thương mại North Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các doanh nghiệp ở Quận Bắc Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về Dự án Cải tiến I-205</li> <li>Thời gian và cơ hội tham gia của công chúng</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Câu hỏi về cách ODOT xem xét các thử thách đối với người khuyết tật.</li> <li>Câu hỏi về cách thức hoạt động của thu phí dựa trên thu nhập.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xem Báo cáo kỹ thuật cộng đồng và tài nguyên xã hội I-205 để biết các cuộc thảo luận về tác động đối với Cộng đồng khuôn khổ công bằng, bao gồm cả người khuyết tật.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> </ol>
Ngày 11 tháng 10 năm 2021, 7:00 – 9:00 tối	Hội đồng thành phố Rivergrove – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của Rivergrove</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Rivergrove</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về Dự án Cải tiến I-205</li> <li>Thời gian và cơ hội tham gia của công chúng</li> <li>Kết quả sơ bộ phân tích lưu lượng truy cập</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về tác động của việc chuyển hướng đối với năng lực đường phố địa phương.</li> <li>Mối quan tâm về tính sẵn có và khả năng vận chuyển hàng loạt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các tác động của việc định tuyến lại, hãy xem chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> </ol>
Ngày 14 tháng 10 năm 2021, 4:00 – 4:45 chiều	Chủ nghĩa đô thị tiếp theo – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Dự án cải thiện khu phố Rose</li> <li>EMAC và dòng thời gian tham gia</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Những người có thu nhập thấp trả lương theo thời gian của họ hơn là số đô la khan hiếm của họ.</li> <li>Khả năng dự đoán rất có giá trị, vậy cơ hội hoặc ý nghĩa của việc thu phí dịch vụ xe buýt là gì?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực chuyển đổi phí thành thời gian. Ngoài ra, đối với các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Để biết các tác động đối với phương tiện vận chuyển, hãy xem phần Tác động của phương tiện vận chuyển trong chương Hậu quả môi trường trong Báo cáo kỹ thuật giao thông của dự án thu phí I-205.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 26 tháng 10 năm 2021, 5:30 – 7:30 chiều	Ủy ban Giao thông Vận tải Thành phố Hillsboro - Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của Hillsboro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Hillsboro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tác động đối với Quận Washington</li> <li>Báo cáo tỷ lệ thu phí dựa trên thu nhập</li> <li>Tổng quan về Dự án Cải tiến I-205</li> <li>Tiến trình thu phí và cơ hội tham gia</li> <li>Kết quả sơ bộ phân tích lưu lượng truy cập</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT sẽ xác định ai được giảm giá như thế nào?</li> <li>Chiến lược dài hạn để thu phí là gì? Giá thu phí sẽ tiếp tục tăng?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất “thu nhập thấp” và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường. Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> <li>Chiến lược dài hạn để thu phí đang được phát triển giữa ODOT và Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon.</li> </ol>
Ngày 16 tháng 11 năm 2021, 3:00 – 5:00 chiều	Hội đồng thành phố Lake Oswego – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Hồ Oswego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Hồ Oswego</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về các dự án thu phí I-205 và I-5</li> <li>Tổng quan về sự tham gia của các bên liên quan</li> <li>Dự thảo Khung vốn chủ sở hữu của các dự án thu phí I-205 và I-5</li> <li>EMAC và phí cầu đường dựa trên thu nhập</li> <li>Tác động đến cộng đồng địa phương</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các câu hỏi về cách xác định thu nhập thấp.</li> <li>Những lo ngại về chi phí sinh hoạt gia tăng và việc thu phí sẽ gây thêm gánh nặng như thế nào.</li> <li>Lo ngại về những người lao động có thu nhập thấp hơn và những người làm công ăn lương theo giờ và sự thiếu linh hoạt trong lịch trình/khả năng làm việc tại nhà của họ.</li> <li>Nhấn mạnh sự cần thiết phải đầu tư vào quá cảnh và các phương thức vận tải khác.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết định nghĩa về “thu nhập thấp”, hãy xem chương về Phương pháp luận trong <i>Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động cũng đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất “thu nhập thấp” và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem trả lời câu hỏi 2.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205</i> và chương về Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> </ol>
Ngày 10 tháng 1 năm 2022, 3:00 – 3:30 chiều	Thị trường Gresham Stoval	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Gresham</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Thời gian thu phí</li> <li>Sửa đổi RTP cho dự án thu phí I-205</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Việc đăng ký hệ thống thu phí phải dễ dàng và nhanh chóng để giảm thiểu rào cản gia nhập. Những cá nhân đủ điều kiện thu phí cầu đường thu nhập thấp không có thời gian để điền vào các thủ tục giấy tờ hoặc nhảy qua các vòng quan liêu.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205</i> nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống.</li> </ol>
Ngày 4 tháng 2 năm 2022, 10:00 – 11:00 sáng	Trường Cao đẳng Cộng đồng Clackamas – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sinh viên (những người có thể có thu nhập thấp)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>EMAC và Tuyên bố nền tảng</li> <li>Thời gian thu phí</li> <li>Tổng quan phân tích tác động</li> <li>chuyển hướng</li> <li>Dữ liệu sơ bộ từ phân tích giao thông vận tải</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Học sinh “tức giận” về việc thu phí.</li> <li>Các phân tích về khả năng tiếp cận và thời gian đi lại rất tập trung vào công việc và có thể không tính đến số lượng sinh viên, những người không đi du lịch trong giờ cao điểm và không có việc làm toàn thời gian.</li> <li>Lo ngại về thời gian di chuyển xung quanh OR 99E ở Canby và Thành phố Oregon.</li> <li>Nhu cầu đưa đón từ Beaver Creek và Estacada đến Thành phố Oregon, và liệu điều đó có nằm trong giới hạn quý giảm nhẹ hay không.</li> <li>Vẫn còn những ẩn số về hành vi du lịch của học sinh trong và sau đại dịch.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi hiểu mối quan tâm của bạn. Mô hình cũng xem xét các chuyến đi trong ngày có thể thu hút được những học sinh đó.</li> <li>Chúng tôi đang sử dụng hai mô hình khác nhau. Một cái nhìn vào thời gian di chuyển cao điểm tắc nghẽn và cái còn lại xem xét thời gian di chuyển ngoài giờ cao điểm. Ngoài ra, <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án thu phí I-205</i> xem xét các kịch bản đại diện cho thời gian di chuyển, vì vậy có thể sinh viên cũng được phản ánh trong phân tích này.</li> <li>Chúng ta có thể thảo luận về khả năng giảm thiểu đối với bất kỳ tác động tiềm ẩn nào từ dự án này.</li> <li>Chúng ta có thể thảo luận về khả năng giảm thiểu đối với bất kỳ tác động tiềm ẩn nào từ dự án này.</li> <li>Chúng tôi sẽ tiếp tục theo dõi các tác động của đại dịch đối với mô hình du lịch và sẽ làm việc với các cộng đồng bị ảnh hưởng để giải quyết các mối lo ngại của họ.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 8 tháng 2 năm 2022	Hội đồng thành phố Gladstone	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của thành phố Gladstone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Gladstone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Dự án cải tiến I-205</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Thời gian thu phí</li> <li>Dữ liệu sơ bộ từ phân tích giao thông vận tải</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mối quan tâm về bộ tiếp sóng và quyền riêng tư.</li> <li>Lo ngại về tác động đối với các gia đình có thu nhập thấp, những người hầu như không đủ sống.</li> <li>Gladstone có số lượng việc làm hạn chế, vì vậy hầu hết mọi người sẽ phải đi ra ngoài Gladstone để làm việc. Có một lượng lớn dân số thu nhập thấp ở đây.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bảo vệ Thông tin nhận dạng cá nhân của người dùng là ưu tiên hàng đầu đối với bất kỳ hệ thống thu phí điện tử hiện đại nào ngày nay. Các bộ tiếp sóng sẽ được cung cấp cho người dùng sẽ không có bất kỳ Thông tin nhận dạng cá nhân nào được lưu trữ trên chúng. Thông tin người dùng duy nhất được lưu trữ trên chính thiết bị là số nhận dạng thiết bị. Hệ thống thu phí sẽ bàn giao bộ tiếp sóng và biển số xe, cùng với khoản phí, cho một văn phòng riêng gọi là Trung tâm Dịch vụ Khách hàng. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng liên kết số bộ tiếp sóng và biển số xe với các tài khoản thu phí và sau đó đăng các khoản phí vào tài khoản. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng quản lý tất cả dữ liệu có tên, địa chỉ, giao dịch tài chính và thẻ tín dụng và/hoặc thông tin ngân hàng khác. Để ngăn thông tin này lọt vào tay kẻ xấu, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ được giám sát kiểm tra thường xuyên để tuân thủ các tiêu chuẩn của Ngành Thẻ Thanh toán về bảo mật dữ liệu. Kiểm toán quy trình bởi các bên độc lập sẽ kiểm tra xem dữ liệu riêng tư có được bảo vệ hay không và kiểm toán tài chính sẽ xem xét việc quản lý quỹ.</li> <li>Chúng tôi chia sẻ mối quan tâm của bạn về dân số có thu nhập thấp. Chúng tôi hiện đang thực hiện Chính sách thu phí dành cho người có thu nhập thấp, đặc biệt đối với những người cần sử dụng phương tiện một người (SOV) để đi làm do thiếu phương tiện và các trở ngại khác. Để làm cho hệ thống này trở thành một hệ thống dành cho người dân Oregon, chúng tôi sẽ đảm bảo rằng chúng tôi nhận được ý kiến đóng góp và hướng dẫn của bạn về điều đó trước khi chúng tôi bắt đầu thu bất kỳ khoản tiền nào. Chúng tôi muốn đảm bảo rằng điều này được thiết lập để công bằng. Ngoài ra, khách du lịch sẽ biết giá phí trước khi họ lên cơ sở nên họ không ngạc nhiên.</li> <li>Thật khó để nói về các tác động mà không biết chi phí thu phí, điều này sẽ được thảo luận trong khung thời gian tháng Sáu/tháng Bảy. Chúng ta cần trả lời các câu hỏi như: Ngưỡng thu nhập là gì? Những miễn trừ đó là gì? Những gì bên ngoài của hệ thống là cần thiết? Sẽ có một lựa chọn dựa trên tiền mặt cho những người không có tài khoản ngân hàng? Chúng tôi sẽ cần làm việc với ODOT và CBO để đảm bảo rằng chúng tôi nhận được thông tin đầu vào từ những người có thu nhập thấp. Điều đó sẽ xảy ra vào tháng Ba/tháng Tư. Trong suốt mùa hè (tháng 6 đến tháng 8), chúng tôi sẽ gửi lại báo cáo cho cơ quan lập pháp cùng với các đề xuất.</li> </ol>
Ngày 25 tháng 2 năm 2022, 12:00 – 1:00 chiều	Hiệp hội Doanh nghiệp Quận Clackamas (CCBA) – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của CCBA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các doanh nghiệp ở Hạt Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Video về việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến giao thông như thế nào</li> <li>Dự án cải tiến I-205</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Dữ liệu sơ bộ từ phân tích giao thông vận tải</li> <li>Tác động đối với những người có thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Những người lao động cổ xanh cần phải đến và đi làm. Làm thế nào điều này sẽ có giá cả phải chăng cho những người đã bị ràng buộc với thu nhập thấp?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT đang làm việc để giải quyết những lo ngại về khả năng chi trả, đặc biệt là đối với những người có thu nhập thấp. Đến tháng 9 năm 2022, ODOT sẽ phát triển Báo cáo thu phí thu nhập thấp và sẽ tìm kiếm ý kiến đóng góp của bạn về các tùy chọn cụ thể để giải quyết các mối lo ngại về khả năng chi trả như miễn trừ, tín dụng và giảm giá. ODOT đang hoàn thành phân tích để xác định ngưỡng thu nhập nào sẽ phù hợp để nhận được những lợi ích đó. Ngoài ra, ODOT sẽ công bố bản phân tích tác động đối với những người có thu nhập thấp, trẻ em dưới 18 tuổi, người lớn tuổi, người khuyết tật, các hộ gia đình nói tiếng Anh hạn chế, các nhóm dân tộc thiểu số và chủng tộc cũng như các hộ gia đình không có phương tiện đi lại. Phân tích giao thông sơ bộ cho thấy tỷ lệ người lái xe có thu nhập thấp di chuyển vào thời điểm mà mức phí cao nhất (vào giờ cao điểm sáng và chiều) thấp hơn so với các thời điểm khác trong ngày.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 28 tháng 2 năm 2022, 5:00 – 6:00 chiều	Hội đồng thành phố Tualatin – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thành phố Tualatin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng tại thành phố Tualatin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Video về việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến giao thông như thế nào</li> <li>Tiến độ dự án thu phí</li> <li>Dữ liệu sơ bộ từ phân tích giao thông vận tải</li> <li>Tổng quan về I-205 EA</li> <li>Tác động đối với những người có thu nhập thấp</li> </ul>	1. Thông tin bạn nhận được từ các nhóm Công lý Môi trường sẽ hỗ trợ công việc của bạn như thế nào? Bạn đang đánh giá sự thành công như thế nào?	1. Chúng tôi đã làm việc trong một năm rưỡi qua với các Liên lạc viên Gán kết Cộng đồng để thu thập ý kiến đóng góp cho dự án. Chúng tôi sẽ cung cấp cho bạn thông tin cập nhật vào tháng 6 về mô hình giao thông vận tải và phản hồi mà chúng tôi nhận được về các tác động. Chúng tôi cũng sẽ xác định xem những tác động đó ở cùng mức độ hay không tương xứng với công chúng.
Ngày 17 tháng 3 năm 2022, 7:30 – 9:30 sáng	Ủy ban tư vấn chính sách chung về giao thông vận tải (JPACT) – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi Kế hoạch Giao thông Vận tải Khu vực (RTP) và Kế hoạch Cải thiện Giao thông Đô thị (MTIP)</li> </ul>	2. Nên có <i>miễn trừ</i> cho người có thu nhập thấp, không chỉ <i>giảm giá</i> cho người có thu nhập thấp.	2. Bình luận ghi nhận. Không có phản hồi nào được đưa ra tại cuộc họp. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di chuyển đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.
Ngày 6 tháng 4 năm 2022, 9:45 – 10:00 sáng	ACHIEVE (Cộng đồng hành động vì sức khỏe, đổi mới và thay đổi môi trường) Tóm tắt liên minh – Cuộc họp kết hợp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người Mỹ gốc Phi và người nhập cư/người tị nạn gốc Phi ở Quận Multnomah</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	<p>1. Bạn đang lên kế hoạch cho loại hoạt động tiếp cận và tương tác trực tiếp nào? Chúng tôi có rất nhiều hoạt động sắp tới và muốn phối hợp với ODOT.</p> <p>2. Ai là thành viên của Ủy ban Cố vấn Công bằng và Di động (EMAC)?</p>	<p>1. Chúng tôi muốn ra ngoài và bắt đầu thực hiện các hoạt động trực tiếp trong cộng đồng. Vui lòng cho chúng tôi biết những cơ hội chơi bài và sự kiện mà bạn biết mà bạn nghĩ sẽ phù hợp để chúng tôi tham gia. Chúng tôi đang phối hợp với Ping Khaw, Điều phối viên Liên lạc Tham gia Cộng đồng của chúng tôi và đang xem xét các cơ hội tham gia vào Mùa xuân và Mùa hè.</p> <p>2. Nhân viên nhóm thu phí đã gửi một liên kết đến danh sách EMAC. EMAC có khoảng 15 thành viên với đại diện địa lý đa dạng từ khu vực bao gồm từ SW Washington. Tư cách thành viên không bao gồm các quan chức được bầu.</p>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 16 tháng 4 năm 2022	Nhóm thảo luận tiếng Trung – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>CEL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>cộng đồng người Hoa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đường RMPP/I-205 Fact</li> <li>Liên kết khảo sát</li> <li>Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đa số đồng ý với giới hạn hàng ngày, hàng tháng và tần suất cho người dùng thường xuyên và người có thu nhập thấp. Một số không đồng ý và nghĩ rằng quyền tự do sử dụng phí cầu đường của họ sẽ bị ảnh hưởng nếu áp dụng giới hạn.</li> <li>Tăng lệ phí trước bạ thay vì thu phí.</li> <li>Thu nhập thấp sẽ được xác định như thế nào?</li> <li>Nếu mục đích của việc thu phí là để loại bỏ tắc nghẽn, cung cấp hỗ trợ tài chính không phải là một giải pháp.</li> <li>Thay vì mức thu nhập, hãy xem xét loại người dùng, chẳng hạn như nhân viên giao hàng thường xuyên sử dụng đường cao tốc so với những người làm việc tại địa phương và không cần sử dụng đường cao tốc.</li> <li>Cung cấp thẻ hàng tháng hoặc một số chuyến đi miễn phí mỗi tháng cho cư dân và nhân viên địa phương sử dụng đường cao tốc hàng ngày.</li> <li>Một số cho rằng mọi người nên trả phí cầu đường như nhau để công bằng.</li> <li>Quy trình đăng ký (điền vào biểu mẫu, xung đột lịch làm việc) và rào cản ngôn ngữ có thể ngăn cản việc đăng ký. Cung cấp giảm giá dựa trên các chương trình có sẵn (như SNAP) có thể tăng số lượng đăng ký. Việc gia hạn các lợi ích cho tất cả các chương trình sẽ dễ dàng hơn, chẳng hạn như thông qua một quy trình tự động. Cần quảng cáo để nhận thức về những lợi ích.</li> <li>Nhiều lợi ích hơn cho người khuyết tật.</li> <li>Làm thế nào hoặc ai đã quyết định dự án thu phí này? Cơ quan chính phủ nào phải phê duyệt?</li> <li>Công nhận sáng kiến của ODOT trong việc lắng nghe những người đã từng bị loại trừ trong lịch sử. Lo ngại rằng ý kiến và tiếng nói sẽ không biến thành hành động.</li> <li>Chia sẻ báo cáo tiến độ bằng tiếng Trung.</li> <li>14. Các phúc lợi nên tập trung vào Oregon và không được mở rộng sang SW Washington.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Xem Phần Phương pháp luận của Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di chuyển đã chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, đã được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205 nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống. Khả năng tương tác được thảo luận trong chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Báo cáo Kỹ thuật Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205 đã đánh giá ảnh hưởng đến người khuyết tật.</li> <li>Bang Oregon đang xem xét việc thu phí như một phần của cách tiếp cận toàn diện nhằm giảm tắc nghẽn tốt hơn trong khu vực đô thị Portland. Vào năm 2017, Cơ quan Lập pháp Oregon đã thông qua Dự luật Hạ viện 2017, được gọi là Keep Oregon Move. Vào năm 2021, Cơ quan lập pháp đã thông qua một dự luật khác, HB 3055, làm rõ và củng cố hướng vận chuyển từ HB 2017. Các dự luật này cam kết hàng trăm triệu đô la cho các dự án giúp giảm tắc nghẽn giao thông và cải thiện hệ thống giao thông trên toàn tiểu bang, bao gồm cải thiện đường cao tốc, mạng lưới vận chuyển hàng hóa, phương tiện trung chuyển, cơ sở vật chất dành cho xe đạp và người đi bộ. Các dự luật cũng chỉ đạo Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon theo đuổi và triển khai thu phí I-5 và I-205 trong khu vực tàu điện ngầm Portland để giảm tắc nghẽn giao thông và cải thiện giao thông.</li> <li>Chúng tôi đã làm việc trong một năm rưỡi qua với các Liên lạc viên Gắn kết Cộng đồng để thu thập ý kiến đóng góp cho dự án. Chúng tôi sẽ cung cấp cho bạn thông tin cập nhật vào tháng 6 về mô hình giao thông vận tải và phản hồi mà chúng tôi nhận được về các tác động. Chúng tôi cũng sẽ xác định xem những tác động đó ở cùng mức độ hay không tương xứng với công chúng.</li> <li>Chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm nhẹ trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội I-205 nêu rõ rằng ODOT sẽ tiếp tục tiếp cận công chúng bằng nhiều ngôn ngữ và bằng ngôn ngữ đơn giản để cung cấp thông tin về chương trình và hướng dẫn cách sử dụng hệ thống. Khả năng tương tác cũng được thảo luận trong chương này.</li> <li>Lợi ích của Dự án Thu phí I-205 sẽ được xem xét trong Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> </ol>
Ngày 19 tháng 4 năm 2022, 7:00 – 8:30 tối	Hiệp hội khu dân cư Bolton – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Hiệp hội Vùng lân cận Bolton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cư dân trong Vùng lân cận Bolton ở West Linn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về Dự án Cải tiến I-205</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Doanh thu thu phí có trả cho việc cải thiện giao thông công cộng không? Những người có thu nhập thấp cần các lựa chọn chuyển tuyến tốt hơn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Vâng, chúng tôi biết rằng nếu chúng tôi yêu cầu mọi người trả phí cầu đường, chúng tôi cần có các phương án vận chuyển tốt hơn. Nếu mọi người không có tùy chọn thay đổi thời gian của chuyến đi để tránh mức phí cầu đường cao nhất, họ sẽ cần các lựa chọn vận chuyển.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
19 Tháng Tư, 2022	Nhóm thảo luận Slavic – Cuộc họp ảo	• CEL	• cộng đồng Slav	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đường RMPP/I-205 Fact</li> <li>• Liên kết khảo sát</li> <li>• Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>• Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Phí cầu đường sẽ không ảnh hưởng đến những người có thu nhập thấp. Nhiều người không lái xe và nhiều người sẽ chọn không đi trên những con đường có thu phí.</li> <li>2. Các gia đình có thu nhập thấp đã nhận được trợ cấp. Thay vào đó, tầng lớp lao động trung lưu nên được trợ cấp. Khuyến khích người sử dụng lao động cấp giấy thông hành, cung cấp các khoản khấu trừ thuế, v.v.</li> <li>3. Phiên bản điện tử và giấy của ứng dụng nên có sẵn. Đặt các bản sao tại bưu điện, văn phòng phúc lợi và phúc lợi.</li> <li>4. Bạn có ý nghĩa gì bởi các cộng đồng ít đại diện? Tiếng nói của những người nhập cư đang làm việc không được lắng nghe. Một bà mẹ nội trợ có nhiều con sử dụng đường cao tốc 5 lần một ngày không được đại diện. Quyền và sự tôn trọng của cô ấy đối với nghĩa vụ, dịch vụ và phúc lợi kinh tế của cô ấy ở đâu?</li> <li>5. Luôn phân đối việc thu phí tất cả các làn đường. Công bằng ngụ ý sự lựa chọn. Các tiểu bang và thành phố khác cho mọi người lựa chọn: tiết kiệm tiền hoặc tiết kiệm thời gian. Chúng tôi không được lựa chọn. Những người sống gần các con đường phụ không được lựa chọn có không khí trong lành, không có xe cộ qua lại và không có xe chờ hàng trên đường phố của họ.</li> <li>6. Chất lượng không khí sẽ không cải thiện tổng thể; giao thông sẽ chỉ đi vào đường phụ. Do đó, việc giảm KNK sẽ không xảy ra. Sức khỏe bao gồm chất lượng không khí, tiếng ồn, an toàn giao thông – những điều này sẽ không được cải thiện trên đường phố địa phương.</li> <li>7. Kế hoạch dự phòng là gì nếu tất cả các con đường phụ bị tắc nghẽn vào ngày đầu tiên thu phí và ảnh hưởng đến các doanh nghiệp, bệnh viện và toàn thành phố? Nếu chương trình không hoạt động thì sao?</li> <li>8. Đi xe đạp, đi bộ, phương tiện công cộng không phải là những lựa chọn an toàn hoặc khả thi cho trẻ em, hành lý và phương tiện đi lại.</li> <li>9. Việc định tuyến lại sẽ làm hư hại các đường phụ và cần nhiều tiền hơn để sửa chữa.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bình luận ghi nhận. Báo cáo Kỹ thuật Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205 sẽ đánh giá các tác động tiềm ẩn đối với những người có thu nhập thấp theo yêu cầu của NEPA.</li> <li>2. Xem Báo cáo phí thu nhập thấp để đánh giá các lựa chọn ở các mức thu nhập khác nhau.</li> <li>3. Bình luận ghi nhận.</li> <li>4. Bình luận ghi nhận. Xem Khuôn khổ Công bằng Chương trình Thu phí Oregon.</li> <li>5. Bình luận ghi nhận.</li> <li>6. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Chất lượng Không khí Dự án Thu phí I-205.</li> <li>7. Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí I-205 sẽ xác định biện pháp giảm thiểu.</li> <li>8. Bình luận ghi nhận.</li> <li>9. Bình luận ghi nhận.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 20 tháng 4 năm 2022, 3:00 – 3:30 chiều	Ủy ban Người cao tuổi Quận Clark - Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Ủy ban Người cao tuổi Quận Clark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người lớn tuổi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sẽ có một khoản tín dụng thu phí cho người cao niên?</li> <li>Bạn có ý nghĩa gì bằng cách sử dụng cuộc đua như một chiến lược?</li> <li>Chúng tôi có rất nhiều người cao niên và những người trẻ tuổi làm công việc tình nguyện. Họ sử dụng các cây cầu và liên bang thường xuyên.</li> <li>Thế còn những người cao niên được giao hàng tận nhà từ các nhà bán lẻ thương mại như Fred Meyer hoặc Safeway thì sao? Với việc thu phí, thật khó để được đối xử công bằng mà không có ai bị ảnh hưởng.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi sẽ nghiên cứu những lợi ích và gánh nặng thu phí sẽ đặt ra cho người cao niên.</li> <li>Chúng tôi đang cố gắng có ý thức tiếp cận các cộng đồng mà chúng tôi biết rằng chúng tôi chưa từng tiếp cận trước đây. Chúng tôi đang làm việc với các Liên lạc viên Gắn kết Cộng đồng (CEL) để tiếp cận các cộng đồng da màu, cộng đồng chưa được phục vụ đầy đủ, người khuyết tật, người có thu nhập thấp, người lớn tuổi, thanh niên và cộng đồng nói tiếng Anh như ngôn ngữ thứ hai. Chúng tôi đang làm việc với CELS, những cá nhân được liên kết với cộng đồng mà họ phục vụ. Các CEL đang giúp tiếp cận và tham gia để thu thập thông tin, cũng như thu thập thông tin để cung cấp thông tin cho dự án. Khi chúng tôi nghĩ về kết quả, điều này sẽ giúp chúng tôi đưa ra các giải pháp tốt hơn cho các cộng đồng chưa được phục vụ. Trong phân tích nhân khẩu học của chúng tôi, một số ngôn ngữ phổ biến nhất là tiếng Tây Ban Nha, tiếng Trung, tiếng Việt và tiếng Nga. Chúng tôi đang tiến hành một nỗ lực tiếp cận lớn để tiếp cận cộng đồng người Mỹ gốc Phi và người khuyết tật. Chúng tôi đang tổ chức các nhóm thảo luận tập trung để thu thập thông tin đầu vào.</li> <li>Diana Avalos Leos tham gia hội nghị Thanh niên Latinh. Cô ấy đã đưa quan điểm đó đến Ủy ban Tư vấn về Tính di động và Công bằng (EMAC) của ODOT. Cô ấy đã đánh dấu tầm quan trọng của việc xem xét các tình nguyện viên và thành viên cộng đồng có nhu cầu y tế.</li> <li>Đó là một trong những khó khăn. Đó là lý do tại sao chúng tôi đang thực hiện cuộc nghiên cứu rộng rãi này, để xem ai sẽ chịu những lợi ích và gánh nặng. Ngay bây giờ, cách chúng tôi trả tiền cho hệ thống là không công bằng. Ngay bây giờ, những người có ô tô cũ, những người thường có thu nhập thấp hơn, đang phải trả phần trăm thuế xăng cao hơn. Chúng tôi nghĩ việc thu phí sẽ đưa chúng ta đến một nơi công bằng hơn.</li> </ol>
Ngày 21 tháng 4 năm 2022, 3:00 – 4:00 chiều	Nhân viên đại lý đối tác khu vực #16 – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>danh sách gửi thư RPAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Oregon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>cập nhật RMPP</li> <li>Cập nhật phí I-205</li> <li>cập nhật EMAC</li> <li>cập nhật TMWG</li> <li>Cập nhật tương tác cộng đồng</li> <li>Cập nhật báo cáo thu nhập thấp</li> <li>Cập nhật chính sách thu phí/giá tắc nghẽn của tiểu bang và khu vực</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sự sẵn có của phương tiện rất quan trọng đối với cộng đồng có thu nhập thấp. Có một số giải pháp đáng ngạc nhiên mà họ đang đưa ra, chẳng hạn như có một chiếc xe trong gia đình và chia sẻ nó dựa trên các ưu tiên cạnh tranh. Sẽ rất hữu ích nếu hiểu những giải pháp này để điều chỉnh các giải pháp phù hợp với nhóm dân cư có thu nhập thấp. Đề nghị tập hợp các nhóm và tổ chức làm việc với các nhóm đó để thảo luận về cách tốt nhất để đáp ứng nhu cầu của người có thu nhập thấp.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng ta sẽ xem xét chi phí hộ gia đình chứ không chỉ mức nghèo quốc gia. Bạn khuyên bạn nên sử dụng dữ liệu nào khác? Tập hợp các nhóm... nghe có vẻ là cách tiếp cận phù hợp. ODOT không phải là cơ quan phù hợp để nắm bắt thông tin về thu nhập, nhưng nhiều cơ quan thường áp dụng tiêu chuẩn của các chương trình thu nhập thấp hiện có.</li> </ol>
21 Tháng Tư, 2022	Nhóm thảo luận tiếng Tây Ban Nha – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>CEL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>cộng đồng Tây Ban Nha</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đường RMPP/I-205 Fact</li> <li>Liên kết khảo sát</li> <li>Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nghiên cứu xem có bao nhiêu người bị ảnh hưởng, bao nhiêu người sử dụng hệ thống và cách tốt nhất để hỗ trợ họ, chẳng hạn như thông qua các ưu đãi hoặc giảm giá cho những người sử dụng I-205 để đi làm. Dự án này ảnh hưởng đến những người dễ bị tổn thương nhất.</li> <li>Đề xuất một ủy ban xem xét và đánh giá chương trình thu phí theo định kỳ và một ủy ban giám sát liên tục.</li> <li>Thừa nhận rằng việc định giá tắc nghẽn sẽ có lợi cho sự an toàn, nhưng việc định giá sẽ ảnh hưởng đến những người có thu nhập thấp, đặc biệt là những người sử dụng nó hàng ngày.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo thu nhập thấp.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Đánh giá Môi trường Dự án Thu phí I-205 sẽ bao gồm các biện pháp giảm thiểu.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Báo cáo Kỹ thuật Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205 sẽ giải quyết các tác động đối với người có thu nhập thấp.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 22 tháng 4 năm 2022	Nhóm thảo luận tiếng Việt – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CEL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cộng đồng Việt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đường RMPP/I-205 Fact</li> <li>• Liên kết khảo sát</li> <li>• Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>• Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tất cả đều đồng ý rằng ODOT nên giảm giá cho những người lái xe có thu nhập thấp.</li> <li>2. Khi được hỏi liệu sẽ có giảm giá cho tầng lớp trung lưu hay không.</li> <li>3. Cung cấp tùy chọn cho người lái xe chuyển tín dụng chuyển tuyến miễn phí chưa sử dụng sang tín dụng thu phí.</li> <li>4. Cung cấp giảm giá bổ sung cho người dùng quá cảnh.</li> <li>5. Cân nhắc giảm giá hoặc tín dụng cho những người nhập cư và người tị nạn có thu nhập thấp chưa đăng ký tham gia các chương trình hỗ trợ.</li> <li>6. Xem xét các khoản khấu trừ thuế cho những người trả phí cả năm.</li> <li>7. Giảm giá/tín dụng hoạt động như thế nào đối với xe cho thuê và khách?</li> <li>8. Ghi danh những người tham gia vào chương trình thu phí thu nhập thấp thông qua tài khoản thư viện, hóa đơn tiện ích và hồ sơ thuế.</li> <li>9. Một số người không có quyền truy cập internet để lấy thông tin. Gửi thư có thể làm tăng chi phí dự án.</li> <li>10. Cân nhắc lựa chọn tiền mặt cho những người không có tài khoản ngân hàng.</li> <li>11. Thu phí sẽ tạo cơ hội mới cho những kẻ lừa đảo. Những người nhập cư và người tị nạn gặp rào cản ngôn ngữ có thể trở thành nạn nhân của chúng. ODOT là kẻ lừa đảo lớn nhất.</li> <li>12. Cung cấp thông tin qua đường bưu điện về việc ghi danh và thanh toán bằng nhiều ngôn ngữ. Sử dụng giấy màu vàng cho thư giấy để phân biệt với thư khác. Bao gồm một mã QR mà bạn có thể quét để trả phí.</li> <li>13. Quảng cáo thông tin về chương trình thu phí trên bảng quảng cáo, biển LED và thông báo trên TV bằng nhiều ngôn ngữ.</li> <li>14. Trả chậm có bị phạt không? Cung cấp cho mọi người một cảnh báo hoặc một cơ hội thứ hai. Bạn sẽ bị chặn lại nếu bạn không trả phí cầu đường?</li> <li>15. Lo ngại về tính hợp lệ của dữ liệu.</li> <li>16. Câu hỏi về làn đường cao tốc để trả phí cầu đường.</li> <li>17. Thuế bổ sung cho dự án này.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>2. Xem ở trên.</li> <li>3. Khả năng tương tác được thảo luận trong chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>4. Bình luận ghi nhận.</li> <li>5. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>6. Xem ở trên.</li> <li>7. Xem ở trên.</li> <li>8. Bình luận ghi nhận.</li> <li>9. Bình luận ghi nhận.</li> <li>10. Xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>11. Xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Toll I-205</i> giải quyết các rào cản ngôn ngữ.</li> <li>12. Bình luận ghi nhận. Khả năng tương tác được thảo luận trong chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205</i>.</li> <li>13. Bình luận ghi nhận. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Ví dụ: đối với giai đoạn tham gia Dự án thu phí I-205 vào mùa hè/mùa thu năm 2020, tài liệu Dự án và khảo sát trực tuyến đã được dịch sang nhiều ngôn ngữ được sử dụng trong khu vực Dự án: tiếng Trung giản thể và phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt. Các liên lạc viên cộng đồng đã giúp làm việc với các cộng đồng ngôn ngữ khác nhau trong khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin Dự án và thu thập phản hồi trong quá trình tham gia này. ODOT đã dịch toàn bộ buổi khai mạc trực tuyến sang tiếng Tây Ban Nha và quảng cáo trang web tiếng Tây Ban Nha thông qua quảng cáo kỹ thuật số và báo in bằng ngôn ngữ này trên các ấn phẩm tiếng Tây Ban Nha (kỹ thuật số, báo in và đài phát thanh). ODOT cũng đã dịch một tờ thông tin về Dự án sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án đính kèm di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> <li>14. Xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205</i> thảo luận về tác động của việc trốn thu phí.</li> <li>15. Bình luận ghi nhận.</li> <li>16. Hiện tại, Dự án thu phí I-205 không đánh giá một làn đường cao tốc.</li> <li>17. Bình luận ghi nhận.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
23 Tháng Tư, 2022	Nhóm Thảo luận Người Mỹ gốc Phi/Da đen – Cuộc họp Trực tuyến	• CEL	• Cộng đồng người Mỹ gốc Phi/da đen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RMPP/I-205 Fact Sheet</li> <li>• Liên kết khảo sát</li> <li>• Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>• Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hữu ích để biết tỷ lệ thu phí trước.</li> <li>2. Xem xét những người không có giấy tờ.</li> <li>3. Xem xét các rào cản ngôn ngữ trong việc điền vào các mẫu đơn.</li> <li>4. Kết hợp đăng ký chương trình thu phí thu nhập thấp với các chương trình khác (ví dụ: SNAP) và cho phép đăng ký lại tự động.</li> <li>5. Truyền đạt lợi ích của việc thu phí một cách rõ ràng.</li> <li>6. Tại sao những người có thu nhập cao hơn không thể trả tiền cho việc này? Vì sao không tăng thuế gas? Gánh nặng thu phí đã quá tải với người dân.</li> <li>7. Thông báo tốt hơn cho cộng đồng về chương trình thu phí. ODOT nên kiểm tra với các cộng đồng sau khi bắt đầu thu phí để đảm bảo tính công bằng.</li> <li>8. Ủy ban giám sát sẽ tiếp cận những người mà họ muốn tiếp cận như thế nào?</li> <li>9. Các tuyến đường khác sẽ bị ảnh hưởng nếu triển khai thu phí; an toàn là ưu tiên hàng đầu. Tỷ lệ tai nạn đang tăng lên và bảo hiểm cũng vậy. Muốn thấy đường phố an toàn hơn vì chương trình này.</li> <li>10. Cung cấp các lựa chọn thay thế lái xe đáng tin cậy, chi phí thấp, giảm khí thải (xe đạp, đi bộ, xe buýt, đi chung xe, vanpool, v.v.)</li> <li>11. Cải thiện sức khỏe và sự an toàn của những người sống trong các khu dân cư gần đường cao tốc có thu phí. Sức khỏe và an toàn là ưu tiên hàng đầu.</li> <li>12. Giám sát chất lượng không khí địa phương</li> <li>13. Xem xét các lựa chọn thay thế để thu phí công bằng hơn</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bình luận ghi nhận.</li> <li>2. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>3. Bình luận ghi nhận. Báo cáo Kỹ thuật về Tài nguyên Xã hội và Cộng đồng của Dự án Toll I-205 xem xét các rào cản ngôn ngữ.</li> <li>4. Bình luận ghi nhận. Khả năng tương tác được thảo luận trong chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>5. Đánh giá Môi trường của Dự án Thu phí I-205 sẽ truyền đạt các lợi ích.</li> <li>6. Bình luận ghi nhận.</li> <li>7. Bình luận ghi nhận. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Ví dụ: đối với giai đoạn tham gia Dự án thu phí I-205 vào mùa hè/mùa thu năm 2020, tài liệu Dự án và khảo sát trực tuyến đã được dịch sang nhiều ngôn ngữ được sử dụng trong khu vực Dự án: tiếng Trung giản thể và phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt. Các liên lạc viên cộng đồng đã giúp làm việc với các cộng đồng ngôn ngữ khác nhau trong khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin Dự án và thu thập phản hồi trong quá trình tham gia này. ODOT đã dịch toàn bộ buổi khai mạc trực tuyến sang tiếng Tây Ban Nha và quảng cáo trang web tiếng Tây Ban Nha thông qua quảng cáo kỹ thuật số và báo in bằng ngôn ngữ này trên các ấn phẩm tiếng Tây Ban Nha (kỹ thuật số, báo in và đài phát thanh). ODOT cũng đã dịch một tờ thông tin về Dự án sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> <li>8. Bình luận ghi nhận.</li> <li>9. Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí I-205 sẽ đánh giá mức độ an toàn.</li> <li>10. Bình luận ghi nhận.</li> <li>11. Bình luận ghi nhận.</li> <li>12. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo kỹ thuật về chất lượng không khí của dự án thu phí I-205.</li> <li>13. Bình luận ghi nhận.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
24 Tháng Tư, 2022	Nhóm thảo luận về người khuyết tật – Cuộc họp ảo	• CEL	• người khuyết tật	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Đường RMPP/I-205 Fact</li> <li>• Liên kết khảo sát</li> <li>• Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>• Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Một số người không thể sử dụng phương tiện cho người khuyết tật vì gặp chướng ngại vật làm trầm trọng thêm các triệu chứng thần kinh và các chuyên gia khuyên họ nên tránh phương tiện công cộng.</li> <li>2. Sử dụng ngưỡng thu nhập thấp rộng rãi hơn so với hướng dẫn tiêu chuẩn. Sử dụng thang trượt dựa trên thu nhập ròng thay vì tổng thu nhập, xem xét tiền thuê nhà và hóa đơn tiện ích. Hãy xem xét rằng chi phí tàu điện ngầm Portland cao hơn so với phần còn lại của Oregon.</li> <li>3. Cung cấp giảm giá quá cảnh hoặc quá cảnh miễn phí cho tất cả thay vì xác định tính đủ điều kiện.</li> <li>4. Thu nhập của người chăm sóc không liên quan không nên được tính vào thu nhập hộ gia đình.</li> <li>5. Các nhà cung cấp dịch vụ chăm sóc và nhân viên chăm sóc sức khỏe nên được miễn trừ khi đi công tác. Toll làm tăng thêm một chi phí khác cho người chăm sóc tại nhà vì họ hầu như không nhận được gì cho quãng đường đã đi. Hãy xem xét thu nhập khác nhau giữa các chuyên gia y tế.</li> <li>6. Tuyên truyền về tính đủ điều kiện của các chương trình giảm giá.</li> <li>7. Còn những người không có giấy tờ thì sao?</li> <li>8. Hãy xem xét các nhà thầu độc lập được trả lương thấp và không nhận được lợi ích cũng như sự bảo vệ nhưng được yêu cầu phải đi khắp khu vực đô thị Portland.</li> <li>9. Cung cấp nhiều tùy chọn cho ứng dụng (web, số điện thoại, ứng dụng điện thoại, v.v.)</li> <li>10. Đảm bảo đủ kinh phí để tạo thuận lợi cho quá trình đăng ký và cung cấp nhân viên và tài liệu đa ngôn ngữ.</li> <li>11. Cung cấp đăng ký tự động, chẳng hạn như khi một người đăng ký giấy phép hoặc bỏ phiếu.</li> <li>12. Cung cấp thông tin về các tuyến đường khác để tránh phí cầu đường và sự khác biệt về thời gian chuyển đi. Xem xét các điều kiện tuyến đường, khúc cua, độ nghiêng và sự sẵn có của các phòng tắm có thể tiếp cận.</li> <li>13. Đảm bảo sự công bằng bằng cách tổ chức các nhóm tập trung cho các cộng đồng bị thiệt thòi do những người từ các cộng đồng đó lãnh đạo và thành lập một ủy ban giám sát.</li> <li>14. Các tùy chọn thay thế phải dễ tiếp cận và được hỗ trợ tốt.</li> <li>15. Thu hút các cộng đồng người khuyết tật, BIPOC, người nhập cư và người tị nạn để giúp hướng dẫn quy trình này. Xem xét các cộng đồng giao thoa và LGBTQIA+.</li> <li>16. Thiết lập một nền tảng khiêu nại.</li> <li>17. Theo dõi giám sát chất lượng không khí trước và sau khi thu phí. Cải thiện sức khỏe và sự an toàn cho những người sống gần đường cao tốc.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bình luận ghi nhận.</li> <li>2. Xem Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án thu phí I-205 và Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sử dụng các ngưỡng thu nhập khác nhau.</li> <li>3. Bình luận ghi nhận.</li> <li>4. Bình luận ghi nhận.</li> <li>5. Bình luận ghi nhận.</li> <li>6. Bình luận ghi nhận. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện.</li> <li>7. Xem Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>8. Bình luận ghi nhận.</li> <li>9. Bình luận ghi nhận. Khả năng tương tác được thảo luận trong chương về Cam kết Tránh, Giảm thiểu và/hoặc Giảm thiểu trong Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>10. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Ví dụ: đối với giai đoạn tham gia Dự án thu phí I-205 vào mùa hè/mùa thu năm 2020, tài liệu Dự án và khảo sát trực tuyến đã được dịch sang nhiều ngôn ngữ được sử dụng trong khu vực Dự án: tiếng Trung giản thể và phồn thể, tiếng Nga, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt. Các liên lạc viên cộng đồng đã giúp làm việc với các cộng đồng ngôn ngữ khác nhau trong khu vực đô thị Portland để chia sẻ thông tin Dự án và thu thập phản hồi trong quá trình tham gia này. ODOT đã dịch toàn bộ buổi khai mạc trực tuyến sang tiếng Tây Ban Nha và quảng cáo trang web tiếng Tây Ban Nha thông qua quảng cáo kỹ thuật số và báo in bằng ngôn ngữ này trên các ấn phẩm tiếng Tây Ban Nha (kỹ thuật số, báo in và đài phát thanh). ODOT cũng đã dịch một tờ thông tin về Dự án sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Nga, tiếng Việt, tiếng Trung giản thể và tiếng Trung phồn thể. Để biết thêm thông tin, hãy xem <a href="#">Tóm tắt cam kết tham gia dự án thu phí I-205</a> và <a href="#">Báo cáo tham gia dự án định giá di động khu vực vào mùa hè năm 2021</a>.</li> <li>11. Bình luận ghi nhận.</li> <li>12. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205, bao gồm phân tích về thời gian di chuyển trên các tuyến đường khác nhau.</li> <li>13. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện. Xem phản hồi ở trên.</li> <li>14. Bình luận ghi nhận.</li> <li>15. Bình luận ghi nhận. ODOT cam kết tham gia vào cộng đồng một cách công bằng và toàn diện.</li> <li>16. Bình luận ghi nhận.</li> <li>17. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Chất lượng Không khí Dự án Thu phí I-205.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
26 Tháng Tư, 2022	Nhóm thảo luận thanh niên – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>CEL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiếu niên</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đường RMPP/I-205 Fact</li> <li>Liên kết khảo sát</li> <li>Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sẽ có miễn giảm cho sinh viên?</li> <li>Còn những người sống ở khu vực không có bến xe buýt trong khoảng cách đi bộ thì sao?</li> <li>Cần nhắc tính phí cầu đường cao hơn đối với những người đã bị DUI hoặc bị va chạm ô tô.</li> <li>Việc lắp đặt hệ thống thu phí có ảnh hưởng đến giao thông?</li> <li>Xem xét rào cản ngôn ngữ, quyền truy cập vào email hoặc địa chỉ gửi thư và hỗ trợ điền biểu mẫu.</li> <li>ODOT sẽ tăng giới hạn tốc độ với thu phí?</li> <li>Sự thiếu hiểu biết về chương trình có thể là rào cản lớn nhất, đặc biệt đối với những người không có tài khoản ngân hàng.</li> <li>Giữ ứng dụng càng đơn giản càng tốt.</li> <li>Cung cấp giảm giá thông qua SNAP.</li> <li>Tổ chức các cuộc họp hàng quý với các thành viên cộng đồng về ảnh hưởng của việc thu phí. Hãy minh bạch về tài chính.</li> <li>Phí cầu đường nên dựa trên mức độ bạn sử dụng con đường chứ không phải bạn là ai.</li> <li>ODOT có thể theo dõi tần suất thanh toán phí theo đặc điểm nhân khẩu học không?</li> <li>Đầu tư vào các dự án giảm ùn tắc ưu tiên trong khu vực.</li> <li>Mọi người sẽ cố gắng tránh phí cầu đường, điều này có thể làm tăng lưu lượng giao thông trên các đường phố bề mặt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sẽ có một chính sách thu nhập thấp mà chắc chắn có thể bao gồm cả sinh viên.</li> <li>Đó là một điểm tuyệt vời. Quá cảnh có thể không phải là lựa chọn tốt nhất cho tất cả mọi người. Nó có nghĩa là sự kết hợp của các khoản tín dụng dành cho những người ít tiếp cận với phương tiện giao thông công cộng.</li> <li>ODOT chưa có kế hoạch xây dựng, nhưng tác động xây dựng sẽ ở mức tối thiểu.</li> <li>ODOT sẽ không tăng giới hạn tốc độ. Thay vào đó, mục tiêu là cho phép mọi người lái xe với tốc độ nhanh hơn trong những giờ tắc nghẽn ở giới hạn tốc độ hiện tại.</li> <li>Không có dữ liệu nhân khẩu học nào được gắn với nhãn dán vì lý do riêng tư. Có nhiều cách khác để ODOT có thể tìm ra nhân khẩu học của người dùng hệ thống.</li> </ol>
Ngày 27 tháng 4 năm 2022, 3:00 – 4:30 chiều	Cuộc họp EMAC #17	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web ODOT</li> <li>Thông cáo báo chí cho các liên hệ/đối tác của ODOT</li> <li>E-mail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> <li>Người lớn tuổi</li> <li>người khuyết tật</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động dự thảo các đề xuất về thu phí công bằng</li> <li>Báo cáo lại về các nhóm thảo luận RMPP</li> <li>Báo cáo lại về phân tích đang được thực hiện cho Báo cáo thu nhập thấp</li> <li>Báo cáo lại về các cuộc thảo luận xung quanh Bản ghi nhớ Bước Một của Khuôn khổ Công bằng</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Một số nhóm nhạy cảm với cụm từ “thu nhập thấp” được áp dụng cho họ. Xem xét ngôn ngữ thay thế.</li> <li>Kích thích quá mức trong các cuộc họp Zoom có thể là một vấn đề đối với người khuyết tật, đặc biệt là đối với những người khiếm thị.</li> <li>Các ủy ban mới thành lập không nên để các thành viên token hóa của các cộng đồng khuôn khổ vốn chủ sở hữu chỉ để đánh dấu vào một ô.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>CELS đang sử dụng cụm từ “những người đang gặp khó khăn về tài chính” vì cụm từ này linh hoạt hơn đối với các tình huống thu nhập khác nhau. Một đại diện của TriMet cho biết họ đang sử dụng ngôn ngữ liên bang – bao gồm “thu nhập thấp” – để mô tả các chương trình thay vì mọi người khi nói chuyện với công chúng.</li> <li>Chúng tôi sẽ ưu tiên các tài liệu tĩnh và gửi tài liệu trước cho các cuộc họp Zoom.</li> <li>EMAC đã thảo luận về khả năng thành lập một ủy ban cố vấn khác trong đó hầu hết các thành viên là đại diện của các cộng đồng EMAC. Các thành viên EMAC nên được xem xét cho các ủy ban thảo luận về việc thiết lập tỷ lệ.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 2 tháng 5 năm 2022	Nhóm thảo luận BIPOC – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CEL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cộng đồng BIPOC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RMPP/I-205 Fact Sheet</li> <li>• Liên kết khảo sát</li> <li>• Một trang về Khuyến nghị EMAC/EMAC</li> <li>• Slide thuyết trình với các luận điểm</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cung cấp giảm giá và tín dụng. Hầu hết mọi người không thể chọn khi họ đi làm.</li> <li>2. Giải quyết các mối quan tâm về quyền riêng tư.</li> <li>3. Xem xét những người không thể đăng ký SNAP (ví dụ: do vô gia cư)</li> <li>4. Chủ doanh nghiệp có thể giúp nhân viên trong các chuyến đi dựa trên việc làm</li> <li>5. Hoàn trả không phải là lý tưởng; tiền sẽ không có sẵn trong một thời gian.</li> <li>6. Là mục đích để kiếm tiền cho ODOT hoặc ngăn chặn mọi người lái xe?</li> <li>7. Thu phí hoặc doanh thu thu phí sẽ đóng góp như thế nào cho sự an toàn?</li> <li>8. Chúng tôi đã trả thuế gas.</li> <li>9. Hãy coi rào cản ngôn ngữ và phí cầu đường là rào cản về lòng tin đối với những người mới chuyển đến thành phố.</li> <li>10. Các tác động kinh tế của việc thu phí đối với chi phí sinh hoạt là gì? Bạn đã xem xét lạm phát?</li> <li>11. Tiếp cận với các tổ chức phi lợi nhuận cho cộng đồng người nhập cư và người tị nạn.</li> <li>12. Tăng cường vận chuyển và thu phí các tập đoàn thay vì thu phí người dân.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nhận xét ghi nhận. Xem Báo cáo thu nhập thấp để phân tích về chiết khấu và tín dụng.</li> <li>2. Bảo vệ Thông tin nhận dạng cá nhân của người dùng là ưu tiên hàng đầu đối với bất kỳ hệ thống thu phí điện tử hiện đại nào ngày nay. Các bộ tiếp sóng sẽ được cung cấp cho người dùng sẽ không có bất kỳ Thông tin nhận dạng cá nhân nào được lưu trữ trên chúng. Thông tin người dùng duy nhất được lưu trữ trên chính thiết bị là số nhận dạng thiết bị. Hệ thống thu phí sẽ bàn giao bộ tiếp sóng và biển số xe, cùng với khoản phí, cho một văn phòng riêng gọi là Trung tâm Dịch vụ Khách hàng. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng liên kết số bộ tiếp sóng và biển số xe với các tài khoản thu phí và sau đó đăng các khoản phí vào tài khoản. Trung tâm Dịch vụ Khách hàng quản lý tất cả dữ liệu có tên, địa chỉ, giao dịch tài chính và thẻ tín dụng và/hoặc thông tin ngân hàng khác. Để ngăn thông tin này lọt vào tay kẻ xấu, Trung tâm Dịch vụ Khách hàng sẽ được giám sát kiểm tra thường xuyên để tuân thủ các tiêu chuẩn của Ngành Thẻ Thanh toán về bảo mật dữ liệu. Kiểm toán quy trình bởi các bên độc lập sẽ kiểm tra xem dữ liệu riêng tư có được bảo vệ hay không và kiểm toán tài chính sẽ xem xét việc quản lý quỹ.</li> <li>3. Nhận xét ghi nhận. Xem Báo cáo Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>4. Bình luận ghi nhận.</li> <li>5. Bình luận ghi nhận.</li> <li>6. Bình luận ghi nhận. Không có phản hồi nào được ghi lại. Xem Mục đích và nhu cầu của dự án thu phí I-205.</li> <li>7. Nó sẽ kiếm tiền cho ODOT như một phần trong mục tiêu của dự án nhằm tăng doanh thu để cải thiện đường xá. Chìa khóa thực sự ở đây là tăng phí cầu đường trong giờ cao điểm để khuyến khích mọi người thực hiện một chuyến đi ngắn hơn hoặc đi một tuyến đường khác. Nó đang cung cấp một động lực để lái xe trong một thời gian khác.</li> <li>8. Thuế xăng liên bang đã không được điều chỉnh kể từ tháng 10 năm 1993 và phần đóng góp của liên bang cho các dự án giao thông vận tải của tiểu bang đã giảm đi rất nhiều.</li> <li>9. Xem Báo cáo Kỹ thuật Cộng đồng và Tài nguyên Xã hội của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>10. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế Dự án Thu phí I-205.</li> <li>11. Chính sách thu nhập thấp sẽ bao gồm các ngưỡng cho những gì được coi là thu nhập thấp; với lạm phát, ngưỡng đó thay đổi. Chúng tôi đang thực hiện một nghiên cứu kinh tế bằng cách xem xét mức thu nhập và chi phí hiện tại trong khu vực. Ở Portland, thu nhập trung bình thấp hơn Seattle. Một phần của chương trình thu phí sẽ là phân tích phí cầu đường và giảm phí sau khi được thực hiện. Mọi chương trình thu phí đều có quy trình giám sát.</li> <li>12. Bình luận ghi nhận.</li> </ol>

<p>Ngày 3 tháng 5 năm 2022</p>	<p>Nhóm thảo luận CBO – Cuộc họp ảo?</p>	<p>Nhóm kín.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>CBO và khách hàng của họ</li> <li>Black United Fund của Oregon</li> <li>Liên minh cộng đồng của những người thuê nhà</li> <li>Tăng quận Đông</li> <li>Tổ Chức Cộng Đồng Người Nhập Cư và Người Tị Nạn</li> <li>Liên minh sức khỏe người Latinh Oregon</li> <li>Liên minh cộng đồng của những người thuê nhà</li> <li>Kết nối chuyển đi</li> <li>Sáng kiến Tái đầu tư Cộng đồng Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ODOT Trình bày về các dự án giảm tắc nghẽn được lên kế hoạch trong khu vực Đô thị Portland và cập nhật tình trạng cho các dự án quan trọng, bao gồm cả việc thu phí.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Muốn nghe thông tin cập nhật về các dự án UMO, nghe từ các CBO khác và tương tác, tham gia và chia sẻ phản hồi.</li> <li>Mọi người sẽ nhận được tiền phạt qua thư? Ngay cả những hình phạt nhỏ cũng có thể có tác động lớn đối với các gia đình có thu nhập thấp.</li> <li>Có những rào cản đối với việc tìm hiểu về chương trình thu phí thu nhập thấp, đăng ký và tìm ra các lựa chọn miễn phí. Đảm bảo rằng tiền phạt/hình phạt không quá nghiêm trọng.</li> <li>Tổ chức một chiến dịch lớn để nâng cao nhận thức về thu phí và tìm kiếm phản hồi từ các nhóm tập trung về việc nhắn tin, như Giấy phép lái xe cho tất cả đã làm.</li> <li>Cung cấp làn đường HOV miễn phí/giảm giá và hỗ trợ cho doanh nghiệp nhỏ, nhà thầu, những người dựa vào tuyến đường này cho các hoạt động liên quan đến công việc</li> <li>Nhiều người có doanh nghiệp lớn trong cộng đồng Latino không biết về dự án. Nhiều người trong cộng đồng Latino làm việc trong lĩnh vực xây dựng, công việc này sẽ bị ảnh hưởng bởi việc thu phí. Việc bổ sung phí cầu đường sẽ là một cú sốc khi xét đến chi phí nhà ở cao.</li> <li>Cung cấp tài trợ cho các CBO, những người có thể giúp những người hội đủ điều kiện tham gia các chương trình và thông báo cho mọi người trong cộng đồng.</li> <li>Cơ quan Lập pháp Oregon có xem xét tín dụng thuế thu nhập cho phí cầu đường được trả hàng năm không?</li> <li>Không phải ai cũng có điện thoại thông minh hoặc email để lấy thông tin. Chúng tôi có rất nhiều người lớn tuổi.</li> <li>Xem xét các rào cản để điền đơn đăng ký và quy trình tiếp theo dành cho những người đang chờ nhận phản hồi. Giúp cho cả việc nộp hồ sơ và xét duyệt hồ sơ trở nên dễ dàng hơn. Hãy xem xét một nền tảng cho biết có bao nhiêu đơn đăng ký đã được gửi và bao nhiêu đơn đăng ký chỉ hoàn thành một phần.</li> <li>Đặt biển quảng cáo với thông báo đa ngôn ngữ về phí cầu đường sắp tới. Cung cấp một đường dây nóng với thông tin.</li> <li>Lo ngại rằng doanh thu thu phí sẽ không quay trở lại với những người cần giúp đỡ nhất.</li> <li>Các doanh nghiệp lớn hơn, những người sẽ được hưởng lợi từ tình trạng tắc nghẽn thấp hơn có bị đánh thuế để hỗ trợ chương trình không? Họ có được yêu cầu hỗ trợ nhân viên tiếp cận phương tiện công cộng và các phương tiện bền vững khác không?</li> <li>Dành một phần doanh thu thu phí để giảm giá cho HOV, khuyến khích đi chung xe, hỗ trợ các gia đình đông con hơn, mở rộng các lựa chọn phương tiện công cộng, tạo làn đường dành riêng cho xe buýt, cung cấp các ưu đãi về phương tiện công cộng và cung cấp nhiều tùy chọn thanh toán.</li> <li>Muốn xem thêm dữ liệu về thu nhập của người sử dụng cầu, khả năng chi trả của họ và mức độ sẵn có của dịch vụ vận chuyển công cộng. Cần có cam kết của TriMet và ODOT để mở rộng các phương thức di chuyển khác.</li> <li>Lo ngại về tác động của tiền phạt/hình phạt và cản trở việc tiếp cận các nguồn tài nguyên trong tương lai.</li> <li>TriMet hầu như không dùng tiền mặt; đó là khó khăn cho một số người.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi muốn thiết kế một chương trình có tính đến dịch vụ khách hàng. Ý tưởng rằng một người sẽ nhận một khoản tiền phạt lớn vì không trả một khoản phí nhỏ, hoặc thậm chí không biết họ có hóa đơn, không phải là ý định của chúng tôi và chúng tôi đang nỗ lực tìm ra những biện pháp cần thiết để thực hiện điều đó không xảy ra. Chúng tôi cũng muốn tập trung vào dịch vụ khách hàng bằng cách có những người thực sự sẵn sàng trả lời các câu hỏi và mối quan tâm cũng như cách chúng tôi có thể hợp tác với các chương trình khác để đảm bảo đáp ứng nhu cầu. Chúng tôi dành nhiều thời gian ở EMAC để đảm bảo rằng đây không phải là một hệ thống trừng phạt. Ưu tiên của EMAC là phát triển một hệ thống tuân thủ không trừng phạt những người đang gặp những thử thách khác nhau trong cuộc sống.</li> <li>Giao tiếp sẽ là một trong những phần quan trọng. Trước khi bắt đầu thu phí, chúng ta cần biết những cách tốt nhất để giao tiếp với mọi người để tập hợp và phân tán thông điệp.</li> <li>Cảm ơn bạn đã chia sẻ công việc về Giấy phép lái xe cho tất cả, đây là điều có thể hữu ích. Cần phải có nhiều sự tham gia của cộng đồng với nhiều cơ hội khác nhau. Không có nhiều người đang nghe về điều này, nó là mới đối với mọi người. Chúng tôi muốn thực hiện phần việc của mình để tiếp cận những cộng đồng này và phải chuyển hướng sang tương tác ảo với đại dịch. Bây giờ mọi thứ đang mở ra, có rất nhiều cơ hội. Đây là thời điểm tốt để các CBO chia sẻ với các thành viên của họ về những gì đang diễn ra. Có một nỗi sợ hãi về thông tin được chia sẻ và sự thiếu tin tưởng. Có thông điệp văn hóa là rất quan trọng, chúng tôi muốn làm cho quá trình này an toàn.</li> <li>Điều quan trọng là chúng tôi hợp tác với CBO. Nếu tài trợ giúp xây dựng năng lực của các CBO để giúp tham gia vào quá trình này, thì đó sẽ là một cân nhắc rất quan trọng. Một số dự án có kinh phí để trả cho các CBO tham gia. Tôi đang tìm kiếm sự trợ giúp để bắt đầu các cuộc đối thoại và xây dựng một cơ chế hợp đồng phù hợp với các CBO và dự án. Xin vui lòng cho chúng tôi biết nếu điều này là quan tâm. Chúng tôi thực sự cần sự giúp đỡ về giáo dục và truyền thông.</li> <li>Tôi nghĩ sẽ quá khó để thông qua bất kỳ loại thuế mới nào ở Salem.</li> <li>Project Access Now đã là một trung tâm cho các dịch vụ cộng đồng khác nhau và có thể là một con đường tiềm năng để xây dựng các điểm truy cập thông tin và các dịch vụ cụ thể liên quan đến thu phí. Tại EMAC, chúng tôi đã thảo luận trước về nguồn tài trợ cần thiết để chúng tôi có thể thông báo và cân nhắc các vấn đề khác cần được giải quyết trước khi bắt đầu thu phí.</li> </ol>
--------------------------------	--	------------------	---	--	---	--



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quản thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
					18. Cần quan hệ đối tác để chia sẻ thông tin, chẳng hạn như với các cửa hàng tiện lợi, trạm DMV, DEQ, trạm xăng, công ty cho thuê ô tô và chủ lao động chính. 19. Muốn có một email có đồ họa và liên kết tương tác để gửi cho các thành viên cộng đồng.	
Ngày 12 tháng 5 năm 2022, 5:00 – 6:30 chiều	Nhóm chiến lược giao thông vận tải Tigard (TST) – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web thành phố Tigard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng tại thành phố Tigard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về Dự án định giá di động khu vực (RMPP)</li> <li>Cơ hội tham gia hiện tại</li> <li>Tổng quan về Dự án Cải tiến I-205</li> <li>Phân tích tác động của các dự án thu phí</li> <li>Các mốc chương trình sắp tới</li> </ul>	1. Những chỗ ở thu nhập thấp và cải thiện giao thông nào sẽ là một phần của dự án này? 2. Trợ cấp thu nhập thấp sẽ được đưa vào dự án như thế nào? 3. Đã có sự tương tác nào giữa EMAC và Tùy chọn Định giá cho Tính di động Công bằng?	1. Những câu trả lời đang được nghiên cứu. 2. Chúng tôi đang khám phá một số tùy chọn, bao gồm tín dụng tải trước vào bộ tiếp sóng hoặc mã hóa bộ tiếp sóng với một số chuyến đi miễn phí nhất định. Trên toàn quốc, chúng tôi đã tìm thấy những ví dụ rất ấn tượng về cách kết hợp phí thu nhập thấp vào hệ thống. Chương trình của chúng tôi và của San Francisco sẽ đi đầu trong việc kết hợp phí cầu đường dành cho người thu nhập thấp. 3. Tôi nghĩ 80% những gì họ đã gửi là những sửa đổi thân thiện. Chúng tôi đã nghe từ OTC rằng chúng tôi cần quá cảnh, tỷ lệ thu phí thu nhập thấp và giảm nhẹ để chuyển hướng. Đối với phần giảm thiểu, chúng tôi sẽ triển khai một hệ thống giám sát dài hạn để chuyển hướng.
Ngày 24 tháng 5 năm 2022, 10:30 sáng	Hội đồng Metro – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về Sửa đổi Quy hoạch Đường cao tốc Oregon</li> <li>Dự thảo chính sách thu phí và chống ùn tắc</li> <li>Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	1. Tại sao không có nhiều chương trình thu phí thu nhập thấp cung cấp miễn trừ ở những nơi khác?	1. Đó là một câu hỏi lớn. Tôi không có câu trả lời đó cho bạn, vì vậy chúng tôi có thể tương tác với các đồng nghiệp và liên hệ lại với bạn.

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 26 tháng 5 năm 2022, 3:00 – 4:30 chiều	Cuộc họp EMAC #18	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web ODOT</li> <li>Thông cáo báo chí cho các liên hệ/đối tác của ODOT</li> <li>E-mail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> <li>Người lớn tuổi</li> <li>người khuyết tật</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sơ đồ “dòng tiền” của chương trình thu phí</li> <li>Thời gian thiết lập tỷ lệ</li> <li>Dự thảo thứ hai của dự thảo đề xuất thu phí công bằng</li> <li>Tổng quan về chương trình Doanh nghiệp Kinh doanh Khó khăn của ODOT</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ai đang tạo ra Bản sửa đổi Thu phí Kế hoạch Đường cao tốc Oregon? Bản sửa đổi có đề cập đến việc thu phí sẽ tương tác như thế nào với các dự án giao thông trong tương lai không?</li> <li>2. Mọi quan tâm về vị trí của EMAC trong việc phân bổ doanh thu. Thiếu sự an toàn đối với nguồn vốn dành riêng cho các khoản đầu tư đa phương thức. Làm thế nào những cuộc thảo luận này có thể được thực hiện minh bạch? Làm thế nào có thể sử dụng thiết lập thu phí và tỷ lệ như một công cụ để vượt ra ngoài mức giảm thiểu tối thiểu? Chúng ta nên tiếp tục nghĩ cách làm mọi thứ khác đi và nghĩ đến việc thu phí một cách tổng thể như một phần của hệ thống đa phương thức lớn hơn.</li> <li>3. Sơ đồ dòng doanh thu cho thấy rất nhiều điều không chắc chắn. Mong muốn có những đảm bảo mạnh mẽ hơn và cảm thấy thiếu minh bạch về việc ai là người ra quyết định.</li> <li>4. Thiếu niềm tin rằng các mục tiêu công bằng sẽ được cam kết thực hiện trong các bình luận trước đó. Muốn đảm bảo rằng những lo ngại về đầu tư đa phương thức đang được lắng nghe. Một trong những mục tiêu là giải quyết các cộng đồng và tổ chức dựa vào cộng đồng bị ảnh hưởng bởi sự chuyển hướng và làm những điều khác biệt so với những gì đã làm trong quá khứ. Trước đây, giảm thiểu tập trung vào ô tô (nghĩa là làn đường rẽ lớn hơn để giải quyết việc chuyển hướng). EMAC nên đưa ra các quyết định giúp tăng sự lựa chọn cho những người không sử dụng ô tô cá nhân và xem xét một cách nhìn toàn diện hơn về hệ thống.</li> <li>5. Đánh giá cao công việc thu phí với tư cách là đồng minh cho DBE. Hãy xem xét hệ thống những người có thể chuyển từ thương mại sang bắt đầu kinh doanh riêng.</li> <li>6. Tỷ lệ thu phí nên được thông báo theo nhu cầu. Điều này sẽ phổ biến hơn trong ngôn ngữ của các hành động được đề xuất. Tỷ lệ thu phí sẽ bị ảnh hưởng bởi số lượng người sử dụng hệ thống trong khi vẫn công nhận và bảo vệ những người lái xe có thu nhập thấp.</li> <li>7. Giải quyết các tác động đối với những người có thu nhập thấp là ưu tiên hàng đầu đối với họ và họ rất nhiệt tình vì công việc này đang diễn ra.</li> <li>8. Cần cân bằng các mục tiêu lớn hơn với nhu cầu hàng ngày của người dân trong khu vực. Hệ thống không nên phạt những người không có thu nhập cao.</li> <li>9. Xem xét các lợi ích đa phương thức không giới hạn ở các phương tiện thu phí, chẳng hạn như cung cấp các ưu đãi và lựa chọn cho mọi người sử dụng phương tiện công cộng giúp các gia đình mua xe đạp điện. Chương trình thu nhập thấp không nên hạn chế mọi người sử dụng ô tô để nhận trợ cấp.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Amanda Pietz từ bộ phận lập kế hoạch của ODOT đang lãnh đạo Bản sửa đổi. Kế hoạch Đường cao tốc Oregon có một số hướng dẫn về chính sách thu phí chung, nhưng ngôn ngữ được viết vào năm 2012 – một trong những mục đích chính của sửa đổi là cập nhật ngôn ngữ để làm rõ cách các chính sách nên hướng dẫn việc ra quyết định nhất quán ở cấp tiểu bang.</li> <li>2. Các phát hiện về tác động từ các nghiên cứu NEPA nên được công bố trước tiên để có thể đưa ra các quyết định phù hợp. Một số biện pháp giảm thiểu đó có thể được bao gồm trong trái phiếu xây dựng, đưa các khoản thu nhập đó vào một giai đoạn khác của “dòng tiền”.</li> <li>3. Các cuộc họp của RAC sẽ được phối hợp với EMAC, vì vậy EMAC sẽ có thể đưa ra các đề xuất và nhận xét cho RAC trước khi đưa ra quyết định cuối cùng.</li> <li>4. Đầu vào từ EMAC đã dẫn đến chương trình Innovative Mobility Pilot, đang đánh trúng rất nhiều tuyên bố quan trọng về đầu tư vào dịch vụ đi chung xe, vanpool, v.v.</li> <li>5. Amber hoàn toàn đồng ý và thực sự quan tâm đến việc thực hiện một loạt các câu chuyện thành công để giới thiệu công nhân. Chiến lược này có thể kích thích những người trẻ tuổi về những lựa chọn nghề nghiệp này và thông báo rằng đại học là không cần thiết để kiếm được một mức lương đặc biệt.</li> <li>6. Các nhà hàng hải thường đồng ý với tình cảm này.</li> <li>7. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>8. Bình luận ghi nhận. Xem Báo cáo Kỹ thuật Công lý Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>9. Bình luận ghi nhận. ODOT sẽ tiếp tục tuyên truyền nâng cao nhận thức cộng đồng về các lựa chọn vận chuyển đa phương thức và vận chuyển công cộng hiện có trong khi nỗ lực mở rộng các lựa chọn đó.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 22 tháng 6 năm 2022, 3:00 – 4:30 chiều	Cuộc họp EMAC #19	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web ODOT</li> <li>Thông cáo báo chí cho các liên hệ/đối tác của ODOT</li> <li>E-mail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> <li>Người lớn tuổi</li> <li>người khuyết tật</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kết quả tương tác mùa xuân năm 2022 (Khảo sát RMPP, nhóm thảo luận CBO)</li> <li>Các khuyến nghị cuối cùng về thu phí công bằng (để trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đánh giá cao khi thấy các cuộc thảo luận về VMT được ghi lại; khi VMT ngừng hoạt động, mức độ an toàn sẽ được cải thiện và việc di chuyển trở nên dễ dàng hơn đối với các hoạt động khác.</li> <li>Thay thế ngôn ngữ xung quanh đường cao tốc bằng cách nhấn mạnh vào trách nhiệm của ODOT trong việc cải thiện tính di động trong toàn bộ hệ thống giao thông.</li> <li>Làm rõ liệu ODOT có đang đề xuất mức thuế lũy tiến, miễn giảm hoặc chiết khấu cho các hộ gia đình có thu nhập thấp hay không.</li> <li>Hành động này (tạo doanh thu) phù hợp với hướng mà OTC đang thực hiện - tăng cường các lựa chọn vận chuyển/di động để góp phần giảm tắc nghẽn và phương tiện một người.</li> <li>Nhấn mạnh quản lý nhu cầu và công bằng trong việc tạo doanh thu</li> <li>Đánh giá cao sự trung thực rằng doanh thu thu phí sẽ trả cho nhiều thứ và chi doanh thu thu phí sẽ không đủ để chi trả cho các dự án mà EMAC đang tìm kiếm.</li> <li>Về hành động đầu tư kinh doanh, hãy xem xét các doanh nghiệp nhỏ <i>mới nổi</i> và các doanh nghiệp do phụ nữ làm chủ và người thiểu số làm chủ bên cạnh các doanh nghiệp nhỏ. Đề nghị thay đổi ngôn ngữ thành doanh nghiệp “có hoàn cảnh khó khăn” thay vì doanh nghiệp “nhỏ”.</li> <li>Các nhà lãnh đạo CBO thích giảm phí cầu đường trước thay vì lập quỹ cho các CBO.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tất cả các ý kiến từ cuộc họp ghi nhận.</li> <li>Garet trước đó, Nhóm Dự án, đã cảm ơn Ủy viên Smith và cho biết ODOT không thể cung cấp những lợi ích này nếu không có sự hỗ trợ của OTC.</li> </ol>
Ngày 7 tháng 12 năm 2022, 3:00. - 05:00	Cuộc họp EMAC #20	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web ODOT</li> <li>Thông cáo báo chí cho các liên hệ/đối tác của ODOT</li> <li>E-mail</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>dân tộc thiểu số</li> <li>Thu nhập thấp</li> <li>Người lớn tuổi</li> <li>người khuyết tật</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> <li>Kế hoạch hoạt động EMAC 2022 – 2025</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Thảo luận về các công việc EMAC đã thực hiện trong quá khứ.</li> <li>Thảo luận và xem xét Kế hoạch hoạt động EMAC 2022 – 2025.</li> <li>Thảo luận về trách nhiệm giải trình.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tất cả các ý kiến từ cuộc họp ghi nhận.</li> </ol>
Ngày 26 tháng 6 năm 2022, 11:00 sáng – 4:00 chiều	Portland Sunday Parkways - Đánh bài trực tiếp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sự kiện trực tiếp.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cộng chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tờ thông tin về dự án thu phí I-205</li> <li>“Let’s Talk Tolls” và bảng hiển thị thu phí điện tử</li> <li>Bảng hiển thị cải tiến I-205</li> <li>Tờ thông tin thu phí</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Phí cầu đường không nên giúp những người có thu nhập cao hơn dễ dàng lựa chọn một con đường ít tắc nghẽn hơn.</li> <li>Hỗ trợ thu phí tất cả các làn đường miễn là có nhiều lựa chọn hơn cho những người có thu nhập thấp.</li> <li>Thu phí là một ý kiến hay nếu nó giúp các hoạt động đi xe đạp và đi bộ dễ dàng hơn.</li> <li>Hy vọng rằng việc thu phí sẽ giúp các khu dân cư chủ yếu có thu nhập thấp và có nhiều cư dân Da đen và Da nâu an toàn hơn và dễ đi bộ hơn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Phản hồi về vốn chủ sở hữu là quan trọng.</li> <li>Các tùy chọn này được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, đã được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Tất cả những cách sử dụng này sẽ cải thiện sự an toàn và khả năng di chuyển cho các cộng đồng trong khu vực.</li> <li>Nhận xét được lưu ý, xem phản hồi ở trên.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quản thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 8 tháng 7 năm 2022, 10:00 sáng – 12:00 trưa	Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực Tây Nam (SWACT) – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web SWACT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Tây Nam Oregon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tùy chọn tiền mặt sẽ hoạt động như thế nào?</li> <li>Có giới hạn về phí hoặc hình phạt đối với những người có thu nhập thấp không? Ai đó có thể tiếp tục không trả tiền mãi mãi?</li> <li>Các số liệu về thu nhập mà bạn đang sử dụng có được đặt ở cấp tiểu bang hoặc quận không? Bạn sẽ sử dụng các chương trình đăng ký hoặc xác minh áp dụng ở mọi nơi chứ?</li> <li>Chương trình thu phí nên ngăn cản mọi người sử dụng SOV, nhưng chỉ giới hạn ở Portland để tránh tác động tiêu cực đến những người có thu nhập thấp ở những nơi khác.</li> <li>Có rất nhiều người cao niên trong khu vực của chúng tôi. Họ sẽ được hưởng lợi từ một chương trình thân thiện với giấy/điện thoại và dễ tiếp cận hơn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT đã khám phá việc hợp tác với các nhà bán lẻ địa phương để cung cấp thẻ nạp sẵn để mua xung quanh khu vực Metro. Phương án này đã thành công ở Florida.</li> <li>Chúng tôi đã thấy một số ví dụ về câu hỏi này từ các tiểu bang khác. Colorado có thể thu phí hàng tháng trong đó cá nhân trả một số tiền nhất định hàng tháng (khoảng 40 đô la) và có thể thực hiện số chuyến đi không giới hạn. Chúng tôi đang xem xét loại tùy chọn đó.</li> <li>Chúng tôi vẫn cần chọn một ngưỡng cho người có thu nhập thấp, nhưng có, nếu bạn đủ điều kiện tham gia WIC ở một quận, thì bạn sẽ đủ điều kiện là người có thu nhập thấp ở các khu vực khác của tiểu bang.</li> <li>Chúng tôi đang xem xét điều này sẽ ảnh hưởng như thế nào đến mọi người trên toàn tiểu bang bên ngoài Portland Metro. Ví dụ: chúng tôi đang xem xét đề xuất một số tùy chọn như phân bổ các chuyến đi miễn phí hàng tháng hoặc tha thứ cho vi phạm.</li> <li>Không có câu trả lời nào được đưa ra tại cuộc họp.</li> </ol>
9:00 sáng ngày 13 tháng 7 năm 2022	Ủy ban Giải pháp Thay thế Chính sách Giao thông Vận tải (TPAC) – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> <li>Tổng quan về Sửa đổi Thu phí OHP</li> <li>Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các khuyến nghị của EMAC đã ảnh hưởng như thế nào đến các hành động công bằng?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi sẽ kiểm tra chéo xem các hành động của chúng tôi có phù hợp với các khuyến nghị của EMAC hay không.</li> </ol>
Ngày 15 tháng 7 năm 2022, 2:00 chiều	Nhân viên các Thành phố của Quận Clackamas – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng tại các thành phố của Quận Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> <li>Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Quan tâm đến việc hiểu rõ hơn các phương pháp thống kê được sử dụng cho cuộc khảo sát trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp và kiểm tra độ nhạy cho các chương trình giảm giá Mức Nghèo đói Liên bang 200% và 400%.</li> <li>Quan tâm đến việc hiểu lý do tại sao ODOT chọn kết hợp chương trình giảm giá với 200% FPL và chương trình sẽ hoạt động như thế nào.</li> <li>Đề xuất rằng buộc chứng nhận thu nhập với đăng ký xe vì nó có thể khuyến khích người dân trả phí và thuế phương tiện.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Không có phản hồi trong cuộc họp.</li> <li>Việc quản lý/thiết kế chương trình vẫn đang được xác định. 200% FPL đã được chọn vì nó là chìa khóa cho các lợi ích khác của liên bang hoặc tiểu bang và có thể giúp việc quản lý ODOT dễ dàng hơn. Một chương trình gắn với 400% FPL có thể khó quản lý hơn vì ít nếu bất kỳ lợi ích nào của tiểu bang hoặc liên bang được gắn với thu nhập ở mức đó.</li> <li>Có thể có một số loại quy trình tự chứng nhận. Chúng tôi cũng muốn thấy các CBO của Quận Clackamas tham gia vào việc ghi danh các thành viên cộng đồng vào chương trình.</li> </ol>
Ngày 18 tháng 7 năm 2022, 5:30 – 7:30 tối	Nhóm cố vấn công bằng thay thế cầu liên bang – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Nhóm tư vấn công bằng thay thế cầu liên bang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cộng đồng ưu tiên công bằng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Vai trò và đề xuất của EMAC</li> <li>Dự thảo báo cáo thu nhập thấp</li> <li>Bản sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP) một trang</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hỗ trợ xác định riêng nhóm dân số nhận được đầy đủ lợi ích và thang trượt với lợi ích giảm dần khi thu nhập tăng.</li> <li>Mối quan hệ giữa EMAC và ba đề xuất bạn đã trải qua là gì?</li> <li>Quy trình ra quyết định trông như thế nào để cân bằng doanh thu bị mất với lợi ích gia tăng? Câu hỏi đó được trả lời ở đâu?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi đã nghe nói rằng đừng làm cho hệ thống trở nên quá phức tạp, nhưng chúng tôi cũng không muốn lợi ích biến mất ngay khi bạn kiếm được hơn 200% FPL. Colorado có một hệ thống năm cấp.</li> <li>EMAC là điểm khởi đầu cho những đề xuất này, chúng tôi sẽ đưa chúng trở lại vào cuối.</li> <li>Trong báo cáo, chúng tôi đã thực hiện một số phân tích độ nhạy và lưu lượng truy cập cấp cao hơn. Chúng tôi nhận thấy rằng mọi người ở mọi mức thu nhập đều lái xe mọi lúc, nhưng trong giờ cao điểm, những người có thu nhập thấp nhất ít lái xe hơn. Chúng tôi sẽ có một phân tích cấp độ đầu tư cấp độ ba sẽ xem xét kỹ vấn đề mà bạn đặt ra là lợi ích so với việc tạo ra doanh thu.</li> </ol>
Ngày 19 tháng 7 năm 2022, 3:30 chiều	Laurie Lebowsky-Young, WSDOT – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dân số chung ở Bang Washington</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dự thảo báo cáo thu nhập thấp</li> <li>Bản sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP) một trang</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chương trình Thu phí dành cho người thu nhập thấp có dành riêng cho I-205 hay nó sẽ áp dụng rộng rãi hơn cho RMPP? Nó sẽ tích hợp với các chương trình hiện có như WIC?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nó sẽ được áp dụng rộng rãi và nếu ai đó đã đủ điều kiện nhận SNAP hoặc WIC, thì họ sẽ đủ điều kiện tham gia chương trình này, về mặt quản lý.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quản thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 22 tháng 7 năm 2022, 3:00 – 4:00 chiều	Cập nhật phí hàng tháng #4 – Hội thảo trực tuyến ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• danh sách gửi thư RPAS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng ở Oregon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Báo cáo thu nhập thấp</li> <li>• cập nhật RMPP</li> <li>• Cập nhật phí I-205</li> <li>• cập nhật EMAC</li> <li>• cập nhật RMG</li> <li>• cập nhật TMWG</li> <li>• cập nhật RTAC</li> <li>• Cập nhật chính sách thu phí/giá tắc nghẽn của tiểu bang và khu vực</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Báo cáo thu phí thu nhập thấp sẽ cung cấp thông tin như thế nào cho việc xây dựng quy tắc thiết lập tỷ lệ?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trong quy trình cài đặt/quy tắc tỷ lệ, sẽ có phân tích lưu lượng truy cập Cấp độ 3. Các đề xuất EMAC sẽ thông báo những gì ODOT cam kết. Sẽ có một ủy ban cố vấn về quy tắc để giúp tư vấn cho ODOT về cách tiến lên phía trước.</li> </ol>
3:00 chiều ngày 27 tháng 7 năm 2022	Karen Williams, DEQ – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng ở Bang Oregon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dự thảo báo cáo thu nhập thấp</li> <li>• Bản sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP) một trang</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bạn đã cân nhắc việc tạo tài khoản thương mại để hỗ trợ những người chủ muốn khuyến khích xe van/đi chung xe chưa?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. EMAC đã và đang xem xét điều này. Các chương trình khác có giảm giá cho nhà tuyển dụng được tích hợp vào chúng. Hỗ trợ cho điều này có thể đến từ Chương trình Di động Sáng tạo. Đây sẽ là một chủ đề tuyệt vời để cung cấp cho ODOT một nhận xét về.</li> </ol>
Ngày 27 tháng 7 năm 2022, 5:00 – 7:00 chiều	Ủy ban Cố vấn Chính sách Metro (MPAC) – cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trang web tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>• Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>• Báo cáo phí thu nhập thấp</li> <li>• Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Làm thế nào để chúng tôi tăng đăng ký cho những người cần nó? Làm cách nào để chúng tôi tìm thấy sự cân bằng giữa việc cung cấp tài nguyên và giúp mọi người dễ dàng tận dụng hệ thống? Tôi không lo lắng về việc lạm dụng hệ thống; Tôi lo ngại rằng chỉ 20% số người đủ điều kiện sẽ sử dụng chương trình và số còn lại sẽ trả nhiều hơn khả năng chi trả của họ.</li> <li>2. Chúng tôi có thể tạo một chương trình ghi danh thông qua một hệ thống hiện có như DMV Oregon không?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Chúng tôi đang khám phá một số tùy chọn đó. Chúng tôi hy vọng sẽ có một số hình phạt tại chỗ để giảm lạm dụng. Tuy nhiên, dựa trên đánh giá toàn quốc của chúng tôi, chúng tôi đã thấy rất ít trường hợp lạm dụng các hệ thống này. Theo đó, chúng tôi dự định có một hệ thống kiểm tra và cân bằng đồng thời tránh gánh nặng hành chính nặng nề. Chúng tôi sẽ có sẵn các lựa chọn tiền mặt để giúp việc đăng ký dễ tiếp cận hơn.</li> <li>2. Bình luận ghi nhận. Không có phản hồi nào được ghi lại trong cuộc họp.</li> </ol>
Ngày 28 tháng 7 năm 2022, 7:30 – 9:30 sáng	Phiên làm việc của Hội đồng Metro/JPACT – Họp trực tiếp	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trang web tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dự thảo báo cáo thu nhập thấp</li> <li>• Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Có một định nghĩa cho vốn chủ sở hữu? Hãy chắc chắn rằng công bằng chúng tộc được bao gồm.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tại Metro, chương trình công bằng của chúng tôi tập trung vào chủng tộc, thu nhập thấp và tiếng Anh như ngôn ngữ thứ hai.</li> </ol>
Ngày 3 tháng 8 năm 2022, 4:30 sáng	Ủy viên Jessica Vega Pederson, Quận Multnomah - Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dự thảo báo cáo thu nhập thấp</li> <li>• Bản sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP) một trang</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hai bậc chiết khấu/tín dụng dành cho người thu nhập thấp ở mức 200% và 400% Mức Nghèo đói Liên bang (FPL) có ý nghĩa. Các mức này sẽ ảnh hưởng như thế nào đến mức thu phí đối với dự báo doanh thu và tài trợ dự án?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Xác định số dư sẽ là một phần lớn của cuộc thảo luận trong năm tới.</li> </ol>
Ngày 4 tháng 8 năm 2022, 3:30 – 5:30 chiều	Ủy ban Giao thông Khu vực Thung lũng Mid-Willamette – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trang web của Ủy ban Khu vực Thung lũng Mid-Willamette về Giao thông vận tải</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng trong khu vực Mid-Willamette Valley</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>• Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>• Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Các chương trình nhà ở dành cho người có thu nhập thấp thường sử dụng Thu nhập Trung bình Khu vực (AMI) thay vì Mức Nghèo đói Liên bang (FPL) làm thước đo. 60% AMI là phổ biến. Để biết các số liệu có thể áp dụng rộng rãi, hãy xem thư xác định an sinh xã hội và bữa trưa miễn phí và giảm giá.</li> <li>2. Hỗ trợ tự chứng nhận, vì nó làm giảm các rào cản đối với việc ghi danh.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cảm ơn bạn đã cho ý kiến.</li> <li>2. Bình luận ghi nhận.</li> </ol>
Ngày 10 tháng 8 năm 2022, 5:30 – 7:30 chiều	Ủy ban Giao thông Khu vực Làn đường – Họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trang web của Ủy ban Khu vực Làn đường về Giao thông vận tải</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Công chúng trong khu vực Ngõ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>• Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>• Tổng quan về báo cáo phí thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Đây là những rào cản lớn đối với việc tiếp cận các lợi ích, bao gồm các yêu cầu về nhận thức và tài khoản. Anh cho biết trên cả nước có khoảng 60% người đủ điều kiện đăng ký học.</li> <li>2. Đề xuất tiếp cận có mục tiêu tới những người đã đăng ký SNAP.</li> <li>3. Mối quan tâm về dữ liệu theo dõi biển số xe. ODOT sẽ lưu thông tin du lịch của tôi trong hồ sơ trong bao lâu? Bạn sẽ chia sẻ thông tin đó với các cơ quan chính phủ khác với mục đích giám sát chứ?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Đối với thu phí, con số là 10% đăng ký; Tỷ lệ ghi danh 60% dành cho các chương trình thu nhập thấp nói chung.</li> <li>2. Không phản hồi</li> <li>3. Đầu đọc biển số xe được kết nối với DMV và biển số của bạn được liên kết với địa chỉ có trong hồ sơ.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 17 tháng 8 năm 2022, 12:00 – 1:00 chiều	Tiểu ban chuyển hướng C4 – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Quận Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng tại Quận Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ví dụ về thác nước doanh thu</li> <li>Các giả định chính về mô hình I-205</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Những nhóm nào sẽ tạo ra các chương trình và giảm thiểu thu nhập thấp trong thác doanh thu [hình ảnh được cung cấp]?</li> <li>Lo ngại rằng ai đó ở mức thấp hơn trong danh mục thu nhập trung bình (\$25k/năm) sẽ bị ảnh hưởng nhiều hơn so với người nào đó ở mức cao hơn (\$100k/năm). Chúng ta có thể phân đoạn các danh mục này sâu hơn không?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các chương trình dành cho người có thu nhập thấp sẽ cần một nhóm mới, ngoài các nhóm trong hình.</li> <li>Phân khúc thu nhập được sử dụng vì chúng tôi nhận thấy rằng các quyết định về phương tiện đi lại bị ảnh hưởng bởi thu nhập hộ gia đình và đây là những khoảng thời gian hợp lý cho những nơi xảy ra những tác động đó. Điều này không chỉ áp dụng cho việc thu phí mà còn áp dụng cho những vấn đề như số lượng phương tiện trong một hộ gia đình hoặc khả năng sử dụng xe đạp. Có rất nhiều liên quan đến các danh mục này ngoài thu phí. Điều đó nói rằng, slide này vẫn còn một chút sai lệch. Các cuộc khảo sát trên toàn quốc và Cục Quản lý Đường cao tốc Liên bang chỉ ra giá trị chung của thời gian và mức thu nhập có mối tương quan với nhau. Chúng tôi giả định rằng nhiều người có thu nhập thấp thường có giá trị thời gian thấp hơn, nhưng cũng có những tỷ lệ phần trăm nhận thấy giá trị thời gian trung bình và cao trong các danh mục đó. Hầu hết những người có thu nhập trung bình nhìn thấy khối lượng thời gian trung bình, nhưng cũng có tỷ lệ phần trăm ở mức thấp và cao, v.v. Quan điểm của bạn được hiểu rất rõ ràng - trong khi giả định chung về mức thu nhập được khuyến nghị, chúng tôi thực sự đã tiến một bước xa hơn trong mô hình của mình. Các mô hình giúp chúng ta lập kế hoạch cho các tình huống phức tạp – chúng không hoàn hảo hoặc luôn đúng, nhưng chúng có xu hướng xác thực tốt. Những thay đổi trong hành vi có thể ảnh hưởng đến mọi thứ, đặc biệt nếu nó không được tính đến (ví dụ: ảnh hưởng của COVID đối với việc đi lại trong vài năm qua).</li> </ol>
Ngày 17 tháng 8 năm 2022, 12:15 – 12:45 chiều	Trung tâm người cao tuổi Gladstone – Gặp mặt trực tiếp	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Người cao niên ở Gladstone</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Dự án cải tiến I-205</li> <li>Dự án thu phí I-205</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Phí cầu đường sẽ ở đâu?</li> <li>Phí cầu đường sẽ tốn bao nhiêu?</li> <li>Phí cầu đường sẽ kết thúc sau khi các cải tiến I-205 được thanh toán?</li> <li>Nghi ngờ rằng phí cầu đường sẽ thực sự trả cho những cải tiến.</li> <li>Lo ngại về phí cầu đường ảnh hưởng đến đường địa phương và không cải thiện tình trạng tắc nghẽn.</li> </ol>	<p>Bình luận ghi nhận. Không có câu trả lời nào được ghi lại tại cuộc họp.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Các trạm thu phí của Dự án Thu phí I-205 sẽ được đặt tại Cầu Sông Tualatin và Cầu Abernethy.</li> <li>Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng.</li> <li>Chúng tôi sẽ xem xét thực hiện liên kết thu phí sau khi phân tích lưu lượng truy cập và doanh thu hoàn thiện hơn cho Dự án Cải tiến I-205. RMPP là một chiến lược dài hạn có tính đến các nhu cầu của Vùng đô thị Portland. Chúng tôi đang thiết lập các chính sách để có những cuộc trò chuyện đó. Mỗi dự án sẽ khác nhau, nhưng chính sách này có thể áp dụng trên toàn tiểu bang trên khắp Oregon. Khi nghĩ về hệ thống thu phí, ODOT đang xem xét việc vận hành và bảo trì cơ sở lâu dài, cũng như các cân nhắc về quản lý tắc nghẽn liên tục. ODOT rất có thể sẽ khuyến nghị với OTC rằng việc thu phí tiếp tục vĩnh viễn</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Vui lòng xem lại Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quản thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 23 tháng 8 năm 2022, 12:00 – 1:30 chiều	Liên minh Doanh nghiệp Quận Clackamas – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Liên minh Doanh nghiệp Quận Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Các doanh nghiệp ở Hạt Clackamas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Dự án cải tiến I-205</li> <li>Dự án thu phí I-205</li> <li>cân nhắc vận chuyển hàng hóa</li> <li>Chủ đề phân tích tác động</li> <li>Kết quả ban đầu từ mô hình giao thông</li> <li>Báo cáo thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Giảm giá sẽ áp dụng cho bao nhiêu phần trăm dân số?</li> <li>Bạn có miễn trừ cho những người lái xe đang chờ người tàn tật sống bằng trợ cấp tàn tật không?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi đã sử dụng dữ liệu đèn đường/Bluetooth từ các phương tiện để xem ai đi trên I-205. Chúng tôi nhận thấy rằng mọi người thuộc mọi mức thu nhập đều sử dụng I-205 vào mọi thời điểm trong ngày. Cụ thể, trên I-205, khi phí cầu đường cao nhất vào giờ cao điểm đi lại vào buổi sáng và buổi chiều, tỷ lệ người lái xe có thu nhập thấp là rất nhỏ. Từ phân tích ban đầu của chúng tôi, việc tạo doanh thu sẽ ít hơn 3% đối với dự án thu phí I-205. Tại Portland Metro, khoảng 25% dân số ở mức nghèo 200% hoặc thấp hơn.</li> <li>Đây là những loại nhu cầu mà chúng tôi muốn giải quyết khi thiết lập chương trình này. Định hướng của chúng tôi là đánh giá người lái xe đủ tiêu chuẩn, không phải theo tình trạng khuyết tật mà theo thu nhập. Những hỗ trợ này có thể là thẻ miễn phí, giảm giá hoặc miễn giảm tín dụng mà chúng tôi sẽ làm việc với bạn để đăng ký. Ngoài LITR, chúng tôi đang xem xét các tác động của dự án đối với những người khuyết tật—cụ thể là xem xét các mô hình đi làm. Có phân tích bổ sung xem xét các cải tiến sẽ được thực hiện, giảm giá hoặc các chương trình giảm thiểu khác.</li> </ol>
Ngày 23 tháng 8 năm 2022, 8:30 – 9:30 sáng	Bộ lạc da đỏ Cowlitz – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bộ lạc da đỏ Cowlitz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> <li>Chương trình thu phí</li> <li>Chương trình IBR</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về chi phí vận chuyển gia tăng trong các cộng đồng có quy hoạch đô thị và những cộng đồng nằm gần trạm thu phí.</li> <li>Có thang trượt cho những người ở ngưỡng thu nhập nhất định không?</li> <li>Phí cầu đường sẽ là ngắn hạn hay dài hạn?</li> <li>Các bộ lạc không tuân thủ các biên giới ngụy ý của Hoa Kỳ và có thể lo ngại về việc bị thu phí khi đến thăm vùng đất của họ.</li> <li>Ở Texas, một công ty tư nhân đã mua dự án thu phí và không có cơ hội tham gia của công chúng. Có kế hoạch bán dự án thu phí sau khi hoàn thành?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Không có phản hồi nào được ghi lại trong cuộc họp.</li> <li>Chúng tôi đang thực hiện một chương trình thu phí thu nhập thấp, theo yêu cầu của cơ quan lập pháp trong Dự luật Hạ viện 3055 và sẽ được đệ trình lên Ủy ban Hỗn hợp về Giao thông vận tải vào tháng tới. Bản nháp được đăng trên trang web ODOT: <a href="https://statics.teams.cdn.office.net/evergreen-assets/safelinks/1/atp-safelinks.html">https://statics.teams.cdn.office.net/evergreen-assets/safelinks/1/atp-safelinks.html</a>. Chúng tôi rất vui khi có cuộc trò chuyện tiếp theo về Báo cáo thu phí thu nhập thấp. Quản trị viên Lynch đồng ý, nói rằng Chương trình thu phí thu nhập thấp là một phần của quy trình NEPA mà FHWA mong muốn được ODOT giải quyết.</li> <li>Chúng tôi sẽ xem xét thực hiện liên kết thu phí sau khi phân tích lưu lượng truy cập và doanh thu hoàn thiện hơn cho Dự án Cải tiến I-205. RMPP là một chiến lược dài hạn có tính đến các nhu cầu của Vùng đô thị Portland. Chúng tôi đang thiết lập các chính sách để có những cuộc trò chuyện đó. Mỗi dự án sẽ khác nhau, nhưng chính sách này có thể áp dụng trên toàn tiểu bang trên khắp Oregon. Khi nghĩ về hệ thống thu phí, ODOT đang xem xét việc vận hành và bảo trì cơ sở lâu dài, cũng như các cân nhắc về quản lý tác nghẽn liên tục. ODOT rất có thể sẽ khuyến nghị với OTC rằng việc thu phí vẫn tiếp tục vĩnh viễn.</li> <li>Có rất nhiều cuộc trò chuyện và phân tích xảy ra về các trường hợp miễn trừ. Ngoài ra còn có các cuộc điều tra đang diễn ra ở cấp liên bang về miễn trừ cho các quốc gia bộ lạc.</li> <li>Chúng tôi đang lập kế hoạch cho một hệ thống được duy trì bởi nhà nước. Chúng tôi đã xem xét một mô hình nhượng quyền trước đây nhưng sau đó đã loại bỏ mô hình đó.</li> </ol>
Ngày 24 tháng 8 năm 2022, 9:00 – 11:30 sáng	Cuộc họp #1 của Ủy ban Cố vấn Thu phí Khu vực (RTAC) – Cuộc họp Kết hợp	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web ODOT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Oregon và SW Washington</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Giảm giá phí sẽ áp dụng cho tất cả thời gian hay chỉ trong một khoảng thời gian giới hạn?</li> <li>Mong muốn có một chương trình thu phí thu nhập thấp nhất quán trong toàn bộ khu vực.</li> <li>Các hình phạt cho việc không trả phí cầu đường, đặc biệt là đối với các cộng đồng có thu nhập thấp sẽ như thế nào?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Giảm giá sẽ được áp dụng vào ngày đầu tiên thu phí và nhóm dự án sẽ giám sát và điều chỉnh sau khi bắt đầu triển khai để đảm bảo rằng nó đáp ứng nhu cầu của hệ thống.</li> <li>Nhóm Dự án đã đồng ý và cho biết ODOT muốn hợp tác chặt chẽ với Bộ Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington khi họ phát triển chương trình dành cho người thu nhập thấp.</li> <li>Có các luật hiện hành của tiểu bang được áp dụng và nhóm dự án sẽ xem xét thêm các lựa chọn với Ủy ban Cố vấn Xây dựng Quy tắc Thu phí Toàn Tiểu bang. Các khuyến nghị hiện tại trong quá trình đó là đặt giới hạn tối đa cho các khoản tiền phạt để chúng không dẫn đến nợ nần hoặc hình phạt hình sự. Bước tiếp theo của nhóm là biến định hướng chiến lược của báo cáo thành các chi tiết có thể thực hiện được.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 25 tháng 8 năm 2022, 5:00 – 7:00 chiều	Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực Tây Cascades – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang web của Ủy ban Giao thông Vận tải Khu vực Tây Cascades</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở khu vực Cascades West</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Báo cáo thu nhập thấp</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>ODOT có cân nhắc việc kết thúc chiết khấu dành cho người thu nhập thấp ở Mức Nghèo đói Liên bang 200% và không đáp ứng các mức thu nhập khác không? Tại sao đáp ứng 400% và bạn vẽ đường ở đâu?</li> <li>Làm thế nào để định giá tắc nghẽn liên quan đến định giá thu nhập thấp? Nó sẽ có tác động đến việc tạo doanh thu?</li> <li>Hồ sơ nhân khẩu học của người lái xe bình thường hàng ngày trên I-205 là gì? Có phải là giao thông địa phương?</li> <li>Tôi thấy bạn đang sử dụng Mức Nghèo đói Liên bang. Hầu hết những người sống trong khu vực có thể có mức thu nhập cao hơn, có thể khoảng 50-80% Thu nhập trung bình của khu vực (AMI).</li> <li>mức thu phí là gì?</li> <li>Tại sao các chương trình dành cho người có thu nhập thấp lại ít được ghi danh ở những nơi khác trong nước? Có phải vì họ không sử dụng đường cao tốc hay vì hệ thống ứng dụng thu nhập thấp phức tạp?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi đã xem xét việc giảm giá này sẽ ảnh hưởng như thế nào đến những người đang đi trên đường. 400% là lựa chọn tốt nhất để cung cấp một hệ thống mở rộng và phân tầng. Đó là phương pháp hay nhất, vì vậy nếu bạn kiếm được 201% thì bạn sẽ không bị giảm chiết khấu.</li> <li>Chúng tôi đang nghiên cứu việc thu phí 24 giờ và chúng tôi biết rằng mọi người thuộc mọi mức thu nhập đều lái xe vào mọi thời điểm trong ngày. Chúng tôi nhận thấy mức độ tập trung thấp nhất của những người lái xe có thu nhập thấp vào những giờ không cao điểm, điều này có lợi. Giờ thấp điểm sẽ có mức thu phí thấp hơn.</li> <li>Chúng tôi đã hoàn thành một số phân tích ban đầu và chúng tôi có thể gửi phân tích đó cho bạn. Bốn trong số năm chuyến đi là do giao thông địa phương lên và xuống đường cao tốc.</li> <li>Có những người lái xe có thu nhập cao và trung bình trên I-205. Theo khu vực, tỷ lệ người lái xe có thu nhập thấp và trung bình cao hơn trên đường cao tốc. Chúng tôi đang xem xét Mức Nghèo đói Liên bang cũng như tiêu chuẩn tự cung tự cấp (ALICE) và tính đến cả hai yếu tố này để có một phân tích kinh tế mạnh mẽ. Chúng tôi không muốn mọi người trả hơn 30% ngân sách của họ cho giao thông vận tải, vì vậy chúng tôi đang xem xét 30% Mức Nghèo đói Liên bang.</li> <li>Tôi biết điều đó thật khó chịu, nhưng mức phí cho chương trình khu vực sẽ được công bố sau khoảng một năm. Đối với đoạn I-205, chúng tôi đang nghiên cứu mức 2 đô la cho mỗi công vào giờ cao điểm. Báo cáo thu phí thu nhập thấp được trình bày chi tiết và phải cung cấp đủ thông tin.</li> <li>Số đăng ký dưới mức là từ những người đang sử dụng đường cao tốc, chứ không phải hệ thống lợi ích. Điều này là do những lợi ích hấp dẫn không đáng với gánh nặng giấy tờ hoặc phải giữ số dư tối thiểu trên tài khoản.</li> </ol>
Ngày 6 tháng 9 năm 2022, 10:30 – 11:30 sáng	Hội đồng Metro	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các mục tiêu về vốn chủ sở hữu đã định với những con số cụ thể sẽ dễ dàng chứng minh và theo dõi hơn là nói một cách rộng rãi hơn “chúng tôi sẽ giải quyết vấn đề công bằng”.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận.</li> </ol>
Ngày 8 tháng 9 năm 2022, 7:00 – 9:00 tối	Hội đồng thành phố Wilsonville	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web Wilsonville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Wilsonville</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiến lược giao thông đô thị</li> <li>Tổng quan về chương trình thu phí</li> <li>Sửa đổi Kế hoạch Xa lộ Oregon (OHP)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Khi nào và bằng cách nào bạn sẽ tham gia với các nhóm thiết yếu và ít được đại diện?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Chúng tôi đang cố gắng rõ ràng và minh bạch nhất có thể về những kỳ vọng đối với sự tương tác. Mục tiêu là để đảm bảo rằng chúng tôi đang tham gia vào tất cả các khía cạnh của dự án. Ý tưởng là thúc đẩy việc đưa tiếng nói đến bàn và lắng nghe từ những tiếng nói đó. Điều đó thật khó thực hiện và chúng tôi không thể gặp gỡ tất cả mọi người, nhưng chúng tôi muốn đưa ra tiếng nói chung. EMAC đã giúp chúng tôi với khuôn khổ và chiến lược tham gia của chúng tôi. Chúng tôi đã ký hợp đồng với các liên lạc viên tham gia cộng đồng để tiếp cận các cộng đồng mà họ tham gia và chia sẻ thông tin về dự án. Chúng tôi đã có các nhóm tập trung và các cuộc trò chuyện với các tổ chức cộng đồng sẽ diễn ra khi chúng tôi tiếp tục phát triển các dự án.</li> </ol>
Ngày 11 tháng 9 năm 2022, 11:00 sáng – 4:00 chiều	Lập bảng tại thị trường bản địa – Trực tiếp lập bảng	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sự kiện đánh bài trực tiếp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cộng đồng bản xứ</li> <li>Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bản tóm tắt điều hành Chiến lược di động đô thị</li> <li>Bảng hiển thị dự án thu phí mô tả dự án và thu phí điện tử</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Những lo ngại về việc thu phí người bản địa trên đất bị đánh cắp, cũng như ảnh hưởng của việc thu phí có thể ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội của người bản địa trên khắp các tiểu bang, cũng như những người có thu nhập cố định.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Không có hồ sơ phản hồi tại thời điểm đó.</li> </ol>



Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Ngày 24 tháng 10 năm 2022, 9:00 – 11:30 sáng	Cuộc họp #2 của Ủy ban Cố vấn Thu phí Khu vực (RTAC) – Cuộc họp Kết hợp	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web ODOT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Oregon và SW Washington</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Đề xuất OTC của EMAC</li> <li>Báo cáo phí thu nhập thấp cuối cùng</li> <li>Cuộc họp RTAC #2 Bản trình bày PowerPoint</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Định nghĩa về “thu nhập thấp” nên được xác định bởi cộng đồng và cần có miễn trừ thu nhập thấp và giá vé rẻ cho người lao động có thu nhập thấp.</li> <li>Có tiêu chuẩn liên bang nào để thiết lập mức thu phí nhằm đáp ứng mục tiêu định giá tắc nghẽn theo VPPP không?</li> <li>Câu hỏi về những người có thu nhập cố định.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Thu nhập thấp được định nghĩa trong <i>Báo cáo Kỹ thuật Công bằng Môi trường của Dự án Toll I-205</i>, kết hợp phản hồi từ EMAC. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di chuyển đã chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban Giao thông vận tải Oregon cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, đã được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Những số liệu đó sẽ được thiết lập thông qua quy trình NEPA. Có các tiêu chuẩn của tiểu bang dựa trên Mức độ Dịch vụ và tỷ lệ khối lượng trên công suất.</li> <li>Xem <i>Báo cáo Kỹ thuật Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i> và Báo cáo thu phí thu nhập thấp.</li> </ol>
Ngày 9 tháng 11 năm 2022, 11:00 sáng – 1:00 chiều	Cuộc họp thu phí liên bộ lạc tháng 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bộ lạc da đỏ Cowlitz</li> <li>Các bộ lạc liên minh của Grand Ronde</li> <li>Các bộ lạc liên minh của người da đỏ Siletz</li> <li>Bộ tộc Nez Perce</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lo ngại về việc bị thu phí khi đến thăm vùng đất của tổ tiên, kể cả đối với nhân viên bộ lạc và những người đến thăm khu bảo tồn.</li> <li>Các bộ lạc tận hưởng dòng sông theo nhiều cách khác nhau, như nguồn thức ăn, cho các chuyến đi bằng xuồng và băng qua sông để đến vùng đất tổ tiên của họ. Việc thu phí và miễn trừ cho các thành viên bộ lạc nên được kết hợp ở cấp độ chính sách, thay vì ở cấp độ dự án.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Thảo luận trong cuộc họp về các bước tiếp theo về thiết lập mức phí và các trường hợp miễn trừ có thể.</li> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT sẽ xem xét điều này.</li> </ol>
11 tháng 11 năm 2022, 12:00 chiều	Câu lạc bộ quay Tigard	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không có. Đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Tigard</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đã yêu cầu thảo luận về các chương trình công bằng trong giao thông vận tải và chúng sẽ ảnh hưởng đến các gia đình như thế nào.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Thảo luận về Chương trình thu phí dành cho người thu nhập thấp, sẽ xem xét các mức chiết khấu khác nhau.</li> </ol>
16 tháng 11 năm 2022, 7:00 tối	Xóm Beaver Creek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không, đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Beaver Creek</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các câu hỏi liên quan đến chương trình thu phí thu nhập thấp về thời gian, quảng cáo và quy trình ra quyết định.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>OTC đặt tỷ lệ. Theo dõi cần thiết về thời gian.</li> </ol>
1 tháng 12 năm 2022, 7:30 chiều	Câu lạc bộ quay của West Columbia Gorge	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không, đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bày tỏ sự phẫn khích rằng có một chương trình thu phí thu nhập thấp.</li> <li>Các câu hỏi về chương trình thu phí thu nhập thấp.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận.</li> <li>Phát biểu trong cuộc họp.</li> </ol>
Ngày 13 tháng 12 năm 2022, 11:00 sáng – 12:00 trưa	Cập nhật bộ lạc da đỏ Cowlitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không, đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bộ lạc da đỏ Cowlitz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nỗi lo bị thu phí khi về thăm đất tổ.</li> <li>Các câu hỏi liên quan đến quá trình ra quyết định.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bình luận ghi nhận. Thảo luận trong cuộc họp về các bước tiếp theo về thiết lập mức phí và các trường hợp miễn trừ có thể.</li> <li>Thảo luận trong cuộc họp. ODOT đã cung cấp thông tin liên quan đến quy trình OTC và Ủy ban Cố vấn Xây dựng Quy tắc Thu phí Toàn Tiểu bang (STRAC).</li> </ol>
Ngày 5 tháng 1 năm 2023, 12:00 – 1:00 chiều	Câu lạc bộ Rotary Đông Portland	<ul style="list-style-type: none"> <li>Không, đây là một cuộc họp kín.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng ở Đông Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trang trình bày</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Các câu hỏi về chính sách thu phí thu nhập thấp và người cao niên có thu nhập cố định.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Phát biểu trong cuộc họp. Thảo luận về Chính sách thu phí thu nhập thấp.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Cập nhật thường xuyên về Dự án, khoảng một tháng một lần hoặc hai tháng một lần	Các ủy ban Metro (Hội đồng Metro, JPACT, MPAC, MTAC, TPAC) – Cuộc họp ảo	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của tàu điện ngầm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng trong khu vực đô thị Portland</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cập nhật thường xuyên về Dự án: các cuộc họp gần đây tập trung vào các Bản sửa đổi RTP/MTIP và kết quả phân tích lưu lượng truy cập sơ bộ</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Nhấn mạnh nhu cầu về mức thu phí thu nhập thấp.</li> <li>Lưu ý rằng những người có thu nhập thấp đã bị đẩy ra rìa của khu vực tàu điện ngầm, nơi có dịch vụ vận chuyển kém. Một khoản phí sẽ phạt họ nhiều hơn nữa. Mức thu phí theo bậc có thể giảm nhưng không loại bỏ gánh nặng.</li> <li>Đã yêu cầu thêm thông tin về biểu phí và cách sử dụng doanh thu. Nhấn mạnh rằng doanh thu thu phí nên được sử dụng để giải quyết việc chuyển hướng, thiếu các lựa chọn chuyển tuyến và kết nối trong khu vực.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Bình luận ghi nhận. ODOT đang nghiên cứu các mức miễn phí và mức phí dựa trên thu nhập, đồng thời cũng đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục thực hiện.</li> <li>Tỷ lệ thu phí thu nhập thấp đang được xây dựng và sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022. Ngoài việc triển khai thu phí, doanh thu thu phí sẽ chủ yếu tài trợ cho việc xây dựng Dự án Cải thiện I-205, bao gồm cải thiện địa chấn và mở rộng làn đường thứ ba theo mỗi hướng. Doanh thu thu phí cũng có thể được sử dụng cho các phương tiện dành cho xe đạp và người đi bộ cũng như cải thiện phương tiện công cộng dọc theo con đường, với sự tham vấn của các khu vực lân cận bị ảnh hưởng. Doanh thu cũng có thể tài trợ một phần cho Dự án Cải thiện I-5 Rose Quarter (bao gồm cải thiện đường cao tốc, đi bộ và đi xe đạp) và Dự án Cải thiện Địa chấn Cầu Boone I-5. Số lượng và tỷ lệ phần trăm cụ thể sẽ được dành riêng cho mỗi lần sử dụng vẫn chưa được xác định.</li> </ol>
Cập nhật thường xuyên về Dự án, khoảng một tháng một lần hoặc hai tháng một lần	Ủy ban Điều phối Quận Washington (WCCC), các tiểu ban và ủy ban hỗ trợ – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của WCCC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng tại Quận Washington và các cộng đồng xung quanh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cập nhật thường xuyên về Dự án: các cuộc họp gần đây tập trung vào kết quả phân tích lưu lượng truy cập sơ bộ</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mối quan tâm về công bằng đối với những người đi làm có thu nhập thấp, những người phụ thuộc vào I-205 để tiếp cận nơi làm việc của họ.</li> <li>Đề xuất một “mức thu phí phân tầng” không gây quá tải cho thu nhập ngay trên ngưỡng thu nhập thấp.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong <i>Báo cáo thu phí thu nhập thấp</i>, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Bình luận ghi nhận. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang nghiên cứu cách xác định chính xác nhất “thu nhập thấp” và đảm bảo khả năng chi trả cho những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi phí cầu đường. Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất nhằm giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong <i>Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án thu phí I-205</i>.</li> </ol>

Ngày và giờ	Vị trí và định dạng	Sự kiện được quảng cáo như thế nào?	Quần thể đại diện	thông tin được chia sẻ	chủ đề bình luận	Phản hồi dựa trên Phản hồi
Cập nhật thường xuyên về Dự án, khoảng một tháng một lần hoặc hai tháng một lần	Các tiểu ban của Ủy ban Điều phối Quận Clackamas (C4) và các ủy ban hỗ trợ – Cuộc họp Trực tuyến	<ul style="list-style-type: none"> <li>trang web của C4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Công chúng trong Quận Clackamas và các cộng đồng xung quanh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cập nhật thường xuyên về Dự án: các cuộc họp gần đây tập trung vào kết quả phân tích lưu lượng truy cập sơ bộ</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Đề cập đến sự gián đoạn đối với các nền kinh tế địa phương.</li> <li>Ghi nhận việc thiếu các chế độ thay thế.</li> <li>Những lo ngại về tác động đối với dân số có thu nhập thấp.</li> <li>Ghi nhận những thay đổi trong xu hướng làm việc từ xa dài hạn. Những người tiếp tục đi làm có thể có thu nhập thấp hơn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Xem chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế Dự án Thu phí I-205.</li> <li>ODOT đang hợp tác chặt chẽ với các cộng đồng bị ảnh hưởng và các cơ quan vận chuyển để hiểu nhu cầu vận chuyển, xác định các giải pháp vận chuyển và quyết định cách tiếp tục triển khai. Xem phần Quá cảnh trong chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải của Dự án Thu phí I-205 và chương về Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Kỹ thuật Tư pháp Môi trường của Dự án Thu phí I-205.</li> <li>Để biết các biện pháp giảm thiểu được đề xuất để giải quyết các tác động tài chính, hãy xem chương Hậu quả Môi trường trong Báo cáo Công bằng Môi trường của Dự án Thu phí I-205. Với tư cách là cơ quan thu phí, Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ thiết lập mức phí và chính sách giảm giá và miễn trừ cho các nhóm người sử dụng. Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động đang chuẩn bị các đề xuất cho Ủy ban cùng với ODOT, bao gồm các khoản giảm giá và giảm giá dựa trên mức thu nhập, giấy phép quá cảnh và tích hợp với các dịch vụ xã hội khác. Các tùy chọn này sẽ được ghi lại trong Báo cáo thu phí thu nhập thấp, sẽ được đệ trình lên Ủy ban Giao thông vận tải Oregon vào tháng 9 năm 2022.</li> <li>Xem Báo cáo Kỹ thuật Giao thông của Dự án Thu phí I-205 để biết những thay đổi dài hạn trong mô hình đi lại. Xem phần trả lời cho câu hỏi 3 và chương về Các cam kết tránh, giảm thiểu và/hoặc giảm nhẹ trong Báo cáo kỹ thuật công lý môi trường cho dự án thu phí I-205 để biết các tác động đối với những người có thu nhập thấp.</li> </ol>

BIPOC = Người da đen, người bản địa và người da màu; C4 = Ủy ban Điều phối Quận Clackamas; CBO = tổ chức dựa vào cộng đồng; CBO = tổ chức dựa vào cộng đồng; Hiệp hội Doanh nghiệp Quận CCBA Clackamas; CEL = Liên lạc viên tham gia cộng đồng; DBE = doanh nghiệp kinh doanh gặp khó khăn; EMAC = Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di động; FHWA = Cơ quan quản lý đường cao tốc liên bang; Sức khỏe; I-205 = Xa lộ Liên tiểu bang 205; JPACT = Ủy ban Cố vấn Chính sách Chung về Vận tải; MPAC = Ủy ban Cố vấn Chính sách Metro; MTAC = Ủy ban Cố vấn Kỹ thuật Metro; MTIP = Chương trình Cải thiện Giao thông Đô thị; NEPA = Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia; ODOT = Bộ Giao thông vận tải Oregon; OR = Tuyến đường Oregon; REACH = Phương pháp tiếp cận theo chủng tộc và đạo đức đối với cộng đồng; RMPP = Dự án Định giá Di động Khu vực; RTP = Kế hoạch Giao thông Khu vực; SOV = xe một người; SWNI = Southwest Neighborhoods, Inc; TEAC = Ủy ban Tư vấn Công bằng và Vận chuyển TriMet; TPAC = Ủy ban Thay thế Chính sách Giao thông vận tải; VMT = dặm xe đã đi; WCCC = Ủy ban Điều phối Quận Washington