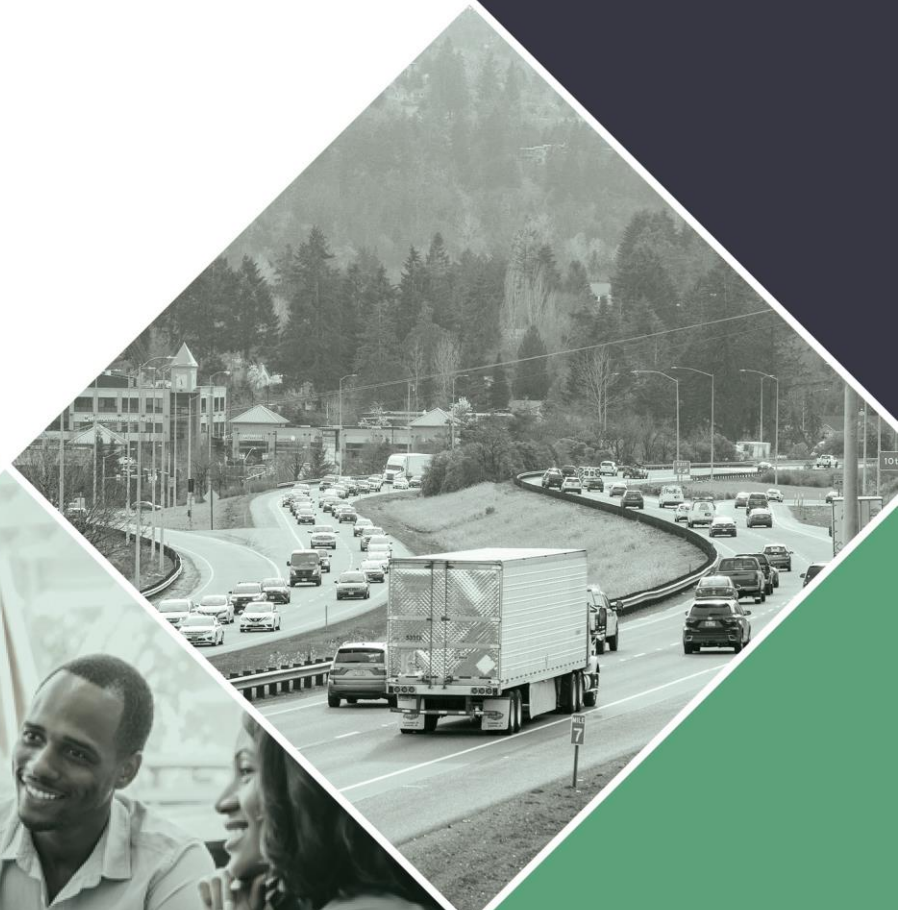


Dự án thu phí I-205

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

tháng 11 năm 2023



Urban Mobility
STRATEGY



Oregon
Department
of Transportation

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

tháng 11 năm 2023

Chuẩn bị sẵn sàng cho:



Được soạn bởi:



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



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

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

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

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

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

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

Mục lục

1	Giới thiệu	3
1.1	Giai đoạn lấy ý kiến công chúng về đánh giá môi trường năm 2023.....	3
1.2	Xử lý và mã hóa bình luận.....	3
2	Phản hồi cho các nhận xét thường xuyên nhận được	5
2.1	Giao thông đã được định tuyến lại đến các đường phố địa phương và các tuyến đường thay thế khi giao thông trên I-205 không tốt. Việc thu phí I-205 sẽ làm cho tình trạng tắc nghẽn này trở nên tồi tệ hơn, đặc biệt là ở Thành phố Oregon và Tây Linn, vì người lái xe sẽ sử dụng đường lùi để tránh phí cầu đường. ODOT đã không nghiên cứu đầy đủ tác động của Dự án trên đường phố địa phương.	5
2.2	Tại sao các khoản thuế hiện tại tôi đang trả và các nguồn tài trợ khác không đủ để tài trợ cho việc cải thiện I-205?	6
2.3	Hiện chưa rõ số tiền thu phí từ Dự án sẽ được sử dụng như thế nào. Liệu họ có quay trở lại cộng đồng đang trả phí không?.....	7
2.4	ODOT nên đầu tư vào hệ thống giao thông, chẳng hạn như làn đường mới trên I-205 hoặc hệ thống vận chuyển khu vực, thay vì chi tiền sẵn có để thiết lập hệ thống thu phí.....	8
2.5	Việc thu phí sẽ tác động tiêu cực đến các hộ gia đình có thu nhập thấp và trung bình. Những cư dân này sẽ được giảm giá hoặc miễn trừ.	9
2.6	Các cộng đồng lân cận I-205 và các nhóm khác, chẳng hạn như taxi giao hàng, taxi đi chung xe và người ứng cứu khẩn cấp, đều phụ thuộc vào I-205. Sẽ có giảm giá, miễn trừ hoặc nhượng bộ khác cho họ?	10
2.7	Phí cầu đường trên I-205 sẽ được loại bỏ sau khi thanh toán trái phiếu xây dựng cải tiến I-205.....	11
2.8	Có nhiều người không có lựa chọn thay thế tốt và không thể điều chỉnh lịch làm việc hoặc đi phương tiện công cộng. Sẽ có những lựa chọn nào cho những người không thể chọn thời gian, địa điểm và cách họ đi du lịch?	11
2.9	ODOT đã không cung cấp đủ cơ hội hoặc thông báo đầy đủ về ý kiến đóng góp cho bản phân tích môi trường trước khi hoàn thành Đánh giá Môi trường và thời gian lấy ý kiến không đủ dài.....	11
2.10	Công chúng sẽ có thể bỏ phiếu về các dự án thu phí.....	13
2.11	ODOT lẽ ra phải hoàn thành Tuyên bố về tác động môi trường thay vì Đánh giá môi trường cho Dự án. ODOT không phân tích đầy đủ những tác động của việc thu phí đối với cộng đồng của chúng ta.	13
2.12	ODOT đáng lẽ phải xem xét nhiều giải pháp thay thế tiềm năng hơn ngoài Giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng, chẳng hạn như thu phí một làn đường hoặc triển khai làn đường cao tốc thay vì thu phí tất cả các làn đường, xây dựng làn đường mới mà không thu phí, thu phí mà không thêm làn đường mới vào I-205, và tăng cường dịch vụ vận chuyển trong khu vực.....	14
2.13	Việc thu phí sẽ không làm giảm tắc nghẽn một cách hiệu quả, thúc đẩy mọi người lựa chọn các phương thức di chuyển khác hoặc tạo ra lợi ích cho cộng đồng của chúng ta.....	15
2.14	Việc thu phí I-205 sẽ làm tăng rủi ro về an toàn cho khách du lịch nói chung, đặc biệt là đối với người đi bộ và người đi xe đạp, do tăng thêm lưu lượng giao thông trên đường địa phương.	16
2.15	ODOT không thể phân tích đầy đủ tác động của việc thu phí nếu mức phí chưa được thống nhất. ODOT cần chia sẻ mức phí cho hộ gia đình trung bình.	17
2.16	Dự án sẽ làm tăng chất ô nhiễm không khí và/hoặc phát thải khí nhà kính trong khu vực lân cận của tôi vì giao thông sẽ trở nên tồi tệ hơn và sẽ có nhiều ô tô hơn trên đường cao tốc.	17
2.17	Việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận của các doanh nghiệp trên các tuyến đường địa phương đang bị tắc nghẽn do giao thông được định tuyến lại và sẽ	

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

	dẫn đến chi phí hàng hóa và dịch vụ cao hơn. Mọi lợi ích sẽ bị lấn át bởi chi phí và gánh nặng đối với các gia đình và doanh nghiệp.....	19
2.18	ODOT cần cung cấp thêm thông tin chi tiết về kế hoạch giảm thiểu, mọi chương trình giám sát được đề xuất và cách chúng giải quyết các tác động tiêu cực đối với hệ thống giao thông địa phương.	19
2.19	ODOT đáng lẽ phải nghiên cứu tác động tích lũy của các dự án khu vực khác như Dự án định giá di chuyển khu vực trong Đánh giá môi trường.	21
2.20	Cần kết hợp các quy trình đánh giá môi trường cho Dự án thu phí I-205 và Dự án định giá di chuyển khu vực.....	22
2.21	Khu vực Dự án không nắm bắt được tất cả các tác động đối với cộng đồng địa phương cũng như không bao gồm đầy đủ chi tiết về tất cả các con đường và nút giao thông trong khu vực Dự án.....	22
2.22	Dự án sẽ làm tăng tiếng ồn giao thông cho các cộng đồng gần I-205.	22

Từ viết tắt và viết tắt

Từ viết tắt/viết tắt	Sự định nghĩa
ACS	Khảo sát cộng đồng người Mỹ
API	Khu vực tác động tiềm tàng
CN	Loại trừ phân loại
CFR	Quy định liên bang
DTA	Phân công lưu lượng động
EFC	Cộng đồng khung công bằng
EIS	Tuyên bố tác động môi trường
EMAC	Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di chuyển
FHWA	Cục quản lý đường cao tốc liên bang
HB	Hóa đơn Hạ viện
TÔI-	Xa lộ Liên tiểu bang
MSAT	Chất độc không khí nguồn di động
NAAQS	Tiêu chuẩn chất lượng không khí xung quanh quốc gia
NEPA	Đạo luật chính sách môi trường quốc gia
ODOT	Sở Giao thông vận tải Oregon
ORS	Điều lệ sửa đổi của Oregon
Dự án	Dự án thu phí I-205
RFFA	Hành động trong tương lai có thể thấy trước một cách hợp lý
RMPP	Dự án Định giá Di động Khu vực
RTAC	Ủy ban tư vấn thu phí khu vực
RTP	Kế hoạch Giao thông Khu vực
STRAC	Ủy ban tư vấn xây dựng quy định thu phí toàn tiểu bang
USEPA	Cơ quan Bảo vệ Môi trường Hoa Kỳ

1 Giới thiệu

Vào tháng 2 năm 2023, Bộ Giao thông Vận tải Oregon (ODOT) và Cơ quan Quản lý Đường cao tốc Liên bang (FHWA) đã ban hành Đánh giá Môi trường cho Dự án (Dự án) thu phí I-205 để lấy ý kiến công chúng theo Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). Dự án đề xuất mức phí thay đổi¹ trên Cầu Abernethy và Cầu Sông Tualatin để tăng doanh thu cho việc xây dựng các cải tiến theo kế hoạch đối với I-205 và để quản lý tình trạng tắc nghẽn. Đánh giá Môi trường năm 2023 đã đánh giá tác động của việc thu phí và những cải tiến được tài trợ bởi I-205 đối với môi trường tự nhiên và con người.

Kể từ khi ban hành [Đánh giá môi trường năm 2023](#) và giai đoạn lấy ý kiến, một số yếu tố chính đã thay đổi, ảnh hưởng đến chi phí và nguồn thu của dự án. Vào tháng 5 năm 2023, Thống đốc Kotek đã chỉ đạo ODOT trì hoãn việc thu phí cho đến năm 2026 trước những lo ngại của các nhà lập pháp và người dân Quận Clackamas. Sự chậm trễ trong doanh thu phí khiến cần phải hoãn vô thời hạn Giai đoạn 2 của việc cải tiến I-205, điều này cũng làm giảm phạm vi của Dự án Thu phí I-205. ODOT và FHWA đang đánh giá tác động môi trường của Dự án thu phí I-205 sửa đổi này và sẽ trình bày các phân tích trong Đánh giá môi trường bổ sung. ODOT và FHWA có kế hoạch xuất bản Đánh giá môi trường bổ sung để công chúng xem xét và nhận xét vào mùa hè năm 2024.

ODOT và FHWA đánh giá cao ý kiến đóng góp được cung cấp thông qua nhận xét về Đánh giá môi trường năm 2023, một số ý kiến trong số đó có thể áp dụng cho Dự án thu phí I-205 sửa đổi. Tài liệu này phản hồi các nhận xét thường xuyên được đưa ra trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường năm 2023.

1.1 Giai đoạn lấy ý kiến công chúng về đánh giá môi trường năm 2023

ODOT và FHWA đã mời cơ quan, Bộ lạc và công chúng đóng góp ý kiến về Đánh giá Môi trường và các báo cáo kỹ thuật trong thời gian lấy ý kiến 60 ngày từ ngày 21 tháng 2 năm 2023 đến ngày 21 tháng 4 năm 2023. ODOT và FHWA đã nhận được hơn 2.800 lượt gửi bình luận.

Tóm tắt Nhận xét và Hoạt động Tham gia của Công chúng Đánh giá Môi trường cung cấp bản tóm tắt toàn diện về các hoạt động tiếp cận cộng đồng trước và trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá Môi trường, cũng như bản tóm tắt tất cả các ý kiến nhận xét của công chúng và cơ quan nhận được. ODOT và FHWA đã xuất bản bản tóm tắt và toàn văn tất cả các ý kiến nhận được trên [trang web Oregon Tolling](#).

1.2 Xử lý và mã hóa bình luận

Các thành viên trong nhóm dự án đã xem xét tất cả các bài gửi nhận xét, xác định các nhận xét riêng lẻ trong các bài gửi và phân loại các nhận xét theo chủ đề. Mỗi lượt gửi nhận xét có thể bao gồm các nhận xét về nhiều chủ đề. Bảng 1 xác định tần suất sử dụng từng danh mục chủ đề.

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

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

Bàn1 . Số lượng ý kiến đánh giá môi trường theo chủ đề

Đề tài	Số lượng bình luận ²
Chuyển hướng/Định tuyến lại	1,010
Doanh thu và thuế	960
Tài chính hộ gia đình	900
Sự tin cậy và trách nhiệm	880
Công bằng	790
Quan sát và tác động tắc nghẽn	790
Sự tham gia/Quy trình của công chúng	740
Lựa chọn thay thế	600
Mục Đích và Sự Cần Thiết, Mục Tiêu Và Mục Tiêu	580
Vận tải đa phương thức	490
Thực hiện thu phí	470
Công bằng	400
Sự an toàn	350
Chất lượng không khí, Biến đổi khí hậu, Phát thải khí nhà kính và Năng lượng	350
Kinh doanh và Vận chuyển hàng hóa	300
Nguồn lực xã hội và cộng đồng	270
Giảm thiểu và giám sát	190
Các dự án khu vực và kế hoạch giao thông khác	170
Các ví dụ khác về thu phí	140
Các tác động môi trường khác	130

² Mỗi bình luận có thể được gán thẻ với nhiều chủ đề. Các số được làm tròn đến số mười gần nhất.

2 Phản hồi cho các nhận xét thường xuyên nhận được

ODOT đã xem xét tất cả nhận xét nhận được trong giai đoạn nhận xét [Đánh giá Môi trường năm 2023](#), tổng hợp các nhận xét và câu hỏi nhận được thường xuyên nhất, sắp xếp chúng theo chủ đề và tóm tắt chúng trong 22 nhận xét nhận được thường xuyên sau đây. Chúng được trình bày đại khái theo thứ tự tần suất và được tóm tắt để phản ánh chủ đề chung và cảm nhận của các nhận xét nhận được.

Do phạm vi của Dự án (Dự án) thu phí I-205 đã thay đổi kể từ khi hoàn thành Đánh giá môi trường năm 2023, nên hầu hết các phản hồi đối với các nhận xét thường xuyên nhận được đều xác định các bước tiếp theo cho quy trình đánh giá môi trường, chẳng hạn như cách Đánh giá môi trường bổ sung sẽ cập nhật các phân tích và, nếu có thể, kết hợp thông tin đầu vào nhận được trong giai đoạn bình luận Đánh giá Môi trường năm 2023.

2.1 Giao thông đã được định tuyến lại đến các đường phố địa phương và các tuyến đường thay thế khi giao thông trên I-205 không tốt. Việc thu phí I-205 sẽ làm cho tình trạng tắc nghẽn này trở nên tồi tệ hơn, đặc biệt là ở Thành phố Oregon và Tây Linn, vì người lái xe sẽ sử dụng đường lùi để tránh phí cầu đường. ODOT đã không nghiên cứu đầy đủ tác động của Dự án trên đường phố địa phương.

Dữ liệu giao thông hiện tại cho thấy rằng một số người lái xe hiện đang sử dụng đường địa phương để tránh tắc nghẽn trên đường cao tốc, như được thảo luận trong Phần 4.2 của Phụ lục C Đánh giá Môi trường năm 2023, [Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Dự án Thu phí I-205](#) và họ sẽ tiếp tục làm như vậy miễn là đường cao tốc vẫn còn hoạt động, nghẽn.

Đối với [Đánh giá Môi trường năm 2023](#), ODOT đã phân tích các tác động tiềm ẩn trong tương lai của việc định tuyến lại các đường phố địa phương do Dự án đề xuất (Giải pháp thay thế xây dựng) so với khi không có Dự án (Giải pháp thay thế không xây dựng). Nhóm Dự án đã xác định các tuyến đường và nút giao thông để nghiên cứu dựa trên những thay đổi về lưu lượng dự kiến đối với lưu lượng giao thông hàng ngày, giờ cao điểm sáng và giờ cao điểm chiều từ kết quả mô hình nhu cầu đi lại khu vực của Metro cho năm 2045. Các vị trí giao lộ đã được chọn để đưa vào khu vực nghiên cứu, được gọi là Khu vực có tác động tiềm ẩn, nếu sự thay đổi về lưu lượng giờ cao điểm sáng hoặc chiều giữa Giải pháp thay thế không xây dựng và Giải pháp thay thế xây dựng đáp ứng cả ba tiêu chí sau:

- Tăng âm lượng lớn hơn 10%
- Tổng số tăng hơn 100 xe
- Tỷ lệ khối lượng trên năng lực³ lớn hơn 0,7 trong mô hình Xây dựng thay thế

³ Tỷ lệ khối lượng trên năng lực đo lường mức độ ùn tắc trên đường bằng cách chia lưu lượng giao thông cho năng lực của đường.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

Nhóm Dự án đã xem xét ý kiến đóng góp từ các khu vực pháp lý địa phương về các nút giao thông cụ thể cần quan tâm. ODOT và FHWA đã tăng số lượng giao lộ được nghiên cứu về tác động tiềm tàng của việc định tuyến lại giao thông từ 34 lên 50 nhờ sự phối hợp này với các thành phố và quận địa phương .

Nhóm Dự án cũng đã phát triển và thực hiện một phân bổ lưu lượng động (DTA) mô hình cụ thể cho Dự án thu phí I-205 để phân tích tác động trong giai đoạn cao điểm sáng và chiều. Nhóm Dự án đã sử dụng mô hình DTA để xác nhận kết quả của mô hình nhu cầu đi lại trong khu vực Metro và phản ánh chặt chẽ hơn khả năng định tuyến lại tiềm năng liên quan đến phí cầu đường trong điều kiện tắc nghẽn.

Nhóm Dự án đã phân tích một tập hợp các biện pháp thực hiện xác định để đánh giá tác động tiềm ẩn trên các đường phố và nút giao thông địa phương, bao gồm lưu lượng giao thông trong tương lai, tỷ lệ lưu lượng trên năng lực, độ trễ phương tiện trung bình (thời gian chờ tại các vị trí giao lộ), mức độ dịch vụ (chất lượng của lưu lượng giao thông trên đường) và thời gian di chuyển.

Chương 3 của Đánh giá Môi trường năm 2023 Phụ lục C, *Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải Dự án Thu phí I-205* , cung cấp mô tả chi tiết hơn về phương pháp được sử dụng để phân tích Đánh giá Môi trường năm 2023. ODOT đã cung cấp phương pháp đề xuất cho các cơ quan tham gia để họ xem xét và tổng hợp ý kiến đóng góp của họ trước khi bắt đầu phân tích.

Mục 3.1.5 của Đánh giá môi trường năm 2023 đã xác định các tác động giao thông ngắn hạn và dài hạn tiềm tàng của Giải pháp thay thế không xây dựng (điều kiện trong tương lai không có Dự án) so với Giải pháp thay thế xây dựng (Dự án đề xuất). Mục 5.3 của Đánh giá môi trường năm 2023 Phụ lục C , *I- 205 Báo cáo Kỹ thuật Giao thông Vận tải Dự án Thu phí* , cung cấp thông tin và dữ liệu chi tiết hơn về những lợi ích và tác động này.

Bước tiếp theo:

Giống như Đánh giá môi trường năm 2023, phân tích Đánh giá môi trường bổ sung sẽ xác định các tuyến đường và nút giao thông chính gần khu vực Dự án sửa đổi có khả năng có sự khác biệt về lưu lượng giao thông vào giờ cao điểm sáng hoặc chiều và mức độ tắc nghẽn trong Giải pháp thay thế xây dựng đã sửa đổi so với Giải pháp thay thế không xây dựng . Phương pháp phân tích giao thông vận tải nói chung sẽ giống nhau đối với Đánh giá môi trường bổ sung như Đánh giá môi trường năm 2023. Phân tích bổ sung sẽ bao gồm các cải tiến đối với mức phí giả định (bao gồm cả mức phí giả định thấp hơn cho xe tải). Nó có thể bao gồm các nút giao thông nghiên cứu mới chưa được xem xét trong Đánh giá môi trường năm 2023, dựa trên ý kiến đóng góp từ các khu vực pháp lý địa phương và các sàng lọc đối với tiêu chí sàng lọc nhằm xác định các giao lộ nhằm đánh giá tác động.

Đánh giá Môi trường Bổ sung sẽ báo cáo về sự khác biệt về lưu lượng giao thông, thời gian di chuyển, hoạt động của giao lộ và mức độ tắc nghẽn trên I-205 cũng như các đường phố và giao lộ lân cận, đồng thời xem xét tất cả các phương thức, bao gồm phương tiện, vận tải hàng hóa, vận chuyển công cộng và giao thông đang hoạt động. Dự án có phạm vi thu hẹp có thể sẽ có những tác động khác nhau trên đường phố địa phương so với Đánh giá Môi trường năm 2023.

2.2 Tại sao các khoản thuế hiện tại tôi đang trả và các nguồn tài trợ khác không đủ để tài trợ cho việc cải thiện I-205?

Các nguồn tài trợ truyền thống mà ODOT dựa vào để chi trả cho các dự án cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, như thuế nhiên liệu và phí đăng ký, đã không theo kịp nhu cầu của hệ thống giao thông

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

vận tải của chúng ta cũng như chi phí xây dựng các dự án giao thông mới ngày càng tăng. Các phương tiện giao thông đang ngày càng tiết kiệm nhiên liệu và điện hơn, đó là lý do chính khiến chúng tôi đang trên đà giảm 60% lượng khí thải carbon từ giao thông vận tải vào năm 2050. Điều này sẽ tạo ra ít doanh thu hơn từ thuế nhiên liệu theo thời gian, có nghĩa là cần có nhiều nguồn tài trợ khác nhau để duy trì và nâng cấp hệ thống giao thông vận tải. Ngoài ra, lạm phát rất cao trong hoạt động xây dựng đường cao tốc trên toàn quốc đã khiến chi phí dự án tăng lên đáng kể và chi phí do ùn tắc trong khu vực của chúng ta tiếp tục gây tổn hại cho nền kinh tế địa phương và khu vực của chúng ta. Lạm phát cao và chi phí tắc nghẽn cao đã làm tăng thêm nhu cầu về các nguồn tài trợ mới, bền vững để trang trải những chi phí khổng lồ trước được này.

ODOT đang nghiên cứu việc thu phí theo chỉ dẫn của luật tiểu bang để giảm tắc nghẽn trong khu vực đô thị Portland và tăng doanh thu để cải thiện. Cơ quan lập pháp Oregon đã phê duyệt Dự luật Hạ viện (HB) 2017 (Quy chế sửa đổi Oregon [ORS] 184.617-184.742) vào năm 2017 và HB 3055 (ORS 383.001) vào năm 2021, chỉ đạo Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon theo đuổi và thực hiện thu phí trên I-5 và I-205 trong khu vực đô thị Portland cho giao thông giảm tắc nghẽn và trả tiền cho việc cải thiện giao thông.

[Đánh giá Môi trường năm 2023](#) đã xác định nhu cầu về doanh thu phí để tài trợ cho việc xây dựng các dự án giao thông quan trọng, bao gồm cả việc cải thiện I-205 (Xem Phần 1.4.1 của Đánh giá Môi trường năm 2023).

Vào tháng 5 năm 2023, Thống đốc Kotek đã chỉ đạo ODOT trì hoãn việc thu phí trên I-205 và I-5 cho đến ngày 1 tháng 1 năm 2026, trước những lo ngại từ các quan chức dân cử và thành viên cộng đồng tại Quận Clackamas. Để đáp lại chỉ thị này, ODOT đã đệ trình [Kế hoạch Tài chính Chiến lược Di chuyển Đô thị](#) vào tháng 7 năm 2023 để trả lời các câu hỏi chính về cách thanh toán cho các dự án Chiến lược Di chuyển Đô thị trong cả ngắn hạn và dài hạn. Trong giai đoạn tài trợ đầu tiên được xác định trong kế hoạch tài chính, liên quan đến cải tiến I-205, ODOT sẽ tập trung vào việc hoàn thành việc xây dựng lại Cầu Abernethy và sẽ giảm Dự án Thu phí I-205 xuống chỉ thu phí tại Cầu Abernethy. Nguồn tài trợ cho các cải tiến I-205 khác đã được đánh giá trước đây trong Đánh giá Môi trường năm 2023 (mở rộng đường cao tốc và thay thế/xây dựng lại các cây cầu khác trong đoạn 7 dặm của I-205) không còn khả dụng trong thời gian ngắn và do đó, những cải tiến đó sẽ không còn nữa. không được đưa vào Dự án.

Đến năm 2025, ODOT ước tính rằng chi phí phát sinh cho các dự án Chiến lược Di chuyển Đô thị sẽ sử dụng hết số vốn HB 2017 hiện có cũng như các nguồn lực sẵn có khác và sẽ cần có thêm kinh phí để hoàn thành việc xây dựng Giai đoạn 1A. Để bù đắp khoảng trống này, ODOT sẽ cần một nguồn tài trợ bổ sung, chẳng hạn như thu phí hoặc sẽ cần cắt giảm kinh phí từ các dự án nằm trong Chương trình Cải thiện Giao thông Toàn Tiểu bang để trả khoản vay ngắn hạn. Dự án sửa đổi sẽ được đánh giá trong Đánh giá môi trường bổ sung xác định nhu cầu về doanh thu từ phí cầu đường để giúp tài trợ cho việc xây dựng lại Cầu Abernethy để sẵn sàng cho trận động đất.

2.3 Hiện chưa rõ số tiền thu phí từ Dự án sẽ được sử dụng như thế nào. Liệu họ có quay trở lại cộng đồng đang trả phí không?

Có, phí cầu đường thu tại Cầu Abernethy sẽ được sử dụng để thực hiện việc vượt sông Willamette trong trường hợp động đất ở địa điểm này.

ODOT đang xin phê duyệt về môi trường cho Dự án, được cấp phép theo chương trình thu phí liên bang được quy định trong Mục 23 Bộ luật Hoa Kỳ 129 (Mục 129). Chương trình thu phí chung Mục 129 cho phép các cơ quan công quyền áp dụng mức phí mới trên các đường cao tốc do liên bang viện trợ để xây

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

dựng lần đầu đường cao tốc, cầu hoặc đường hầm mới; về việc xây dựng ban đầu các làn đường mới được bổ sung vào các đường cao tốc hiện có với điều kiện số lượng làn đường miễn phí không giảm; và về việc xây dựng lại hoặc thay thế cầu, đường hầm và đường cao tốc.

Bất cứ khi nào một cơ sở được thu phí theo thẩm quyền pháp lý theo Mục 129, doanh thu phí thu được từ hoạt động của cơ sở đó phải được sử dụng cho các dự án trên cơ sở thu phí hoặc được phép thu phí. Điều này có nghĩa là, đối với Dự án sửa đổi, ODOT có thể và sẽ chỉ sử dụng doanh thu phí cho việc xây dựng lại cầu Abernethy và bất kỳ biện pháp giảm nhẹ nào được xác định thông qua phân tích môi trường (xem Phản hồi 2.2).

Theo yêu cầu của luật liên bang, doanh thu phí trước tiên sẽ chi trả cho hoạt động vận hành và bảo trì đường bộ có thu phí cũng như chính chương trình thu phí. Khi các yêu cầu của liên bang đã được đáp ứng, mọi khoản thu phí (ròng) vượt quá sẽ phải tuân theo Hiến pháp Oregon (Điều IX, phần 3a), luật tiểu bang và chính sách của Ủy ban Giao thông Oregon. Hiến pháp Oregon quy định rõ rằng doanh thu thu được từ việc sử dụng hoặc vận hành phương tiện cơ giới sẽ 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 đường.

Là cơ quan có thẩm quyền thu phí của tiểu bang được thành lập theo Đạo luật Sửa đổi Oregon 383.004, Ủy ban Vận tải Oregon có thẩm quyền ấn định các khoản thu phí và những quyết định đó sẽ được đưa ra bằng cách sử dụng quy trình tham gia rộng rãi của công chúng. Chính sách của tiểu bang nêu rõ rằng doanh thu phí sẽ được đầu tư vào cùng hành lang mà nó đã được thu.

ODOT cung cấp thông tin cập nhật thường xuyên về cách chi tiêu tất cả doanh thu thông qua [các báo cáo tài chính được đăng trên trang web của mình](#).

2.4 ODOT nên đầu tư vào hệ thống giao thông, chẳng hạn như làn đường mới trên I- 205 hoặc hệ thống vận chuyển khu vực, thay vì chi tiền sẵn có để thiết lập hệ thống thu phí.

Dự luật Hạ viện (HB) 2017 (Quy chế sửa đổi của Oregon [ORS] 184.617-184.742) và HB 3055 (ORS 383.001) chỉ đạo ODOT đánh giá việc thu phí trên I-5 và I-205, đồng thời chỉ đạo Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon và ODOT theo đuổi và triển khai việc thu phí trên I-5 và I-205 trong vùng đô thị Portland để quản lý tắc nghẽn giao thông và chi trả cho việc cải thiện giao thông.

HB 2017 cũng cung cấp kinh phí để cải thiện đường sắt chở hàng, giao thông công cộng cũng như cơ sở vật chất dành cho xe đạp và người đi bộ trên toàn tiểu bang. Trong 5 năm sau khi HB 2017 có hiệu lực, ODOT đã đầu tư 312 triệu USD vào giao thông công cộng và tài trợ cho 21 dự án đường đa dụng với tổng trị giá 15,1 triệu USD để giúp tách người đi bộ và lăn bánh ra khỏi giao thông ô tô và vận chuyển hàng hóa.

Hiến pháp Oregon quy định rằng doanh thu phí có thể được sử dụng để xây dựng hoặc tái thiết các cải tiến dành cho xe đạp, người đi bộ và phương tiện công cộng trong hoặc dọc theo đường (xem Phản hồi 2.3). ODOT đang làm việc với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển và các khu vực pháp lý địa phương để tăng cường các lựa chọn di chuyển đa phương thức ở những khu vực còn thiếu mạng lưới. Các lựa chọn để cải thiện khả năng tiếp cận phương tiện công cộng có thể bao gồm tăng tần suất trên tuyến xe buýt hiện có, thiết lập các tuyến xe buýt mới hoặc các dự án đường bộ cải thiện dịch vụ vận chuyển.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

2.5 Việc thu phí sẽ tác động tiêu cực đến các hộ gia đình có thu nhập thấp và trung bình. Những cư dân này sẽ được giảm giá hoặc miễn trừ.

[Đánh giá Môi trường năm 2023](#) đã phân tích khả năng tác động bất lợi liên quan đến chi phí thu phí cầu đường đối với các hộ gia đình có thu nhập thấp, cũng có thể bao gồm các cộng đồng trước đây và hiện chưa được phục vụ đầy đủ như cộng đồng da màu, thành viên Bộ lạc, người lớn tuổi (65 tuổi trở lên) có thu nhập cố định, thanh niên (từ 18 tuổi trở xuống), người khuyết tật, người có trình độ tiếng Anh hạn chế và các hộ gia đình không có phương tiện đi lại. Dự án có thể làm tăng chi phí vận chuyển theo tỷ lệ phần trăm trong tổng chi tiêu hộ gia đình đối với tất cả người lái xe, tỷ lệ này sẽ cao hơn đối với người lái xe có thu nhập thấp, đặc biệt là những người bằng hoặc thấp hơn mức nghèo liên bang, như được mô tả trong Phần 3.8 của Đánh giá Môi trường năm 2023.

Để bù đắp những tác động này, ODOT đã cam kết chương trình giảm giá hoặc tín dụng cho những người có thu nhập thấp (xem Phần 3.8.4 của Đánh giá Môi trường năm 2023). Vào tháng 9 năm 2022, ODOT và Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon đã gửi báo cáo về các lựa chọn giảm giá được gọi là [Báo cáo Phí cầu đường cho Người thu nhập thấp](#) tới Cơ quan Lập pháp Oregon để xem xét. Chương trình thu phí thu nhập thấp đang được phát triển. ODOT cam kết thực hiện chương trình thu phí thu nhập thấp dành cho các hộ gia đình có thu nhập bằng hoặc dưới 200% mức nghèo liên bang và có kế hoạch cung cấp lợi ích này khi thu phí lần đầu tiên được thực hiện. Căn cứ chương trình thu phí thu nhập thấp vào mức nghèo liên bang 200% là một thông lệ⁴ điều đó sẽ cho phép chương trình dựa vào các nhà cung cấp dịch vụ hiện có để xác minh thu nhập. ODOT và Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon vẫn đang xem xét các lựa chọn cho chương trình dành cho các hộ gia đình ở mức 200% đến 400% mức nghèo liên bang để phân tích sâu hơn. Sẽ có cơ hội để công chúng phản hồi về các phương án dự thảo và tiếp tục phối hợp với [Ủy ban Tư vấn Công bằng và Di chuyển](#) (EMAC) và [Ủy ban Tư vấn Xây dựng Quy định Thu phí Toàn tiểu bang](#) (STRAC), các nhóm tư vấn về phát triển chương trình thu phí. Để biết thêm thông tin về chiết khấu dựa trên thu nhập, vui lòng tham khảo Dự thảo Quy tắc thu phí trong [cuộc họp ngày 22 tháng 9 năm 2023 của STRAC](#), [tài liệu cuộc họp](#) và [phân tích được trình bày tại cuộc họp ngày 4 tháng 10 năm 2023 của EMAC](#) trên trang web ODOT.

Ủy ban Vận tải Oregon sẽ xác định mức phí cuối cùng, bao gồm mọi khoản giảm giá hoặc cơ cấu tài khoản và phạm vi địa lý sẽ đủ điều kiện cho chương trình thu phí thu nhập thấp, sử dụng kết quả phân tích tài chính và kỹ thuật đang diễn ra, tư vấn của ủy ban và ý kiến đóng góp của công chúng. Sẽ có thêm thông tin và nguồn lực về cách đăng ký tham gia chương trình thu phí dành cho người thu nhập thấp trước khi bắt đầu thu phí. ODOT sẽ quản lý các phúc lợi dựa trên thu nhập khi việc thu phí bắt đầu.

Bước tiếp theo:

⁴ Vui lòng tham khảo Chương 6 của [Báo cáo phí thu phí thu nhập thấp](#) để xem xét các phương pháp hay nhất từ các chương trình thu phí và hệ thống giá vé dựa trên thu nhập khác.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

ODOT và FHWA sẽ phân tích tác động tiềm ẩn của Giải pháp thay thế xây dựng đã sửa đổi đối với người dân vì công bằng môi trường⁵ và cộng đồng khuôn khổ công bằng⁶ trong Đánh giá môi trường bổ sung. Dựa trên ý kiến của công chúng và dữ liệu mới sẵn có kể từ Đánh giá môi trường năm 2023, ODOT sẽ sử dụng dữ liệu Điều tra dân số Hoa Kỳ gần đây hơn để phản ánh những thay đổi tiềm ẩn trong khu vực Dự án. Đánh giá môi trường bổ sung sẽ báo cáo về tác động của Giải pháp thay thế xây dựng đã sửa đổi đối với các nhóm dân cư có thu nhập thấp liên quan đến chi phí vận chuyển của hộ gia đình, thời gian đi lại, khả năng tiếp cận các nguồn lực xã hội và trung tâm hoạt động, sự an toàn và các yếu tố khác đã được nghiên cứu trước đây trong Đánh giá môi trường năm 2023. Đánh giá Môi trường Bổ sung cũng sẽ xác định các chiến lược để tránh, giảm thiểu hoặc giảm thiểu các tác động bất lợi khi thích hợp. Các thông số cụ thể của chương trình thu phí thu phí thấp, nếu có, sẽ được đưa vào phân tích được trình bày trong Đánh giá môi trường bổ sung.

2.6 Các cộng đồng lân cận I-205 và các nhóm khác, chẳng hạn như tài xế giao hàng, tài xế đi chung xe và người ứng cứu khẩn cấp, đều phụ thuộc vào I-205. Sẽ có giảm giá, miễn trừ hoặc nhượng bộ khác cho họ?

Các miễn trừ, tín dụng và giảm giá hiện đang được Ủy ban Tư vấn Xây dựng Quy định Thu phí Toàn Tiểu bang (STRAC) thảo luận. STRAC tư vấn về dự thảo Quy tắc Hành chính Oregon về cách khách hàng tương tác và sử dụng hệ thống thu phí cũng như cách thiết lập và điều chỉnh mức phí. Các quy tắc này sẽ áp dụng cho các dự án thu phí theo kế hoạch ở khu vực đô thị Portland, bao gồm Dự án Thu phí I-205.

Pháp luật yêu cầu miễn trừ đối với phương tiện công cộng và quân nhân. Các loại người sử dụng và phương tiện khác đang được xem xét miễn trừ bao gồm các phương tiện ứng phó khẩn cấp, chẳng hạn như cảnh sát, cứu hỏa và xe cứu thương cũng như các phương tiện ứng phó an toàn trên đường cao tốc. Các miễn trừ dành cho thành viên của các Bộ lạc được liên bang công nhận và các phương tiện của chính phủ Bộ lạc đang được xem xét trong một quy trình riêng giữa chính phủ với chính phủ giữa ODOT và đại diện chính phủ Bộ lạc.

Gói quy tắc dự thảo bao gồm các đề xuất về miễn trừ, tín dụng và giảm giá dự kiến sẽ được đưa ra để công chúng xem xét và nhận xét vào cuối năm 2023. Theo khuyến nghị của STRAC và quy trình công khai, Ủy ban Vận tải Oregon sẽ xác định mức phí, bao gồm cả việc xác định mọi khoản giảm giá, tín dụng hoặc miễn trừ và cơ cấu tài khoản. Để biết thêm thông tin về các trường hợp miễn trừ đang được xem xét, vui lòng tham khảo [tài liệu cuộc họp STRAC trên trang web ODOT](#) .

⁵ Nhóm dân số công lý môi trường được định nghĩa là nhóm dân số thiểu số và/hoặc có thu nhập thấp. Mục 3.8.1 của Đánh giá môi trường năm 2023 cung cấp các định nghĩa và thông tin chi tiết hơn về phương pháp phân tích, những thông tin này cũng sẽ được sử dụng cho Đánh giá môi trường bổ sung.

⁶ Cộng đồng theo Khung Công bằng bao gồm người lớn (65 tuổi trở lên), trẻ em (18 tuổi trở xuống), người khuyết tật, người có trình độ tiếng Anh hạn chế và các hộ gia đình không có phương tiện đi lại. Mục 3.7.1 của Đánh giá môi trường năm 2023 cung cấp thêm thông tin về phương pháp phân tích, phương pháp này cũng sẽ được sử dụng cho Đánh giá môi trường bổ sung.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

2.7 Phí cầu đường trên I-205 sẽ được loại bỏ sau khi thanh toán trái phiếu xây dựng cải tiến I-205.

Việc hoàn trả trái phiếu xây dựng sẽ mất khoảng 25 đến 30 năm. Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon sẽ xác định thời hạn thu phí thông qua một quy trình riêng biệt nằm ngoài việc xem xét Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). Vui lòng xem Phản hồi 2.3 để biết thêm thông tin về các cách khác mà doanh thu phí có thể được chi tiêu trên hành lang I-205 ngoài việc hoàn trả trái phiếu xây dựng.

2.8 Có nhiều người không có lựa chọn thay thế tốt và không thể điều chỉnh lịch làm việc hoặc đi phương tiện công cộng. Sẽ có những lựa chọn nào cho những người không thể chọn thời gian, địa điểm và cách họ đi du lịch?

ODOT nhận thấy rằng các lựa chọn chuyển tuyến bị hạn chế dọc theo hành lang I-205 và các khu vực lân cận lớn hơn. ODOT đang hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển, chẳng hạn như TriMet và SMART, cũng như các khu vực pháp lý địa phương, chẳng hạn như Quận Clackamas, để mở rộng các lựa chọn đa phương thức trong khu vực để mọi người có nhiều lựa chọn hơn và có thể chọn phương án đi lại phù hợp với họ. Các phương án có thể bao gồm tăng tần suất trên tuyến xe buýt hiện tại hoặc thiết lập tuyến xe buýt mới.

ODOT cũng nhận thấy rằng không phải ai cũng có thể thay đổi lịch trình của mình để tránh việc di chuyển vào giờ cao điểm. Tuy nhiên, một số du khách có thể điều chỉnh thói quen hàng ngày của mình, chẳng hạn như chọn trì hoãn việc chạy việc vặt cho đến giờ thấp điểm, sẽ làm như vậy dựa trên chi phí cầu đường. Mô hình giao thông cho thấy rằng việc loại bỏ ít nhất 5% số phương tiện khỏi đường đông đúc sẽ làm giảm lưu lượng giao thông và cho phép luồng ô tô lưu thông hiệu quả hơn. 5% phương tiện đó chọn nhiều lựa chọn khác nhau, bao gồm di chuyển vào một thời điểm khác, đi chung xe, không thực hiện chuyến đi, sử dụng phương thức khác hoặc đi một tuyến đường khác. Ít phương tiện hơn trên đường trong thời gian di chuyển cao điểm đồng nghĩa với việc ít giao thông hơn và cải thiện độ tin cậy của chuyến đi đối với những người không có lựa chọn nào khác ngoài việc lái xe vào thời điểm đó.

ODOT sẽ thiết lập chương trình thu phí thu phí thấp để giúp bù đắp tác động của việc thu phí đối với ngân sách hộ gia đình đối với những người có thu nhập thấp (xem Phản hồi 2.5).

2.9 ODOT đã không cung cấp đủ cơ hội hoặc thông báo đầy đủ về ý kiến đóng góp cho bản phân tích môi trường trước khi hoàn thành Đánh giá Môi trường và thời gian lấy ý kiến không đủ dài.

ODOT và FHWA đã tham gia vào sự tham gia rộng rãi của công chúng, điều phối cơ quan và tham vấn Bộ lạc để thu thập ý kiến đóng góp trong suốt quá trình phát triển Dự án Thu phí I-205. Sự tương tác với công chúng và các cơ quan tham gia đã được tiến hành kể từ khi bắt đầu vào mùa hè năm 2020. Trước khi xuất bản Đánh giá Môi trường năm 2023, ODOT đã tạo cơ hội rộng rãi cho các cơ quan, bộ lạc và công chúng xem xét thông tin dự án và đưa ra phản hồi, bao gồm hơn 100 cuộc họp và thuyết trình công khai cho các quan chức, ủy ban và hội đồng địa phương; nhiều sự kiện họp bàn, hội thảo hoặc buổi lắng nghe, bao gồm cả tại các không gian tụ tập cộng đồng như chợ nông sản; nhóm tập trung và phỏng vấn các bên liên quan; và các buổi mở cửa trực tuyến và trực tiếp để cung cấp thông tin về Dự án. Thông tin đầu vào cung cấp các yếu tố chính mang tính thông tin của Đánh giá môi trường năm 2023, bao gồm mục đích và nhu cầu của Dự án, các phương án thay thế được xem xét, tác động tiềm ẩn và các biện pháp giảm thiểu khả thi. Sự tham gia này được tóm tắt trong Chương 4 của [Đánh giá môi trường năm 2023](#).

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

Trong giai đoạn bình luận Đánh giá Môi trường năm 2023, ODOT đã thông báo cho cộng đồng về tài liệu và các cơ hội để bình luận thông qua các sự kiện lập bảng, hội thảo trên web, các cuộc họp giao ban đại lý và công chúng, vận động doanh nghiệp, các cuộc họp ủy ban thu phí, tương tác với các tổ chức dựa vào cộng đồng, quảng cáo và tin tức ở địa phương phương tiện truyền thông, bản tin email và bài đăng trên phương tiện truyền thông xã hội. Nhóm Dự án cũng hợp tác chặt chẽ với các liên lạc viên tham gia cộng đồng để chia sẻ thông tin với các cộng đồng đa dạng và chưa được phục vụ đầy đủ, tuyển dụng công chúng vào bảy nhóm thảo luận và dịch hoặc giải thích thông tin từ tiếng Anh sang tiếng Việt, tiếng Trung, tiếng Nga hoặc tiếng Tây Ban Nha. Tóm tắt Nhận xét và Hoạt động Tham gia của Công chúng Đánh giá Môi trường, có trên [trang web Oregon Tolling](#), cung cấp bản tóm tắt toàn diện về các hoạt động tiếp cận cộng đồng trước và trong giai đoạn nhận xét Đánh giá Môi trường năm 2023.

Quy định⁷ để đánh giá môi trường và các Quy trình có sự tham gia của công chúng NEPA đã được phê duyệt của ODOT,⁸ nêu rõ rằng các nhận xét phải được gửi trong khoảng thời gian sẵn có là 30 ngày trừ khi FHWA xác định, vì lý do chính đáng, rằng cần phải có một khoảng thời gian khác. Những giới hạn thời gian này hỗ trợ trách nhiệm của FHWA và ODOT trong việc tạo điều kiện cho quá trình ra quyết định kịp thời và hiệu quả. Vào ngày 21 tháng 2 năm 2023, ODOT và FHWA đã công bố Đánh giá môi trường của Dự án thu phí I-205 trong thời gian đánh giá 45 ngày và lấy ý kiến công chúng. Thời gian lấy ý kiến công chúng 45 ngày ban đầu đã vượt quá khoảng thời gian 30 ngày tiêu chuẩn bắt buộc theo 23 Bộ luật Quy định Liên bang (CFR) 771.119(f), để ghi nhận sự quan tâm cao đối với hành động được đề xuất và để đảm bảo rằng có đủ thời gian để xem xét Đánh giá Môi trường cho dự án thu phí đầu tiên của Oregon.

Vào ngày 2 tháng 3 năm 2023, để đáp lại yêu cầu thêm thời gian của các đối tác, ODOT và FHWA đã đồng ý gia hạn thời gian lấy ý kiến công chúng từ 45 ngày ban đầu lên 60 ngày. ODOT đã tham khảo ý kiến của FHWA và xác định rằng khoảng thời gian lấy ý kiến 60 ngày đã cân bằng các yêu cầu về thời gian xem xét bổ sung đã nhận được trong khi vẫn đảm bảo quy trình ra quyết định kịp thời và duy trì tính nhất quán với các quy định triển khai NEPA của 40 CFR 1500-1508. Dựa trên những yếu tố đó, FHWA xác định sẽ không có thêm thời gian gia hạn thời gian lấy ý kiến.

Vào tháng 5 năm 2023, ODOT nhận được chỉ đạo từ Thống đốc Kotek về việc hoãn thu phí đến tháng 1 năm 2026. Việc thực hiện thu phí lần đầu tiên ở Oregon đòi hỏi phải lập kế hoạch rộng rãi và có sự tham gia của cộng đồng. Dòng thời gian mới này là cơ hội để cải thiện khả năng tiếp cận công chúng của ODOT và nhận được sự hướng dẫn cũng như sự tham gia nhiều hơn với các đối tác của ODOT và cộng đồng địa phương.

Bước tiếp theo:

Trong quá trình chuẩn bị Đánh giá môi trường bổ sung, ODOT sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với các khu vực pháp lý địa phương, đối tác, công chúng và ủy ban tư vấn (Ủy ban tư vấn về công bằng và di chuyển và Ủy ban tư vấn thu phí khu vực). Điều này sẽ bao gồm các cuộc họp giao ban liên tục với các quan chức địa phương và khu vực cũng như sự tham gia của cộng đồng tại các sự kiện công cộng. Các phân tích sửa đổi cho Đánh giá môi trường bổ sung sẽ kết hợp ý kiến đóng góp nhận được từ công chúng và các cơ quan trong giai đoạn lấy ý kiến Đánh giá môi trường năm 2023, như được mô tả thêm trong Phản

⁷ 23 CFR 771.119(f)

⁸ Có sẵn tại: https://www.oregon.gov/ODOT/GeoEnvironmental/Docs_NEPA/NEPA_PI_Procedures_FHWA.pdf

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

hồi 2.1, 2.5 và 2.19. Đánh giá môi trường bổ sung sẽ được công bố để lấy ý kiến công chúng trong thời gian 30 ngày vào năm 2024. FHWA và ODOT xác định rằng thời hạn 30 ngày là đủ cho Đánh giá môi trường bổ sung vì Giải pháp thay thế xây dựng sửa đổi đã giảm phạm vi.

2.10 Công chúng sẽ có thể bỏ phiếu về các dự án thu phí.

Cơ quan lập pháp Oregon đã chỉ đạo ODOT đánh giá việc thu phí trên I-5 và I-205 thông qua Dự luật Hạ viện (HB) 2017 vào năm 2017 và HB 3055 vào năm 2021. Trong [Đánh giá môi trường năm 2023](#) và bây giờ là Đánh giá môi trường bổ sung, nhóm Dự án đã hợp tác với chính quyền thành phố, quận, khu vực và các tổ chức cộng đồng để phân tích lợi ích và tác động của Dự án, cũng như tổ chức các buổi tọa đàm mở và hội thảo trực tuyến để lắng nghe ý kiến. ý kiến đóng góp của công chúng trong suốt quá trình phát triển Dự án.

Ý kiến đóng góp từ các cơ quan và công chúng đã định hình phạm vi, phương pháp và phân tích cho Đánh giá môi trường năm 2023 và sẽ tiếp tục với Dự án sửa đổi. Ví dụ về các bước ODOT đã thực hiện để kết hợp ý kiến đóng góp của cơ quan và công chúng vào Đánh giá Môi trường năm 2023 bao gồm:

- Cập nhật các mục đích và mục tiêu của Dự án Thu phí I-205, được liệt kê trong Phần 1.5 của Đánh giá Môi trường năm 2023, để bao gồm sự công bằng và thừa nhận tác động đến chất lượng cuộc sống đối với các cộng đồng lân cận và lân cận, dựa trên ý kiến nhận được từ công chúng, các cơ quan, Cơ quan Công bằng và Ủy ban Cố vấn Di chuyển và hoạt động tiếp cận cụ thể tới các cộng đồng bị loại trừ và chưa được phục vụ trong lịch sử và hiện tại.
- Bổ sung các thước đo hiệu quả hoạt động để tính đến các tác động về công bằng đối với các nhóm thiệt thòi, chẳng hạn như sức khỏe, an toàn và khả năng tiếp cận.
- Tăng số lượng nút giao thông được nghiên cứu về tác động tiềm tàng của việc định tuyến lại giao thông từ 34 lên 50 dựa trên việc tiếp tục phối hợp với các thành phố và quận địa phương.
- Đánh giá các tác động môi trường tiềm ẩn từ việc thực hiện thu phí và những thay đổi dẫn đến mô hình giao thông trên nhiều lĩnh vực chủ đề ngoài giao thông vận tải, bao gồm công bằng môi trường, nguồn lực xã hội và cộng đồng cũng như tiếng ồn.
- Đề xuất các biện pháp giảm thiểu nhằm bù đắp những tác động dự kiến đối với đường bộ địa phương thông qua sự phối hợp chặt chẽ, bao gồm một loạt hội thảo, với các thành phố và quận bị ảnh hưởng.
- Mở rộng số lượng cơ hội tham gia và các sự kiện tiếp cận cộng đồng để cung cấp thông tin về Dự án thu phí I-205 và quy trình đánh giá môi trường, bao gồm các tờ rơi được phân phát tại các sự kiện và cuộc họp giao ban địa phương.

Vui lòng tham khảo Chương 4, Sự tham gia của cộng đồng, Điều phối cơ quan và Điều phối bộ lạc của Đánh giá môi trường năm 2023 để biết thêm thông tin về cam kết của ODOT đối với sự tham gia của công chúng trong suốt quá trình phát triển Dự án thu phí I-205.

2.11 ODOT lẽ ra phải hoàn thành Tuyên bố về tác động môi trường thay vì Đánh giá môi trường cho Dự án. ODOT không phân tích đầy đủ những tác động của việc thu phí đối với cộng đồng của chúng ta.

Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA) yêu cầu chuẩn bị Tuyên bố Tác động Môi trường (EIS) khi một dự án có thể có tác động đáng kể đến chất lượng môi trường của con người (23 Bộ luật Quy định Liên bang [CFR] 771.123(a)). Đánh giá Môi trường được chuẩn bị khi một dự án không có khả năng gây

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

ra tác động đáng kể hoặc khi chưa xác định được tầm quan trọng của các tác động đó, để xác định xem có cần EIS hay không. Nếu các tác động bất lợi không được xác định hoặc có thể được giảm nhẹ xuống dưới mức đáng kể thì có thể chuẩn bị kết luận rằng không có tác động đáng kể nào. Nếu xác định được tác động đáng kể trong quá trình Đánh giá Môi trường thì EIS sẽ được chuẩn bị.

Vào mùa hè năm 2020, FHWA phối hợp với ODOT đã quyết định tiến hành Đánh giá môi trường theo NEPA cho Dự án thu phí I-205.

Cơ sở lý luận cho việc phân loại NEPA này là:

- **Tác động đáng kể khó có thể xảy ra:** Chi tiết về tác động tiềm tàng của dự án chưa được xác định nhưng được cho là không đáng kể dựa trên thông tin đã biết. Các tác động dự kiến chủ yếu sẽ liên quan đến những thay đổi về mô hình giao thông do việc thu phí I-205. Tác động của việc xây dựng vật chất sẽ chỉ giới hạn ở việc lắp đặt các trạm thu phí và biển báo liên quan, định tuyến cơ sở hạ tầng điện và thông tin liên quan cũng như các tác động xây dựng liên quan đến việc mở rộng theo kế hoạch và cải thiện địa chấn trên I-205 giữa Đường Stafford và Đường Oregon 213, mà trước đây đã đạt được giấy phép NEPA với Loại trừ theo phân loại.
- **Tiền lệ quốc gia về các dự án thu phí:** Trên toàn quốc, FHWA thường chuẩn bị EA cho các dự án thu phí vì những dự án này không gây ra tác động đáng kể đến môi trường. Các ví dụ bao gồm Dự án Mở rộng I-405 Renton đến Bellevue và Dự án Đường thu phí Tốc hành (Bộ Giao thông Vận tải Tiểu bang Washington); Dự án Làn đường I-95 HOT (Sở Giao thông vận tải Virginia); Dự án 183 North Mobility (Sở Giao thông Vận tải Texas); Địa điểm thu phí 1 và 2 (Sở Giao thông Vận tải Đảo Rhode); và các Địa điểm thu phí 3, 4 và 6 đến 13 (Sở Giao thông Vận tải Đảo Rhode).

Đánh giá Môi trường không cho phép cơ quan tiến hành ít phân tích hơn hoặc phân tích tác động của dự án ít chi tiết hơn EIS; nó tập trung phân tích vào những tác động có thể đáng kể. [Đánh giá Môi trường năm 2023](#) đã cung cấp các phân tích kỹ lưỡng về các tác động tiềm ẩn có thể xảy ra do Dự án, với mức độ chi tiết tương tự như nội dung sẽ được đưa vào EIS. Điều này bao gồm phân tích chi tiết về các tác động tiềm ẩn đối với giao thông, chất lượng không khí, biến đổi khí hậu, kinh tế, tiếng ồn, chất lượng hình ảnh, tài nguyên xã hội và cộng đồng, công bằng môi trường, sử dụng đất, địa chất và đất, vật liệu nguy hiểm, tài nguyên lịch sử và khảo cổ, thảm thực vật và động vật hoang dã, vùng đất ngập nước và tài nguyên nước cũng như các tác động tích lũy.

Bước tiếp theo:

Đối với Đánh giá môi trường bổ sung, việc phân tích nghiêm ngặt tương tự được thực hiện cho Đánh giá môi trường năm 2023 sẽ được thực hiện đối với các lĩnh vực chủ đề môi trường liên quan. ODOT sẽ xem xét lại dự án sửa đổi sẽ ảnh hưởng đến cộng đồng địa phương như thế nào và xác định các biện pháp giảm thiểu phù hợp.

2.12 ODOT đáng lẽ phải xem xét nhiều giải pháp thay thế tiềm năng hơn ngoài Giải pháp thay thế không xây dựng và xây dựng, chẳng hạn như thu phí một làn đường hoặc triển khai làn đường cao tốc thay vì thu phí tất cả các làn đường, xây dựng làn đường mới mà không thu phí, thu phí mà không

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

thêm làn đường mới vào I-205, và tăng cường dịch vụ vận chuyển trong khu vực.

Năm 2017, Cơ quan lập pháp Oregon thông qua Dự luật Hạ viện Oregon (HB) 2017 đã chỉ đạo Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon theo đuổi và thực hiện việc định giá theo giá trị trên I-5 và I-205 trong khu vực đô thị Portland để giúp quản lý tắc nghẽn giao thông. Oregon HB 3055, được Cơ quan lập pháp Oregon thông qua vào năm 2021, đã hỗ trợ thêm việc thực hiện Chương trình thu phí Oregon và các dự án thu phí liên quan để quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu. Phù hợp với định hướng này, ODOT đang phát triển một chương trình thu phí toàn tiểu bang, Chương trình Thu phí Oregon, để quản lý tắc nghẽn và tăng doanh thu, bắt đầu với hai dự án thu phí: Dự án Thu phí I-205 và Dự án Định giá Di chuyển Khu vực (RMPP).

Hội đồng về các quy định về Chất lượng Môi trường nêu rõ rằng Đánh giá Môi trường sẽ “thảo luận ngắn gọn...các phương án thay thế theo yêu cầu của mục 102(2)(E) của NEPA” (40 Bộ luật Quy định Liên bang 1501.5[c][2]). Mục 2.2.1 đến 2.2.4 của [Đánh giá Môi trường năm 2023](#) tóm tắt các phương án thu phí đã được xem xét ban đầu nhưng chưa tiến hành nghiên cứu và lý do ODOT không tiếp tục thực hiện các phương án này. Các phương án cải thiện I-205 mà không thu phí sẽ không đáp ứng được mục đích và nhu cầu của Dự án, bao gồm cả việc tạo ra nguồn vốn xây dựng cho các dự án quan trọng (xem Phần 1.4 Đánh giá Môi trường năm 2023).

Trước khi phát triển Dự án thu phí I-205, vào năm 2017, ODOT đã tiến hành Phân tích tính khả thi về định giá để đánh giá các phương án khác nhau về tính phí tắc nghẽn và xác định cách thức và địa điểm tính phí tắc nghẽn có thể giúp cải thiện tình trạng tắc nghẽn trên I-5 hoặc I-205 trong thời gian di chuyển cao điểm lần. Phân tích ban đầu so sánh hai cách thực hiện thu phí: 1) thu phí tất cả các làn và 2) thu phí một làn, bằng cách thu phí một làn hiện có hoặc xây dựng một làn thu phí mới theo mỗi hướng đi lại. Sau khi đánh giá vòng đầu tiên, tổng cộng năm mẫu xe đã được đánh giá, bao gồm cả mẫu xe Concept D sẽ định giá làn đường thứ ba cho mỗi hướng trên I-205 từ Oregon Route 99E đến Đường Stafford. Cuối cùng, Phân tích khả thi về giá trị khuyến nghị thu phí tất cả các làn đường của đường liên bang hiện tại, thay vì định giá một làn đường hoặc một nhóm làn đường. Cụ thể hơn, Ý tưởng D không được đề xuất vì nó sẽ mang lại rất ít lợi ích giảm tắc nghẽn và dự kiến sẽ không tạo ra doanh thu đáng kể để đóng góp vào việc xây dựng các làn đường quy hoạch và dự án mở rộng cầu. Thông tin thêm về phân tích có thể được tìm thấy trong [Phân tích khả thi về giá trị khu vực đô thị Portland](#). Vui lòng xem thêm Bản ghi nhớ đánh giá làn đường được quản lý RMPP có trong [tài liệu cuộc họp STRAC tháng 9 năm 2023](#) để biết thêm thông tin về làn đường được quản lý.

Để đáp lại ý kiến đóng góp của công chúng, ODOT đang tiếp tục khám phá khả năng sử dụng làn đường được quản lý để tài trợ cho việc xây dựng các làn đường theo quy hoạch trong tương lai trên I-205. Phân tích này không phải là một phần của Đánh giá môi trường bổ sung của Dự án thu phí I-205.

ODOT sẽ tiếp tục làm việc với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển và các khu vực pháp lý địa phương để xác định và triển khai các giải pháp đa phương thức nhằm cung cấp nhiều lựa chọn đi lại hơn cho người dân trong hành lang Dự án (xem Phản hồi 2.4).

2.13 Việc thu phí sẽ không làm giảm tắc nghẽn một cách hiệu quả, thúc đẩy mọi người lựa chọn các phương thức di chuyển khác hoặc tạo ra lợi ích cho cộng đồng của chúng ta.

Định giá tắc nghẽn giúp điều tiết luồng giao thông bằng cách tính phí cao hơn trong giờ cao điểm và phí thấp hơn vào những thời điểm khác, để khách du lịch có thể đưa ra những lựa chọn sáng suốt, chẳng

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

hạn như trì hoãn việc chạy việc vặt cho đến giờ thấp điểm; đi xe buýt, đi xe đạp hoặc đi chung xe thay vì lái xe một mình; hoặc trả phí cho một chuyến đi đáng tin cậy hơn. Portland không phải là thành phố đầu tiên coi việc thu phí tắc nghẽn như một công cụ để giảm lưu lượng giao thông. Những nơi như Seattle và Minneapolis/St. Paul đã áp dụng phương pháp tính phí tắc nghẽn trong hơn một thập kỷ và đạt được thành công lớn. Tại Seattle, FHWA báo cáo rằng lưu lượng giao thông giảm từ 35% đến 40% và tại Minneapolis/St. Paul, sở giao thông vận tải của bang phát hiện ra rằng người lái xe có thể di chuyển với tốc độ trên 45 dặm một giờ trong khoảng 96% thời gian.

Việc thu phí cũng phù hợp với các mục tiêu và chính sách giao thông vận tải của tiểu bang. Như đã nêu trong [Chính sách Kế hoạch Đường cao tốc Oregon 6.C](#), “Mục đích của việc tính phí tắc nghẽn là thay đổi hành vi của một số người dùng để họ chọn một phương thức vận chuyển, thời gian trong ngày, tuyến đường khác hoặc không thực hiện chuyến đi. Tính phí tắc nghẽn có thể được coi là một phần bổ sung của dự án thu phí kết hợp cơ sở hạ tầng mới hoặc nâng cấp, nhưng cũng có thể được coi là chiến lược nhu cầu đi lại cho đoạn đường liên bang hoặc đường cao tốc mà không có bất kỳ dự án cơ sở hạ tầng nào được quy hoạch trên cơ sở được định giá.”

Thời gian đi lại và mức độ tắc nghẽn sẽ cải thiện trên I-205 vào giờ cao điểm sáng và chiều theo cả hai hướng trong Giải pháp thay thế xây dựng, như được thảo luận trong Phần 3.1.2 của [Đánh giá môi trường năm 2023](#).

Bước tiếp theo:

Mô hình giao thông vận tải phục vụ Đánh giá môi trường bổ sung đang được tiến hành. Do phạm vi Dự án bị thu hẹp nên các tác động liên quan đến tắc nghẽn, thời gian đi lại và các tác động khác trong Đánh giá Môi trường Bổ sung có thể sẽ khác so với Đánh giá Môi trường năm 2023.

2.14 Việc thu phí I-205 sẽ làm tăng rủi ro về an toàn cho khách du lịch nói chung, đặc biệt là đối với người đi bộ và người đi xe đạp, do tăng thêm lưu lượng giao thông trên đường địa phương.

[Đánh giá Môi trường năm 2023](#) đã xác định các tác động tiềm ẩn đến điều kiện an toàn trong Khu vực Tác động Tiềm ẩn đối với tất cả các phương thức di chuyển, bao gồm số vụ va chạm được dự đoán trong tương lai liên quan đến người đi xe đạp, người đi bộ, chỉ gây tử vong/thương tích và thiệt hại về tài sản, tại các giao lộ và dọc theo các hành lang nghiên cứu đã xác định theo Giải pháp thay thế xây dựng so với Giải pháp thay thế không xây dựng. Đánh giá Môi trường năm 2023 cũng phân tích liệu Dự án có ảnh hưởng đến mức độ căng thẳng giao thông (LTS) dành cho người đi bộ và đi xe đạp. LTS 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 nhận thấy của cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp và người đi bộ. Thông tin chi tiết hơn, bao gồm cả kết quả phân tích, được nêu trong Phần 3.1.2 của Đánh giá môi trường năm 2023 và trong Phần 5.3.5 và 5.3.7 của [I-205 Báo cáo kỹ thuật giao thông vận tải](#) dự án thu phí.

Bước tiếp theo:

Đánh giá Môi trường Bổ sung sẽ cung cấp bản phân tích cập nhật về các tác động liên quan đến an toàn trên I-205 và các đường phố địa phương cho Dự án sửa đổi bằng các phương pháp tương tự như phân tích trước đó. Tuy nhiên, do phạm vi Dự án bị thu hẹp đang được xem xét trong Đánh giá Môi trường Bổ sung nên các tác động liên quan đến an toàn có thể sẽ khác. Đánh giá Môi trường Bổ sung cũng sẽ xác định các biện pháp giảm thiểu phù hợp, bao gồm chương trình giám sát để theo dõi tác động của việc thu phí trên I-205 và các tuyến đường địa phương (xem Phản hồi 2.18).

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

2.15 ODOT không thể phân tích đầy đủ tác động của việc thu phí nếu mức phí chưa được thống nhất. ODOT cần chia sẻ mức phí cho hộ gia đình trung bình.

Phân tích Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA) nhằm cung cấp cơ sở cho quyết định sáng suốt của liên bang và, trong trường hợp các dự án thu phí, thường xảy ra trước khi các quyết định về mức phí được hoàn tất.⁹ Do đó, phân tích NEPA yêu cầu đưa ra các giả định về mức phí và cơ cấu mức phí.

Vì mục đích [đánh giá môi trường và lập kế hoạch tài chính năm 2023](#), ODOT giả định biểu phí có mức phí thay đổi cơ bản vào các ngày trong tuần để cân bằng các mục tiêu tạo doanh thu đủ để đáp ứng mục tiêu cấp vốn cho xây dựng cơ bản và giảm bớt tắc nghẽn trên I-205 trong thời gian di chuyển cao điểm, như đã giải thích xem thêm trong Mục 2.1.2 của Đánh giá môi trường năm 2023.

Bước tiếp theo:

Đánh giá Môi trường Bổ sung sẽ sử dụng các giả định tương tự về mức phí để phân tích các tác động tiềm ẩn đối với mạng lưới giao thông, chi tiêu hộ gia đình và nền kinh tế lớn hơn do Dự án gây ra. Giống như Đánh giá môi trường năm 2023, những giả định này sẽ được giải thích trong Đánh giá môi trường bổ sung để cung cấp nhận thức và tính minh bạch cho công chúng.

Việc xác định mức phí cuối cùng và chi tiêu từ doanh thu phí sẽ là một phần của quy trình minh bạch và có thể truy cập công khai. Ủy ban Tư vấn Xây dựng Quy tắc Thu phí Toàn Tiểu bang đang tư vấn cho ODOT về cách thiết lập mức phí. Ủy ban Vận tải Oregon sẽ quyết định biểu mức phí cuối cùng và phân bổ doanh thu thông qua quy trình công khai.

2.16 Dự án sẽ làm tăng chất ô nhiễm không khí và/hoặc phát thải khí nhà kính trong khu vực lân cận của tôi vì giao thông sẽ trở nên tồi tệ hơn và sẽ có nhiều ô tô hơn trên đường cao tốc.

Đánh giá [Môi trường năm 2023](#) đã xác định các tác động tiềm ẩn đối với chất lượng không khí và biến đổi khí hậu trong khu vực Dự án. Mục 3.2.2 của Đánh giá môi trường trình bày đánh giá định lượng về các chất gây ô nhiễm không khí nguy hiểm được gọi là chất độc không khí nguồn di động (MSAT),¹⁰ trong đó sử dụng các phương pháp tiếp cận được khuyến nghị trong hướng dẫn phân tích MSAT của FHWA để ước tính lượng phát thải từ các Giải pháp thay thế xây dựng và không xây dựng vào năm 2027 và 2045. Mặc dù khu vực Dự án đang có nguy cơ bị ô nhiễm không khí phổ biến nhất, được gọi là chất

⁹ Các quyết định liên quan đến mức phí phải trả cho việc sử dụng cơ sở thu phí được đưa ra bởi cơ quan công quyền có thẩm quyền đối với cơ sở đó hoặc nhà điều hành tư nhân của cơ sở đó. Những quyết định này không yêu cầu FHWA xem xét hoặc đóng góp ý kiến. Các quyết định về chính sách thu phí khác, chẳng hạn như liệu sẽ thu phí theo một hướng di chuyển hay cả hai, loại phương tiện được tính phí và mọi miễn hoặc giảm phí đối với người sử dụng được chỉ định, cũng tùy theo quyết định của cơ quan công quyền hoặc nhà điều hành tư nhân.

¹⁰ MSAT được định nghĩa là 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein, benzen, chất dạng hạt diesel, ethylbenzen, formaldehyde, naphthalene và chất hữu cơ đa vòng.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

gây ô nhiễm tiêu chuẩn,¹¹ và không cần phải phân tích sâu hơn về các chất gây ô nhiễm này, ODOT cũng đã hoàn thành bản phân tích về lượng phát thải chất gây ô nhiễm theo tiêu chí để hiểu rõ hơn về tác động đến chất lượng không khí của Giải pháp thay thế xây dựng .

Đánh giá môi trường năm 2023 cũng xác định mức tiêu thụ năng lượng hàng năm và phát thải khí nhà kính¹² liên quan đến việc xây dựng và vận hành trong tương lai của Giải pháp thay thế xây dựng và không xây dựng. Sử dụng công cụ ước tính lượng carbon của FHWA,¹³ Nhóm Dự án đã lập mô hình phát thải khí nhà kính và mức tiêu thụ năng lượng từ thiết bị xây dựng và từ sự chậm trễ của phương tiện trong quá trình xây dựng Dự án. Nhóm Dự án cũng lập mô hình việc sử dụng năng lượng và phát thải khí nhà kính liên quan đến việc bảo trì đường bộ và hoạt động của các phương tiện trên mạng lưới đường bộ.

Để phân tích chất gây ô nhiễm không khí và phát thải khí nhà kính, các nhà phân tích đã sử dụng Cơ quan Bảo vệ Môi trường Hoa Kỳ (USEPA) Mô hình MOVES phiên bản 3.0.2, công cụ tiên tiến nhất của USEPA để ước tính lượng khí thải từ các phương tiện giao thông trên đường cao tốc. Mô hình này dựa trên phân tích của hàng triệu kết quả kiểm tra khí thải và những tiến bộ đáng kể trong hiểu biết của USEPA về lượng khí thải của phương tiện giao thông. Thông tin chi tiết bổ sung về phương pháp được sử dụng để phân tích chất lượng không khí, khí nhà kính và năng lượng có trong Chương 4 của Phụ lục D Đánh giá Môi trường năm 2023, Báo cáo Kỹ thuật Chất lượng Không khí của Dự án Thu phí I-205 [và](#) Chương 4 của Phụ lục E, [I-205 Dự án thu phí Báo cáo kỹ thuật năng lượng và khí nhà kính](#) .

Thông tin bổ sung về mô hình phát thải khí nhà kính và chất gây ô nhiễm không khí có trong Phần 3.2.2 và 3.3.2 của Đánh giá Môi trường năm 2023, cũng như Phụ lục D, [Báo cáo Kỹ thuật Chất lượng Không khí của Dự án Thu phí I-205](#) , Phụ lục D1, [Phí cầu đường I-205 Tiêu chí Dự án Bản ghi nhớ về Phát thải Chất gây ô nhiễm](#) , Phụ lục E, [Báo cáo Kỹ thuật Năng lượng và Khí nhà kính của Dự án Thu phí I-205](#), và Phụ lục Q, [Báo cáo Kỹ thuật Tác động Tích lũy của Dự án Thu phí I-205](#) .

Bước tiếp theo:

Đánh giá Môi trường Bổ sung sẽ cung cấp bản phân tích cập nhật về tác động đến chất lượng không khí và khí hậu cho Dự án sửa đổi bằng cách sử dụng phương pháp tương tự như Đánh giá Môi trường năm 2023.

¹¹ Các chất gây ô nhiễm tiêu chí bao gồm carbon monoxide, chì, ozone trên mặt đất, chất dạng hạt, nitơ dioxide và sulfur dioxide . Theo Đạo luật Không khí Sạch, USEPA đã thành lập Tiêu chuẩn Chất lượng Không khí Xung quanh Quốc gia (NAAQS), trong đó chỉ định nồng độ tối đa đối với carbon monoxide, chất dạng hạt có kích thước từ 10 micron trở xuống (PM₁₀), chất dạng hạt có kích thước từ 2,5 micron trở xuống (PM_{2.5}), ozon, sulfur dioxide, chì và nitơ dioxide. Những chất gây ô nhiễm này được gọi là chất gây ô nhiễm tiêu chuẩn. Các dự án đường cao tốc trong các khu vực đạt tiêu chuẩn được coi là tuân thủ Đạo luật Không khí Sạch và không bắt buộc phải thực hiện phân tích chi tiết để chứng minh sự tuân thủ NAAQS.

¹² Được đo bằng tấn carbon dioxide tương đương.

¹³ Công cụ ước tính lượng carbon cơ sở hạ tầng của FHWA là một công cụ ước tính lượng phát thải khí nhà kính và năng lượng trong vòng đời từ việc xây dựng và bảo trì các phương tiện giao thông vận tải dựa trên thông tin chi tiết về loại và quy mô dự án. Công cụ này cung cấp phân tích ở cấp quy hoạch dựa trên cơ sở dữ liệu toàn quốc về hồ sơ thầu xây dựng, dữ liệu được thu thập từ các sở giao thông vận tải của tiểu bang cũng như sự tham vấn của các kỹ sư vận tải và chuyên gia phân tích vòng đời.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

2.17 Việc thu phí sẽ ảnh hưởng đến khả năng tiếp cận của các doanh nghiệp trên các tuyến đường địa phương đang bị tắc nghẽn do giao thông được định tuyến lại và sẽ dẫn đến chi phí hàng hóa và dịch vụ cao hơn. Mọi lợi ích sẽ bị lấn át bởi chi phí và gánh nặng đối với các gia đình và doanh nghiệp.

Đánh giá [Môi trường năm 2023](#) đã xác định các tác động tiềm ẩn đối với nền kinh tế trong khu vực Dự án và khu vực rộng hơn. Phân tích này bao gồm đánh giá về những tác động sau đây của Giải pháp thay thế không xây dựng so với Giải pháp thay thế xây dựng:

- Hiệu quả kinh tế ngắn hạn từ chi tiêu xây dựng
- Hiệu ứng kinh doanh bán lẻ do thay đổi mô hình giao thông
- Những ảnh hưởng của hộ gia đình và người sử dụng do những thay đổi về thời gian đi lại, chi phí đi lại và khả năng tiếp cận công việc, bao gồm thay đổi tổng thể về chi phí vận hành phương tiện hộ gia đình trong khu vực và sự thay đổi dẫn đến chi phí đi lại tính theo phần trăm thu nhập của hộ gia đình
- Ảnh hưởng đến kinh tế vận tải hàng hóa bằng xe tải do thay đổi chi phí đi lại, tắc nghẽn và độ tin cậy
- Giá trị bằng tiền của việc tiết kiệm thời gian đi lại cho người dùng
- Giá trị bằng tiền của tất cả các tác động tích cực và tiêu cực khác, bao gồm những thay đổi về va chạm xe cộ, khí thải, chi phí vận hành phương tiện và chi phí bảo trì mặt đường

Thông tin chi tiết bổ sung về phương pháp được sử dụng để phân tích kinh tế có trong Chương 4 của Phụ lục F Đánh giá Môi trường năm 2023, [Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế Dự án Thu phí I-205](#).

Mục 3.4.2 của Đánh giá Môi trường năm 2023 đề cập đến các tác động kinh tế ngắn hạn, dài hạn và gián tiếp của Giải pháp thay thế Không xây dựng và Xây dựng đối với các doanh nghiệp, người dân địa phương và vận tải hàng hóa bằng xe tải cũng như Chương 6 của *Phí cầu đường I-205 Báo cáo Kỹ thuật Kinh tế Dự án* cung cấp thông tin chi tiết hơn về những tác động này.

Đánh giá Môi trường năm 2023 xác định rằng Dự án sẽ mang lại lợi ích xã hội và người dùng ngắn hạn và dài hạn nói chung, nhưng cũng thừa nhận rằng Dự án có thể dẫn đến chi phí vận chuyển cao hơn tính theo tỷ lệ phần trăm trong tổng chi tiêu hộ gia đình đối với tất cả người lái xe sử dụng phương tiện giao thông công cộng, cầu thu phí trên I-205 so với khi Dự án không được xây dựng (xem Phản hồi 2.5).

Bước tiếp theo:

Đánh giá Môi trường Bổ sung sẽ cung cấp bản phân tích cập nhật về tác động đối với nền kinh tế địa phương và khu vực cho Dự án sửa đổi, sử dụng phương pháp tương tự như Đánh giá Môi trường năm 2023. Dựa trên thông tin đầu vào của công chúng và tính sẵn có của dữ liệu, phân tích bổ sung sẽ sử dụng nhiều dữ liệu Điều tra dân số Hoa Kỳ gần đây hơn phân tích trước đó.

2.18 ODOT cần cung cấp thêm thông tin chi tiết về kế hoạch giảm thiểu, mọi chương trình giám sát được đề xuất và cách chúng giải quyết các tác động tiêu cực đối với hệ thống giao thông địa phương.

Hội đồng về các quy định về Chất lượng Môi trường yêu cầu các tài liệu Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA) xác định và xem xét các biện pháp giảm thiểu hợp lý và phù hợp đối với các tác động

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

bất lợi của dự án (40 Bộ luật Quy định Liên bang [CFR] 1508.1[s]). Các quy định của FHWA yêu cầu các biện pháp giảm thiểu được xác định là phù hợp để thực hiện phải được đưa vào dự án (23 CFR 771.105[e]) (tức là các cam kết về môi trường được xác định trong tài liệu quyết định NEPA). Các yếu tố dùng để xác định thế nào là “hợp lý” và “phù hợp” trong bối cảnh này bao gồm (nhưng không giới hạn) tài nguyên bị ảnh hưởng, mức độ tổn hại tài nguyên của dự án, khả năng giảm thiểu được đề xuất để giải quyết tác động, liệu việc giảm thiểu có thể thực hiện được hay không và liệu điều đó có mang lại lợi ích chung tốt nhất cho công chúng hay không.¹⁴

[Đánh giá Môi trường năm 2023](#) đã xác định các biện pháp giảm thiểu tiềm năng mà ODOT dự định tinh chỉnh với các đối tác chính quyền địa phương khi quá trình đánh giá môi trường tiếp tục. ODOT cũng cam kết thiết lập một chương trình giám sát hệ thống giao thông vận tải trước khi triển khai thu phí lần đầu trên I-205. Chương trình này sẽ thiết lập các điều kiện cơ bản và sau đó theo dõi các điều kiện trên đường trong Khu vực có Tác động Tiềm ẩn, theo thỏa thuận với các khu vực pháp lý địa phương, để đánh giá mức độ định tuyến lại và tác động của nó đối với hệ thống. ODOT đã nhận được nhiều ý kiến trong giai đoạn lấy ý kiến công chúng về Đánh giá môi trường năm 2023 liên quan đến các biện pháp giảm thiểu tiềm năng, bao gồm:

- Lo ngại rằng biện pháp giảm thiểu sẽ không đủ để giải quyết các tác động
- Lo ngại rằng các dự án giảm thiểu được đề xuất sẽ không phù hợp với các ưu tiên và kế hoạch của địa phương
- Yêu cầu biết thêm chi tiết về thời gian, phân phối và tài trợ cho các dự án
- Yêu cầu cung cấp thêm thông tin chi tiết về hoạt động giám sát và các cơ hội giảm thiểu bổ sung trong tương lai.

Bước tiếp theo:

ODOT và FHWA sẽ đánh giá Giải pháp thay thế xây dựng đã sửa đổi và xác định các biện pháp giảm nhẹ phù hợp và hợp lý đối với các tác động bất lợi trong Đánh giá môi trường bổ sung. Các biện pháp giảm thiểu sẽ được thông báo bằng các nhận xét về Đánh giá môi trường năm 2023 và các cuộc trò chuyện đang diễn ra với các đối tác cộng đồng. Do những thay đổi về phạm vi dự án liên quan đến Giải pháp thay thế xây dựng đã sửa đổi, có thể sẽ có những sửa đổi đối với các chiến lược giảm thiểu đã xác định trước đó.

Các chiến lược tiềm năng nhằm giải quyết các tác động bất lợi đối với hiệu suất của hệ thống giao thông vận tải có thể bao gồm nhiều chiến lược vận hành và/hoặc thiết kế khác nhau (ví dụ: thay đổi thời gian/phân kỳ tín hiệu, phân chia lại). Đánh giá môi trường bổ sung sẽ bao gồm một kế hoạch mạnh mẽ và quy trình đa thẩm quyền để giám sát, báo cáo và giải quyết các tác động giao thông thực tế/quan sát được liên quan đến việc thực hiện thu phí. Kế hoạch giám sát và báo cáo sẽ cung cấp thông tin chi tiết về sự phối hợp liên ngành cũng như quy trình xác định và thực hiện các biện pháp giảm thiểu bổ sung trong tương lai, nếu cần. Trách nhiệm tài trợ cho việc giảm nhẹ cần thiết sẽ là trách nhiệm của ODOT.

¹⁴ [Đạo luật chính sách môi trường quốc gia \(NEPA\) và ra quyết định về giao thông vận tải | Bộ công cụ đánh giá môi trường | FHWA \(dot.gov\)](#)

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

ODOT sẽ phác thảo khung giám sát ban đầu với các biện pháp thực hiện được đề xuất dựa trên các yêu cầu từ Chính sách 6.16 trong Bản sửa đổi chính sách Kế hoạch Đường cao tốc Oregon cho Mục tiêu 6: Giá thu phí và tắc nghẽn¹⁵ và các khuyến nghị của Ủy ban Cố vấn về Công bằng và Di chuyển vào tháng 7 năm 2022 đối với Ủy ban Giao thông Vận tải Oregon. Các lĩnh vực chủ đề cho các thước đo hiệu suất có thể bao gồm tính di chuyển (chẳng hạn như lưu lượng giao thông, tốc độ di chuyển và lượng hành khách sử dụng phương tiện công cộng), sự công bằng, chất lượng không khí, phát thải khí nhà kính, chi phí vận hành và bảo trì cũng như tạo doanh thu. Một số biện pháp thực hiện này được yêu cầu bởi luật pháp liên bang và chính sách của tiểu bang, trong khi những biện pháp khác phản ánh cam kết của ODOT trong việc thúc đẩy công bằng thông qua Chương trình Thu phí. Kế hoạch giám sát sẽ được phát triển với sự hợp tác của các khu vực pháp lý địa phương và nhiều thông tin hơn sẽ được chia sẻ với công chúng khi kế hoạch phát triển.

2.19 ODOT đáng lẽ phải nghiên cứu tác động tích lũy của các dự án khu vực khác như Dự án định giá di chuyển khu vực trong Đánh giá môi trường.

Tác động tích lũy là những tác động lên môi trường do tác động gia tăng của hành động được đề xuất khi được cộng thêm vào tác động của các hành động khác trong quá khứ, hiện tại và có thể dự đoán trước một cách hợp lý (40 Bộ luật Quy định Liên bang 1508.1(g)(3)). ODOT và FHWA đã chọn danh sách các dự án trong tương lai, được gọi là các hành động tương lai có thể dự đoán hợp lý (RFFA), được đưa vào phân tích tác động tích lũy trong Đánh giá Môi trường năm 2023 thông qua việc xem xét Kế hoạch Giao thông Khu vực (RTP) năm 2018 của Metro và thảo luận với các cơ quan đối tác. RFFA đáp ứng các tiêu chí sau, như được thảo luận trong Phần 3.15.1 của [Đánh giá môi trường năm 2023](#) :

- Hoạt động này có quy mô khu vực và được liệt kê trong danh sách dự án bị hạn chế về tài chính trong RTP 2018 của Metro.
- Hành động này có mục đích chính là quản lý tắc nghẽn trên hành lang I-205 hoặc I-5 và được liệt kê trong danh sách dự án bị hạn chế về tài chính trong RTP 2018 của Metro.
- Hành động này dự kiến sẽ thay đổi mô hình đi lại bằng phương tiện hoặc đa phương thức trong khu vực lân cận Dự án Thu phí I-205 và được liệt kê trong danh sách dự án bị hạn chế về tài chính trong RTP 2018 của Metro.
- Hành động này nằm trong một hoặc nhiều chủ đề môi trường Các lĩnh vực có tác động tiềm ẩn liên quan đến tác động vật lý, sẽ có tác động vật lý lên cùng các khu vực tài nguyên sẽ bị tác động vật lý bởi Giải pháp thay thế xây dựng; và được liệt kê trong danh sách dự án bị hạn chế về tài chính trong RTP 2018 của Metro.

Bước tiếp theo:

Đối với Đánh giá môi trường bổ sung, các RFFA được xác định để hỗ trợ phân tích tác động tích lũy cho Đánh giá môi trường năm 2023 sẽ được xem xét để xác định xem có cần cập nhật để đánh giá tác động tích lũy của Dự án sửa đổi hay không. ODOT nhận thấy rằng nhiều ý kiến của công chúng và cơ quan trong Đánh giá Môi trường năm 2023 đã đặc biệt mong muốn đưa Dự án Định giá Di chuyển Khu vực

¹⁵ ODOT. 2023. *Sửa đổi Chính sách Quy hoạch Đường cao tốc Oregon, Mục tiêu 6: Định giá thu phí và tắc nghẽn.* https://www.oregon.gov/odot/tolling/Documents/OHP_Goal_6_Policy.pdf . Tháng 1 năm 2023.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

(RMPP) vào phân tích tác động tích lũy cho Dự án. ODOT sẽ thêm RMPP làm RFFA trong phân tích tác động tích lũy cho Đánh giá môi trường bổ sung.

2.20 Cần kết hợp các quy trình đánh giá môi trường cho Dự án thu phí I-205 và Dự án định giá di chuyển khu vực.

Mỗi dự án thu phí được đề xuất nhằm đáp ứng một mục đích và nhu cầu cụ thể, và mặc dù các Lĩnh vực Tác động Tiềm ẩn có thể chồng chéo nhưng mỗi dự án đều có tiện ích độc lập và không phụ thuộc vào việc thực hiện dự án kia để tiến lên.

Như đã nêu trong Phản hồi 2.19, ODOT sẽ đưa Dự án Định giá Di chuyển Khu vực (RMPP) vào phân tích tác động tích lũy cho Đánh giá Môi trường Bổ sung. Ngoài ra, Đánh giá môi trường cho RMPP sẽ bao gồm Dự án thu phí I-205 sửa đổi như một phần điều kiện trong tương lai trong phân tích tác động.

2.21 Khu vực Dự án không nắm bắt được tất cả các tác động đối với cộng đồng địa phương cũng như không bao gồm đầy đủ chi tiết về tất cả các con đường và nút giao thông trong khu vực Dự án.

[Đánh giá Môi trường năm 2023](#) cung cấp bản phân tích tác động đối với một khu vực nghiên cứu, được gọi là Khu vực có Tác động Tiềm tàng (API), được phát triển cho từng lĩnh vực chủ đề môi trường được nghiên cứu.

Phản hồi 2.1 cung cấp thông tin về cách ODOT và FHWA phát triển API vận chuyển với ý kiến đóng góp từ các khu vực pháp lý địa phương. Như đã lưu ý trong phản hồi này, ODOT và FHWA có kế hoạch phân tích các giao lộ trước đây chưa được đưa vào Đánh giá Môi trường năm 2023 dựa trên sàng lọc tiêu chí sàng lọc các giao lộ để phân tích, cũng như nhận xét nhận được từ các khu vực pháp lý địa phương.

API về chất lượng không khí, năng lượng, khí nhà kính và kinh tế lớn hơn API giao thông vận tải vì chúng được xác định bằng cách sử dụng ngưỡng khác đối với những thay đổi về lưu lượng giao thông (cộng hoặc trừ 5%) dựa trên hướng dẫn của FHWA. Các phân tích về công bằng môi trường, nguồn lực xã hội và cộng đồng đã áp dụng API lớn nhất để bao gồm tất cả các tác động tiềm tàng của Dự án. Các chương phương pháp luận trong từng báo cáo kỹ thuật riêng lẻ cho Đánh giá môi trường năm 2023 cung cấp chi tiết cụ thể hơn về cách phát triển API.

Bước tiếp theo:

Đánh giá môi trường bổ sung sẽ sử dụng cách tiếp cận tương tự như Đánh giá môi trường năm 2023 để xác định API phù hợp cho từng lĩnh vực chủ đề môi trường được phân tích. Do phạm vi Dự án đã được giảm xuống chỉ còn phí cầu đường tại Cầu Abernethy nên quy mô của API cho một số lĩnh vực chủ đề môi trường sẽ nhỏ hơn về mặt địa lý so với API Đánh giá Môi trường năm 2023.

2.22 Dự án sẽ làm tăng tiếng ồn giao thông cho các cộng đồng gần I-205.

Tiêu chuẩn tiếng ồn của FHWA nêu ra các mục phải được đưa vào nghiên cứu tiếng ồn giao thông cho các dự án xây dựng đường cao tốc. Quy định này xác định khi nào tác động của tiếng ồn xảy ra và khi nào việc giảm thiểu tiếng ồn phải được xem xét. Sổ tay hướng dẫn về tiếng ồn của ODOT mô tả việc triển khai các yêu cầu của Tiêu chuẩn tiếng ồn FHWA của ODOT.

Phản hồi cho các ý kiến thường xuyên nhận được về Đánh giá môi trường năm 2023

[Đánh giá Môi trường năm 2023](#) đã đề xuất ba bức tường chống ồn dọc theo các phần của I-205 để xem xét thêm dựa trên tác động tiếng ồn lâu dài của Giải pháp Thay thế Xây dựng, như đã thảo luận trong Phần 3.5.3 của Đánh giá Môi trường năm 2023 và chi tiết hơn trong Phụ lục G, [I-205 Báo cáo kỹ thuật về tiếng ồn của dự án thu phí](#).

Bước tiếp theo:

Dự án sửa đổi không còn đề xuất bổ sung năng lực làn đường trên I-205 nữa; do đó, Dự án đáp ứng định nghĩa về dự án Loại III theo 23 Bộ luật Quy định Liên bang 772 và như được định nghĩa trong Sổ tay hướng dẫn về tiếng ồn ODOT. Theo định nghĩa, các dự án Loại III không khiến việc sử dụng đất nhạy cảm với tiếng ồn tiếp xúc với nguồn tiếng ồn đường cao tốc mới hoặc hiện có và do đó không yêu cầu phân tích tiếng ồn giao thông hoặc xem xét các biện pháp giảm tiếng ồn để giảm tác động tiềm ẩn. Tuy nhiên, tương tự như Đánh giá môi trường năm 2023, Đánh giá môi trường bổ sung sẽ trình bày phân tích định lượng về tác động tiếng ồn tiềm ẩn trên đường phố địa phương có thể có sự khác biệt về lưu lượng giao thông do Dự án sửa đổi gây ra.