

ຮ່າງຂໍ້ມູນລ່າສຸດຂອງ
ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານກ່ຽວກັບ ທາງ
ສາທາລະນະຕາມກົດໝາຍ ADA Title II

ກົມຂົນສົ່ງພອທາເລນດ໌
ເມືອງພອທາເລນດ໌

ສະບັບຮ່າງ
ສົງຫາ 2020



ໜ້ານີ້ຕັ້ງໃຈປະຫວ່າງໄວ້.

ສາລະບານ

1. ບົດແນະນຳ ແລະພາບລວມ	3
1.1 ເປົ້າໝາຍ ແລະວັດຖຸປະສົງ	4
1.2 ການຍຶດໜັ້ນຕໍ່ຄວາມສະເໝີພາບກັນ	4
1.3 ປະຫວັດສາດ ແລະຄວາມພະຍາຍາມຂອງກົດໝາຍ Title II ADA ຂອງເມືອງ ພອທແລນດ໌	6
1.4 ຜູ້ພິການໃນພອທແລນດ໌	8
2. ຂໍ້ກຳນົດທາງກົດໝາຍ	9
2.1. ຮັບບານກາງ	9
2.2. ຮັຖ	9
2.3. ເມືອງ	10
3. ການຈຳແນກອຸປະສັກ	12
3.1 ການປະເມີນຕົ້ນເອງຂອງ PBO	12
3.2 ທາງລາດຂອບຖະໜົນ	12
3.3 ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນ	12
3.4 ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ	13
3.5 ບ່ອນຈອດລົດ	14
3.6 ບ້າຍຈອດລົດໂດຍສານ	14
4. ວິທີການໃນການກຳຈັດອຸປະສັກຕ່າງໆ	16
4.1 ການບັບປຸງຫຼັກ, ການແກ້ໄຂ, ການບຳລຸງຮັກສາ, ແລະຄຳຮ້ອງຂໍຂອງ ຊຸມຊົນ	16
4.2 ວຽກທາງສາທາລະນະໂດຍຄົນອື່ນໆ	16
4.3 ທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມການຮ້ອງຂໍ	17
4.4 ຄຳຮ້ອງຂໍຂອງຊຸມຊົນ, ຄວາມເປັນຫວັງ, ແລະຄຳຮ້ອງທຸກກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ADA	17
4.5 ການຍົກເວັ້ນໃນກົດໝາຍ ADA	18
4.6 ການເຂົ້າເຖິງເວັບໄຊ	19
4.7 ມາດຕະຖານການອອກແບບ ແລະລັກສະນະສະເພາະ	19
4.8 ການກວດກາຄືນນະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ແລະຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ	20
4.9 ການຝຶກອົບຮົມ	20
5. ໂຄງການແລະແຜນການອື່ນໆ ທີ່ຍົກລະດັບການເຂົ້າເຖິງ	21
5.1 ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ ແລະສ່ວນເສີມຕ່າງໆ ຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ຂອງເມືອງພອທແລນດ໌	21

5.2 ແຜນການ PedPDX	22
5.3 ແຜນງານຖະໜົນເຂດເພື່ອນບ້ານ	22
5.4 ແຜນງານການຂີ່ລົດຖີບທີ່ປັບໃຫ້ເໝາະສົມ	23
5.5 ການໃຊ້ຖະໜົນຮ່ວມກັນ	23
5.6 PDX WAV	24
5.7 ເສັ້ນທາງໄປໂຮງຮຽນທີ່ບອດໄພ	24
5.8 ກະເປົ້າຄ່າເດີນທາງ.....	24
6. ການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນ ແລະເງິນທຶນ	26
6.1 ເກນໃນການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນ	26
6.2 ທຶນສະໜັບສະໜູນ	28
7. ການອອກໄປຫາປະຊາຊົນແລະການມີສ່ວນຮ່ວມ.....	29
7.1 ກົດຈະກຳສາທາລະນະ	29
7.2 ຄວາມຄິດເຫັນຈາກປະຊາຊົນ.....	29
7.3 ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເລັ່ງ.....	29
8. ຕາຕະລາງສຳລັບການກຳຈັດອຸປະສັກ	30
8.1 ຕາຕະລາງເລີ່ມຕົ້ນສຳລັບການກຳຈັດອຸປະສັກ	30
8.2 ຂໍ້ມູນລ່າສຸດຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ	32
9. ບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບສຳລັບແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ	33
10. ຄຳສັບ ແລະຊື່ຫຍໍ້	34
11. ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນ	36
11.1 ເມືອງພອທແລນດ໌ (ໃນຖານະເປັນອົງກອນໜຶ່ງ):	36
11.2 ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນໃນພື້ນທີ່ຂອງພອທແລນດ໌:	37
11.3 ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນຮັຖອໍຣິກອນ	37
11.4 ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນຂອງຮັຖບານກາງ.....	38
12. ພາກຜະໜວກ.....	39
12.1 ໜັງສືຄຳສັ່ງສຳລັບວິດສະວະກອນຂອງເມືອງກ່ຽວກັບຄວາມສາມາດໃນການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ	40
12.2 ນະໂຍບາຍການຍົກເວັ້ນສຳລັບການບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ແລະການມີຄວາມສຳຄັນທາງ ປະຫວັດສາດ	43

12.3 ລາຍຊື່ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສັ້ນທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA.....	45
--	----



1. ບົດເນະນຳ ແລະພາບລວມ

ເມືອງພອທແລນດ໌ (ເມືອງ) ແລະກົມຂົນສົ່ງພອທແລນດ໌ (Portland Bureau of Transportation, PBOT) ມຸ່ງໝັ້ນທີ່ຈະໃຫ້ການບໍລິການທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ແກ່ຊຸມຊົນ. ຄວາມຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນຜູ້ພິການແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາເປັນຫຼັກ ເພື່ອການບັບປຸງທາງສາທາລະນະ ແລະເພື່ອສະໜອງການບໍລິການຂອງ PBOT.

ຄຳຖະແຫຼງພາລະໜ້າທີ່ຂອງ PBOT

ກົມຂົນສົ່ງ (Bureau of Transportation) ແມ່ນຫຸ້ນສ່ວນໃນຊຸມຊົນທີ່ຊ່ວຍພັດທະນາໃຫ້ເມືອງເປັນຕາຍຢູ່. ພວກເຮົາວາງແຜນ, ສ້າງ, ຈັດການ, ແລະຮັກສາລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບແລະປອດໄພ ຊຶ່ງສະໜອງການເຂົ້າເຖິງແລະການໄປມາໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນແລະທຸລະກິດຕ່າງໆ. ພວກເຮົາຂັບເຄື່ອນພອທແລນດ໌."

ຄຳນິຍົມຂອງ PBOT ໄດ້ແກ່ ຄວາມປອດໄພ, ການສ້າງສັນສິ່ງໃໝ່ໆ, ຄວາມສະເໝີພາບກັນ, ຄວາມຈິງໃຈເປີດເຜີຍ, ຄວາມເຄົາລົບກັນ, ແລະການຍອມຮັບຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງປະຊາຊົນ. ຂໍ້ມູນລ່າສຸດໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານກ່ຽວກັບທາງສາທາລະນະຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ ຫົວຂໍ້ທີ 2 ຂອງກົມຂົນສົ່ງພອທແລນດ໌ (PBOT's ADA Title II Public Rights of Way Transition Plan Update) (ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ (Transition Plan)) ນຳໃຊ້ເທັດທີ່ແຜນປີ 1996 ແລະເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດທີ່ວາງໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ ຫົວຂໍ້ທີ 2 (Title II of the Americans with Disabilities Act, ADA). ກົດໝາຍ ADA ລະບຸວ່າ ໜ່ວຍງານພາກຮັຖຕ້ອງດັດແປງແກ້ໄຂຢ່າງສົມເຫດຜົນສຳລັບແຜນງານຕ່າງໆ, ນະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ຂັ້ນຕອນ, ແລະໂຄງສ້າງພື້ນຖານຕ່າງໆ ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງບໍ່ໃຫ້ເກີດການຈຳແນກຕໍ່ບຸກຄົນຜູ້ພິການຕ່າງໆ.

ທຸກແຜນການທີ່ມີການແກ້ໄຂຕ້ອງລວມມີບັດໃຈຕໍ່ໄປນີ້:

- ຊີ້ບອກບັນຫາອຸປະສັກດ້ານການໃຊ້ທາງສາທາລະນະ ທີ່ສ້າງບັນຫາໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ພິການ.
- ຊີ້ບອກຂໍ້ຈຳກັດໃນການເຂົ້າເຖິງໂຄງການແບບເຕັມສ່ວນ ລວມເຖິງ ການທວນຄືນນະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ແລະຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ທີ່ຈຳກັດການເຂົ້າເຖິງແບບເຕັມສ່ວນ.
- ອະທິບາຍວິທີການກຳຈັດອຸປະສັກທີ່ລະບຸໄວ້ ແລະວິທີການທີ່ຈະສາມາດເຮັດໃຫ້ເຂົ້າເຖິງໄດ້, ລວມເຖິງ ການກຳນົດໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນ ແລະການໃຫ້ທຶນສະໜັບສະໜູນ.
- ສ້າງຕາຕະລາງໃນການກຳຈັດອຸປະສັກກ່ຽວກັບທາງສາທາລະນະ ແລະອຸປະສັກສຳລັບໂຄງການອື່ນໆ.
- ສະໜອງ ແລະອະນຸຍາດໃຫ້ປະຊາຊົນມີໂອກາດກວດກາຄືນ ແລະສະແດງຄວາມຄິດເຫັນກ່ຽວກັບແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ.
- ລະບຸບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້ ແລະໃຫ້ປະຊາຊົນສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້.

- ຈັດຕັ້ງ ແລະ ຮັກສາຂັ້ນຕອນການຮ້ອງຮຽນ ແລະ ການຮ້ອງທຸກທີ່ມີປະສິດທິພາບສຳລັບປະຊາຊົນ.

ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຈະສະໜອງໂຄງຮ່າງການບັບບຸງທີ່ຕໍ່ເນື່ອງສຳລັບທາງສາທາລະນະ (Public Right of Way, PROW) ແລະ ໂຄງການຂອງ PBOT ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສຳລັບປະຊາຊົນທີ່ພິການ. ນີ້ແມ່ນເອກະສານທີ່ມີຜົນໃຊ້ການໄດ້, ມີເຈດຕະນາໃຫ້ຂໍ້ມູນວ່າສຸດເບັນປະຈຳເມື່ອບັນຫາອຸປະສັກໄດ້ຖືກກຳຈັດສຳເລັດແລ້ວ, ແລະ ມີການດຳເນີນການແຜນການໃໝ່ ແລະ ການປ່ຽນແປງຕ່າງໆ ໂດຍທາງເມືອງ ແລະ PBOT.

1.1 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ວັດຖຸປະສົງ

ເປົ້າໝາຍຫຼັກສາມຂໍ້ໃນແຜນຍຸດທະສາດປະຈຳປີ 2019-2022 ຂອງ PBOT ໄດ້ແກ່:

- 1) ຄວາມປອດໄພ
- 2) ການເຄື່ອນຍ້າຍປະຊາຊົນ ແລະ ສິນຄ້າ, ແລະ
- 3) ການບໍລິຫານຈັດການຊັບສິນ.

ເປົ້າໝາຍຫຼັກຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານວ່າສຸດຂອງ PBOT ແມ່ນເພື່ອສະໜອງການເຂົ້າເຖິງໂຄງການແບບເຕັມສ່ວນໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ພິການ. ເປົ້າໝາຍຕ່າງໆ ຂອງແຜນຍຸດທະສາດແມ່ນໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າໄວ້ນຳກັນໃນເປົ້າໝາຍຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້. ລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ແບບເຕັມສ່ວນແມ່ນລະບົບໜຶ່ງທີ່ມີຄວາມປອດໄພ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ປະຊາຊົນນຳໃຊ້ໄດ້, ແລະ ໄດ້ຮັບການສ້າງແລະ ຮັກສາຢ່າງເໝາະສົມ. ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນສະເພາະແກ່ PBOT ກ່ຽວກັບທາງສາທາລະນະ ແລະ ບັນຫາອຸປະສັກຂອງໂຄງການ, ການຊີ້ບອກຂັ້ນຕອນໃນການກຳຈັດອຸປະສັກເຫຼົ່ານັ້ນ.

ໂດຍຜ່ານການປະເມີນຜົນດ້ວຍຕົນເອງໃນລະຫວ່າງການດຳເນີນການ, PBOT ກຳລັງກວດກາຄືນໂຄງການຂອງຕົນ, ການບໍລິການ, ແລະ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ສະເໜີໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ, ລວມເຖິງ ການກວດກາຄືນນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ແລະ ລະບຽບການທີ່ມີອິດທິພົນ ແລະ ຮັກສາເອົາໄວ້. ການປະເມີນຜົນດ້ວຍຕົນເອງນີ້ຈະຊ່ວຍ PBOT ກ່ຽວກັບວິທີການຈັດຫາການບໍລິການເຫຼົ່ານັ້ນໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ພິການ ແລະ ຊອກຫາບັນຫາຊ່ອງວ່າງຕ່າງໆ.

ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານແມ່ນສ້າງຂຶ້ນເທິງຜົນຖານການເຮັດວຽກທີ່ມີການປະເມີນຜົນດ້ວຍຕົນເອງ ແລະ ຊີ້ບອກ ອຸປະສັກທາງກາຍະພາບໃນທາງສາທາລະນະ, ສະໜອງວິທີການກຳຈັດອຸປະສັກເຫຼົ່ານັ້ນ, ແລະ ພັດທະນາຕາຕະລາງໃນການກຳຈັດ.

ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຍັງລະບຸບຸກຄົນພາຍໃນ PBOT ທີ່ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ, ຊຶ່ງລວມເຖິງ ການຮັກສາ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ແລະ ການໃຫ້ຂໍ້ມູນວ່າສຸດກ່ຽວກັບແຜນການ, ລວມທັງ ເຮັດໜ້າທີ່ໃນການເປັນບຸກຄົນສຳລັບຕິດຕໍ່ສຳລັບປະຊາຊົນ ແລະ ເປັນແຫຼ່ງຂໍ້ມູນສຳລັບເຈົ້າໜ້າທີ່ພາຍໃນໜ່ວຍງານ.

ສຸດທ້າຍ, ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້ຈະໃຫ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຄວາມພະຍາຍາມຂອງ PBOT ໃນການຍອມຮັບ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາຄຳຮ້ອງທຸກຈາກຊຸມຊົນໃນເລື່ອງບັນຫາຄວາມເປັນຫ່ວງ ຫຼື ຂໍຮ້ອງຮຽນກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ADA.

1.2 ການຍຶດຜົນຕໍ່ຄວາມສະເໝີພາບກັນ

ເມືອງພອທະແລນດ໌ມຸ່ງໝັ້ນທີ່ຈະເພີ່ມຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງຜູ້ຄົນ, ຍົກລະດັບຄວາມສະເໝີພາບກັນ, ແລະ ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ມີຄວາມຄອບຄຸມໃນທຸກສິ່ງທຸກຢ່າງທີ່ພວກເຮົາເຮັດ. ຄວາມສະເໝີພາບກັນ, ຕາມທີ່ນິຍາມໄວ້ໃນແຜນ ພອທະ

ແລນດ໌ (Portland Plan) ໃນປີ 2012, ແມ່ນໝາຍເຖິງ ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງໂອກາດຕ່າງໆ ທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ຄວາມຕ້ອງການຂອງເຂົາເຈົ້າ, ມີໂອກາດໃນການຍົກລະດັບຄວາມເປັນຢູ່ດີຂອງຕົນເອງ, ແລະປະສົບຄວາມສຳເລັດຢ່າງເຕັມຄວາມສາມາດຂອງຕົນ. ພວກເຮົາມີໂຊກຊະຕາຮ່ວມກັນໃນຖານະເປັນຄົນທີ່ຢູ່ໃນຊຸມຊົນໜຶ່ງ ແລະຊຸມຊົນຕ່າງໆ ພາຍໃນສັງຄົມ. ຊຸມຊົນທຸກແຫ່ງຕ້ອງການຄວາມສາມາດໃນການສ້າງຮູບແບບຂອງອະນາຄົດແລະບັດຈຸບັນຂອງຕົນເອງ. ຄວາມສະເໝີພາບກັນເປັນທັງວິທີການທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ຊຸມຊົນມີຄວາມເປັນຢູ່ດີ ແລະເປັນຄຳຕອບສູດທ້າຍທີ່ສ້າງປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ພວກເຮົາທຸກຄົນ. ເວົ້າງ່າຍໆ ກໍຄືວ່າ - ຄວາມສະເໝີພາບກັນຈະເກີດຂຶ້ນໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອເອກະລັກ ຫຼືລັກສະນະຕົວຕົນຂອງບຸກຄົນບໍ່ສາມາດຖືກນຳໄປໃຊ້ໃນການຕີລາຄາການກະທຳຂອງບຸກຄົນອື່ນຕໍ່ໄປ.

ນອກຈາກນີ້, ໃນປີ 2015 ເມືອງພອທະແລນດ໌ໄດ້ຮັບເອົາເປົ້າໝາຍແລະຍຸດທະສາດດ້ານຄວາມສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດໃນທົ່ວຮັຖມານຳໃຊ້ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່:

ເປົ້າໝາຍດ້ານຄວາມສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດທົ່ວຮັຖ.

1. ພວກເຮົາຈະຍຸດຕິຄວາມບໍ່ສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດພາຍໃນການປົກຄອງຂອງເມືອງ, ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມເປັນທັມໃນດ້ານການຈ້າງງານ ແລະການເລື່ອນຕຳແໜ່ງງານ, ມີໂອກາດຫຼາຍຂຶ້ນໃນການໄດ້ເຮັດສັນຍາຮັບຮຽນຮັບເໝົາ, ແລະການບໍລິການທີ່ເທົ່າທຽມກັນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຢູ່ອາໄສທຸກຄົນ.
2. ພວກເຮົາຈະເສີມຂະຫຍາຍຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນດ້ານການອອກໄປໃຫ້ບໍລິການ, ການປະກອບສ່ວນຊ່ວຍເຫຼືອສາທາລະນະ, ແລະການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການຕ່າງໆ ຂອງເມືອງ ໃຫ້ແກ່ບັນດາຊຸມຊົນຕ່າງໆ ທີ່ມີຫຼາຍເຊື້ອຊາດ ແລະບັນດາຊຸມຊົນຜູ້ອົບພະຍົບເຂົ້າເມືອງ ແລະຜູ້ຫຼົບໄພ, ແລະສະໜັບສະໜູນ ຫຼື ປ່ຽນການບໍລິການທີ່ມີຢູ່ໃນ ບັດຈຸບັນໃດໜຶ່ງໃຊ້ແນວທາງປະຕິບັດທີ່ດີທີ່ສຸດກ່ຽວກັບຄວາມສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດ.
3. ພວກເຮົາຈະຮ່ວມມືກັບບັນດາຊຸມຊົນ ແລະສະຖາບັນຕ່າງໆ ເພື່ອກຳຈັດຄວາມບໍ່ສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດໃນທຸກຂົງເຂດຂອງການປົກຄອງ, ລວມເຖິງ ດ້ານການສຶກສາ, ຄວາມຍຸດຕິທັມໃນຄະດີອາຍາ, ຄວາມຍຸດຕິທັມທາງສິ່ງແວດລ້ອມ, ສຸຂະພາບ, ທີ່ພັກອາໄສ, ການຂົນສົ່ງ, ແລະຄວາມສຳເລັດທາງເສດຖະກິດ.

ຍຸດທະສາດດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນໃນທົ່ວເມືອງ

1. ນຳໃຊ້ໂຄງຮ່າງດ້ານຄວາມສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດ
2. ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃນລະບົບອົງກອນ
3. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຊຸດຄຳຖາມດ້ານຄວາມສະເໝີພາບທາງເຊື້ອຊາດ
4. ຂັບເຄື່ອນຂໍ້ມູນ
5. ເປັນພັນທະມິດກັບສະຖາບັນອື່ນໆ ແລະຊຸມຊົນຕ່າງໆ
6. ປະຕິບັດວຽກດ້ວຍຄວາມລ້ຽງດ່ວນ ແລະຮັບຜິດຊອບ

ການຕັດສິນໃຈຕ່າງໆ ໃນການວາງແຜນດ້ານຄົມມະນາຄົມມັກມີຜົນກະທົບທີ່ສຳຄັນໃນດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະດັ່ງນັ້ນ ຄວາມເປັນໜ່ວງໃນເລື່ອງຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແມ່ນປະເດັນທີ່ຢູ່ແນວໜ້າແລະເປັນສູນກາງໃນວຽກງານຂອງ PBOT. ຢູ່ທີ່ PBOT, ພວກເຮົາໄດ້ດຳເນີນການປະຕິບັດຫຼາຍຢ່າງ ເພື່ອຍົກລະດັບເປົ້າໝາຍແລະຍຸດທະສາດດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນເຫຼົ່ານີ້, ລວມເຖິງ:

- ຈັດຕັ້ງໂຄງການດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນແລະຄວາມຄອບຄຸມ ໃນຫ້ອງການຂອງຜູ້ອຳນວຍການ ແລະສ້າງຕຳແໜ່ງວຽກຫຼາຍຕຳແໜ່ງໃນທົ່ວອົງກອນ ໂດຍມີຈຸດປະສົງດຽວຄື ການເປັນຜູ້ນຳໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມເປົ້າໝາຍແລະຍຸດທະສາດດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນ, ລວມເຖິງ ຕຳແໜ່ງຜູ້ປະສານງານໄລຍະປ່ຽນຜ່ານດ້ານທາງສາທາລະນະຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ມີການ (ADA Right of Way Transition Coordinator)

- ພັດທະນາແຜນຫ້າປີດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະໂຮມເອົາປະເດັນຄວາມເປັນທັມໃນການຂົນສົ່ງເດີນທາງເຂົ້າໄວ້ໃນແຜນຍຸດທະສາດສາມປີຂອງອົງກອນ
- ຮວມຈຸດທີ່ເກີດຂຶ້ນດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນເພື່ອປະເມີນຄວາມຂາດເຂີນບົກຜ່ອງໃນລະບົບຂົນສົ່ງຂອງພອທແລນດ໌; ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນສູງສຸດໃນດ້ານທຶນແລະການລົງທຶນໃນໂຄງການດ້ານຄວາມບອດໄຟ; ເສີມຂະຫຍາຍຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງການເປັນພັນທະມິດກັບຊຸມຊົນ; ແລະປະເມີນຜົນໂຄງການ ແລະຜົນທີ່ໄດ້ຈາກການໃຫ້ບໍລິການ.

ຄວາມພິການແມ່ນປະເດັນສຳຄັນພາຍໃນຂົງເຂດວຽກງານດ້ານຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະຄວາມຄອບຄຸມ ຂອງພວກເຮົາ, ແຕ່ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA ລ່າສຸດນີ້ຈະຊ່ວຍກະຕຸ້ນແຜນງານການເຂົ້າເຖິງ ສຳລັບຜູ້ພິການໃນທ້ອງຖານ.

1.3 ປະຫວັດສາດ ແລະຄວາມພະຍາຍາມຂອງກົດໝາຍ Title II ADA ຂອງເມືອງ ພອທແລນດ໌

ວັນທີ 5 ກຸມພາ 1992 - ສະພາເມືອງໄດ້ຮັບເອົາມະຕິ 34945, ຊຶ່ງຮັບຮອງວ່າ ທຸກໂຄງການ, ການບໍລິການ, ແລະກິດຈະກຳຕ່າງໆ ທີ່ທາງເມືອງຈັດຫາໃຫມ້ນ ປະຊາຊົນຜູ້ພິການສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້. ມະຕິນີ້ຍັງຮັບຮອງວ່າ ບັນດາຜູ້ພິການນັ້ນບໍ່ຄວນຖືກຈຳແນກຕໍ່ຕ້ານເມື່ອເຂົາເຈົ້າຊອກຫາການຈ້າງງານກັບທາງເມືອງ.

ວັນທີ 5 ພຶດສະພາ 1993 - ສະພາເມືອງໄດ້ຮັບເອົາມະຕິ 35135, ຊຶ່ງຮັບຮອງນະໂຍບາຍໃນການຈັດຫາການເຂົ້າເຖິງໂຄງການຕ່າງໆ, ກິດຈະກຳ, ແລະການບໍລິການຕ່າງໆ ຂອງເມືອງ ໂດຍການອະນຸມັດແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ.

ວັນທີ 4 ຕຸລາ 1996 - ເມືອງພອທແລນດ໌ໄດ້ບັບບຸງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA ລ່າສຸດ.

ວັນທີ 17 ຕຸລາ 2001 - ສະພາເມືອງໄດ້ຮັບເອົາມະຕິ 36035 ມານາໃຊ້, ຊຶ່ງເປັນການຈັດຕັ້ງແຜນການຂອງເມືອງກ່ຽວກັບການພັດທະນາຍຸດທະສາດແລະຫຼັກການຊີ້ນຳການປະຕິບັດທີ່ມີການຮັບຮອງການພັດທະນາຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງປະຊາຊົນ (City's Diversity Development/Affirmative Action Guiding Principles and Strategic Development Plan). ແຜນການພັດທະນາທາງຍຸດທະສາດ (Strategic Development Plan) ໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຄະນະກຳມະການປະສານງານຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (ADA Coordinating Committee) ດຳເນີນການແຕ່ງຕັ້ງກຳມະການເມືອງຜູ້ໜຶ່ງເພື່ອປະສານງານວຽກງານລົດເມຂອງກົດໝາຍ ADA ແລະການຝຶກອົບຮົມ. ໃນປັດຈຸບັນນີ້, ຜູ້ປະສານງານນະໂຍບາຍກົດໝາຍ ADA Title II ເຮັດໜ້າທີ່ບໍລິຫານຈັດການກຸ່ມຂອງຜູ້ແທນຕ່າງໆ ຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ໃນທ້ວຣັດ.

ວັນທີ 25 ພຶດສະພາ 2006 - ທ່ານນາຍົກເທດສະມົນຕີ Tom Potter ໄດ້ຮ່າງຈົດໝາຍເຖິງ ບັນດາຜູ້ອຳນວຍການຫ້ອງການທຸກແຫ່ງ ໂດຍລະບຸເຖິງນະໂຍບາຍການເຂົ້າເຖິງໂຄງການຫຼືແຜນງານ (Program Accessibility Policy) ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ຈະມີການປະຕິບັດຕາມບົດກົດໝາຍ Title II ຂອງກົດໝາຍ ADA ແລະຈັດຫາ ລະບົບການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ພິການ ຖ້າວ່າເຂົາເຈົ້າຮ້ອງຂໍ.

ວັນທີ 19 ມິຖຸນາ 2013 - ເມືອງພອທແລນດ໌ໄດ້ຮັບເອົາແຜນການຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສິດທິພົນລະເມືອງ ຫົວຂໍ້ທີ 6 (Civil Rights Title VI) ມານາໃຊ້ ໂດຍມີພັນທະສັນຍາທີ່ຈະຮັບປະກັນວ່າ ປະຊາຊົນທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງໂຄງການ, ການບໍລິການ ແລະກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຂອງເມືອງໄດ້.

ເດືອນກໍຣະກະດາ 2014 - ໂຄງການແຜນງານຕາມກົດໝາຍ Civil Rights Title VI ແລະ ADA Title II ໄດ້ຖືກໂອນຍ້າຍໄປທີ່ຫ້ອງການກຳກັບດູແລຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະສິດທິມະນຸດ (Office of Equity and Human Rights).

ເດືອນພຶດສະຈິກ 2014 - ສະພາເມືອງໄດ້ຍອມຮັບຂໍ້ມູນລ່າສຸດໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌. ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ ຄອບຄຸມເຖິງ ອາຄານສະຖານທີ່ທັງໝົດທີ່ເມືອງ ພອທະແລນດ໌ເປັນ ເຈົ້າຂອງ, ບໍລິຫານຈັດການ, ຫຼື ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

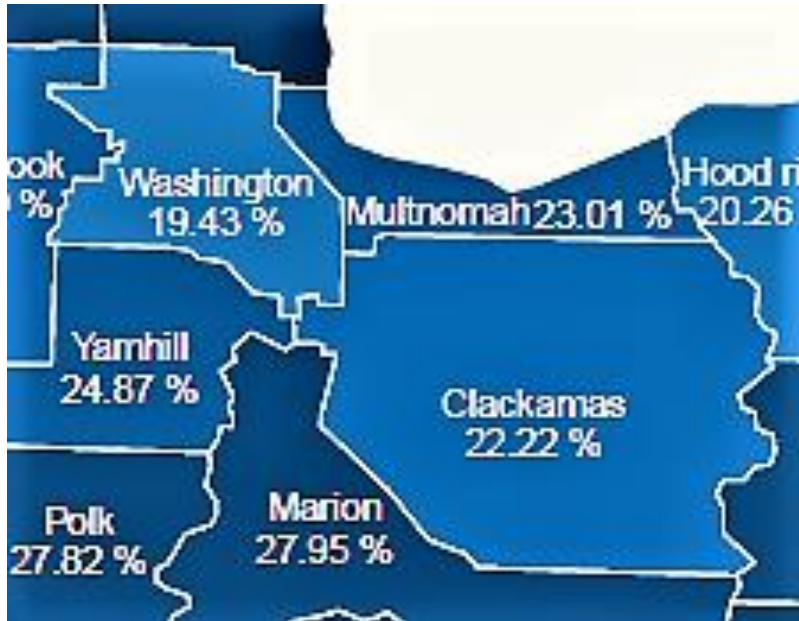
ເດືອນສິງຫາ 2015 - ໜ່ວຍງານດູແລສວນສາທາລະນະແລະການພັກຜ່ອນຫຍ່ອນໃຈຂອງພອທະແລນດ໌ (Portland Parks and Recreation) ໄດ້ປະຕິບັດວຽກງານການປັບປຸງແກ້ໄຂສໍາເລັດຕາມແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA ຂອງເມືອງ ພອທະແລນດ໌.

ເດືອນກຸມພາ 2016 - PBOT ໄດ້ເຮັດລາຍງານຄວາມພະຍາຍາມທາງຍຸດທະສາດຕາມແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດ ໝາຍ ADA ສໍາລັບທາງສາທາລະນະຕ່າງໆ.

1.4 ຜູ້ພິການໃນພອທແລນດ໌

ສອດຄ່ອງຕາມຂໍ້ມູນຈາກລະບົບການເຜົ່າຕິດຕາມບັດໃຈຄວາມສ່ຽງທາງພຶດຕິກຳ (Behavioral Risk Factor Surveillance System, BRFSS), 23% ຂອງປະຊາຊົນທີ່ອາໄສຢູ່ໃນເຂດມັລໃນມາ ຄາວຕີ້ ແມ່ນຜູ້ພິການ. ໃນເຂດຄລາກຄາມັສ ຄາວຕີ້, ມີຜູ້ພິການ 22% ແລະໃນເຂດວໍຊິງຕັນ ຄາວຕີ້, ມີຜູ້ພິການ 19%.

ແຜນທີ່ນີ້ຊີ້ເບິ່ງເປັນຂໍ້ມູນຈາກລະບົບການເຜົ່າຕິດຕາມບັດໃຈຄວາມສ່ຽງທາງພຶດຕິກຳ (BRFSS) ປີ 2013-2015 ແລະຮອບຮວມຂັ້ນໂດຍມະຫາວິທະຍາໄລສຸຂະພາບແລະວິທະຍາສາດຮັຖອໍຣິກອນ (Oregon Health and Sciences University, OHSU) ໄດ້ສະແດງສະຖິຕິໂດຍແຍກຕາມຄາວຕີ້.



ສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ມູນຈາກການສຳຫຼວດຊຸມຊົນອາເມລິກັນປີ 2013-2018 (American Community Survey, ACS) ປະມານ 5 ປີ, ຈຳນວນເປີເຊັນຂອງປະຊາຊົນທີ່ລາຍງານວ່າມີຄວາມພິການແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຕາມອາຍຸ. ປະເພດຂອງຄວາມພິການລວມມີຄວາມພິການດ້ານການເຄື່ອນໄຫວ, ການໄດ້ຍິນ, ສາຍຕາ, ຄວາມຈຳ, ການເບິ່ງແຍງຕົນເອງ, ແລະການຢູ່ອາໄສແບບເປັນອິດສະຫຼະ. ໃນຈຳນວນປະຊາກອນຊາວພອທແລນດ໌ທີ່ອາຍຸລະຫວ່າງ 5 ຫາ 17 ປີ, ມີຜູ້ພິການ 6.3%. ມີລາຍງານວ່າ ຊາວພອທແລນດ໌ທີ່ອາຍຸ 75 ປີຂຶ້ນໄປ ມີອັດຕາຂອງຄວາມພິການຢູ່ທີ່ 53.5%.



2. ຂໍ້ກຳນົດທາງກົດໝາຍ

ຂໍ້ກຳນົດທາງກົດໝາຍໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ, ຣັຖ, ຣັຖບານກາງ ລະບຸວ່າ ບັນດານະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ລະບຽບການ, ລຳດັບຄວາມສຳຄັນ, ແລະຍຸດທະສາດດ້ານເງິນທຶນ ແມ່ນຕ້ອງສອດຄ່ອງຄຽງຄູ່ໄປກັບກົດຂໍ້ບັງຄັບ. PBOT ປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດທາງກົດໝາຍເຫຼົ່ານີ້ໃນແຜນການ, ໂຄງການ, ນະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ແລະກົດຈະກຳຕ່າງໆ ຂອງຕົນ.

2.1. ຣັຖບານກາງ

ມາດຕາ 504 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຟື້ນຄືນສະມັຖຜາບ (Rehabilitation Act) ປີ 1973 [29 U.S.C. 794] ຫ້າມການຈຳແນກຕົ້ນຕໍບຸກຄົນທີ່ພິການພາຍໃຕ້ໂຄງການໃດໆ ຫຼື ກົດຈະກຳໃດໆ ກໍຕາມທີ່ໄດ້ຮັບທຶນສະໜັບສະໜູນຈາກຣັຖບານກາງ. ບົດບັດຍັດຂໍ້ 2 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (ADA) ປີ 1990 ໄດ້ຜ່ານຮ່າງເພື່ອຫ້າມການຈຳແນກຕົ້ນຕໍບຸກຄົນ ແລະຮັບປະກັນການມີໂອກາດທີ່ເທົ່າທຽມກັນສຳລັບບຸກຄົນທີ່ພິການ ໃນດ້ານການຈ້າງງານ, ການບໍລິການຈາກໜ່ວຍງານປົກຄອງໃນລະດັບຣັຖ ແລະທ້ອງຖິ່ນ, ສະຖານທີ່ຄ້າຂາຍ, ການຂົນສົ່ງ, ແລະສະຖານທີ່ທີ່ເປັນທັງສາທາລະນະ ແລະເອກະຊົນທີ່ເປີດໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທົ່ວໄປ. ບົດບັນຍັດ Title II ຂອງ ADA ຂະຫຍາຍຂໍ້ຫ້າມດ້ານການຈຳແນກບຸກຄົນໄປເຖິງທຸກໜ່ວຍງານປົກຄອງຂອງຣັຖ ແລະທ້ອງຖິ່ນ. ເປັນການຮັບປະກັນວ່າ ບຸກຄົນທີ່ພິການຈະບໍ່ຖືກກົດກັນຈາກການເຂົ້າຮ່ວມໃນ ຫຼື ຈາກຜົນປະໂຫຍດຕ່າງໆ ຈາກການບໍລິການ, ໂຄງການ, ຫຼື ກົດຈະກຳຕ່າງໆ ຂອງໜ່ວຍງານ.

ຄະນະກຳມະການດູແລດ້ານການເຂົ້າເຖິງແຫ່ງສະຫະຣັຖ (US Access Board) ໄດ້ພັດທະນາຄູ່ມືຊີ້ນຳເລື່ອງຄວາມສາມາດໃນການເຂົ້າເຖິງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines, ADAAG) ໃນປີ 1991 ແລະປັບປຸງແກ້ໄຂລ່າສຸດໃນປີ 2004. ທັງກະຊວງຍຸດຕິທັມແຫ່ງສະຫະຣັຖ (US Department of Justice, US DOJ) ແລະກະຊວງຄົມມະນາຄົມແຫ່ງສະຫະຣັຖ (US Department of Transportation, US DOT) ໄດ້ພັດທະນາມາດຕະຖານ ADA ຈາກຄູ່ມື ADAAG ຊຶ່ງນຳໃຊ້ໄດ້ກັບອົງປະກອບຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບສະເພາະຂອງເຂົາເຈົ້າ. ມາດຕະຖານຕາມກົດໝາຍ ADA ຂອງກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ນຳໃຊ້ກັບອາຄານສະຖານທີ່ຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນການສະເພາະ. ສຳລັບມາດຕະຖານຕາມກົດໝາຍ ADA ຂອງກະຊວງຍຸດຕິທັມ ແມ່ນນຳໃຊ້ກັບອາຄານສະຖານທີ່ທຸກແຫ່ງ ຍົກເວັ້ນສະຖານທີ່ທີ່ສົ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໃນປີ 2005, ຄະນະກຳມະການດູແລດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ໄດ້ພັດທະນາຄູ່ມືຊີ້ນຳດ້ານການເຂົ້າເຖິງທາງສາທາລະນະ (Public Right of Way Accessibility Guidelines, PROWAG). ຕໍ່ມາ ຄູ່ມືເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ຮັບການປັບປຸງແກ້ໄຂໃໝ່ອີກໃນປີ 2011 ແລະ 2013 ແຕ່ວ່າຍັງບໍ່ໄດ້ຖືກນຳໄປໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການ. ສຳລັບການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການທີ່ກ່ຽວພັນກັບບໍລິການ ຂົນສົ່ງນັ້ນ, ຄູ່ມືຫຼັກທີ່ນຳໃຊ້ແມ່ນຄູ່ມືຊີ້ນຳດ້ານການເຂົ້າເຖິງທາງສາທາລະນະ (PROWAG).

2.2. ຣັຖ

ກົດໝາຍຮັຖອໍຣິກອນທີ່ນຳໄປບັງຄັບໃຊ້ນັ້ນແມ່ນນອນຢູ່ໃນກົດໝາຍສະບັບແກ້ໄຂຂອງຮັຖອໍຣິກອນ ບົດທີ 267 (Oregon Revised Statutes Chapter 267) – ເຂດການຄົມມະນາຄົມ (Transportation Districts), ບົດທີ 447 – ມາດຕະຖານະ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດສະເພາະສຳລັບການເຂົ້າເຖິງໂດຍບຸກຄົນທີ່ພິການ (Standards and Specifications for Access by Persons with Disabilities) (ມາດຕາ 447.210 ຫາ 447.310).

2.3. ເມືອງ

ເພື່ອໃຫ້ເປັນໄປຕາມບົດບັນຍັດໃນ Title II ຂອງກົດໝາຍ ADA, ມັນແມ່ນນະໂຍບາຍຂອງເມືອງພອທແລນດ໌ທີ່ວ່າ ບໍ່ຄວນມີໃຜຖືກກົດກັນອອກຈາກການເຂົ້າຮ່ວມ, ຖືກປະຕິເສດຜົນປະໂຫຍດ, ຫຼື ຖືກຈຳແນກຕໍ່ຕ້ານໃນໂຄງການ, ການບໍລິການ, ຫຼື ກິດຈະກຳໃດໆ ກໍຕາມຂອງເມືອງ ເທິງພື້ນຖານຂອງຄວາມພິການ. ເພື່ອຊ່ວຍຮັບປະກັນການເຂົ້າເຖິງໂຄງການ, ການບໍລິການ, ແລະກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຂອງເມືອງ, ເມືອງພອທແລນດ໌ຈະຈັດຫາການອຳນວຍຄວາມສະດວກຢ່າງສົມເຫດຜົນແກ່ປະຊາຊົນທີ່ພິການ.

ນະໂຍບາຍຂອງເມືອງ ແລະ PBOT

ນະໂຍບາຍກ່ຽວກັບສັນຍານສຳລັບຄົນຢ່າງແບບສຽງ ຊຶ່ງລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 3.2 ຂ້າງລຸ່ມ

ADM-18.02 – ຂັ້ນຕອນການຮ້ອງທຸກຕາມກົດໝາຍ Title VI Civil Rights (ສິດທິພົນລະເມືອງ)

ADM-18.20 – ຂັ້ນຕອນການຮ້ອງທຸກຕາມກົດໝາຍ ADA Title II

HRAR-2.01 ການປະຕິບັດທີ່ມີການຮັບຮອງກ່ຽວກັບໂອກາດໃນການຈ້າງງານທີ່ເທົ່າທຽມກັນ (Equal Employment Opportunity, EEO)

HRAR-2.02 ການຫ້າມການລ່ວງລະເມີດໃນບ່ອນເຮັດວຽກ, ການຈຳແນກບຸກຄົນ, ແລະການແກ້ໄຂຄົນໃຕ້ຕອບ

HRAR-2.06 ກົດໝາຍ Title I ການອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສົມເຫດຜົນສຳລັບຜູ້ພິການ

HRAR-3.01 ຂັ້ນຕອນການຮັບສະໝັກງານ ຫຼືການຈ້າງງານ

ນະໂຍບາຍ 1.09 ກົດໝາຍ Title II ແລະ Title VI ວ່າດ້ວຍນະໂຍບາຍດ້ານຂໍ້ມູນ

ນະໂຍບາຍ 1.10 ຂໍ້ມູນສ່ວນບຸກຄົນທີ່ເປັນຄວາມລັບ ແລະອ່ອນໄຫວ

2035 ນະໂຍບາຍແຜນການທີ່ມີຄວາມຄອບຄຸມ:

9.9 ລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ແລະສະດວກຕໍ່ຜູ້ສູງອາຍຸ

9.19 ການເຂົ້າເຖິງໄດ້ ແລະຄວາມປອດໄພຂອງຄົນຢ່າງ

9.21 ລະບົບການຂີ່ລົດຖີບທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້

9.25 ຄວາມສະເໝີພາບດ້ານການໂດຍສານ

ຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍືນຍອມຂອງສູນການສຶກສາດ້ານສິດທິພົນລະເມືອງແລະການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ (Civil Rights Education and Enforcement Center)

ໃນລະດູຮ້ອນປີ 2016 ສູນການສຶກສາດ້ານສິດທິພົນລະເມືອງແລະການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ (Civil Rights Education and Enforcement Center, CREEC), ໄດ້ແຈ້ງທາງເມືອງວ່າ ທາງສູນຍັງມີຄວາມຂາດເຂີນ ທາງລາດຂອບຖະໜົນໃນເຂດທາງສາທາລະນະສຳລັບຄົນຢ່າງ ທີ່ເປັນໄປຕາມກົດໝາຍຂອງຮັຖບານກາງວ່າດ້ວຍສິດຂອງຜູ້ພິການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ການແຈ້ງການທີ່ມີເຈດຕະນາໃນການຟ້ອງຮ້ອງນີ້ແມ່ນເຮັດຂຶ້ນໃນນາມຂອງໂຈດສາມຄົນ ແລະກຸ່ມບຸກຄົນທີ່ມີສະຖານະການຄ້າຍຄືກັນ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ຢູ່ອາໄສ ຫຼື ເປັນຜູ້ມາຢ້ຽມຢາມຂອງເມືອງພອທແລນດ໌ ທີ່ມີຄວາມພິການໃນການເຄື່ອນໄຫວໄປມາ, ລວມເຖິງແຕ່ບໍ່ຈຳກັດຢູ່ແຕ່, ບັນດາຜູ້ທີ່ນຳໃຊ້ລົດເຂັນ, ລົດຈັກ, ຫຼື ອຸປະກອນຊ່ວຍເຫຼືອອື່ນໆ (ເອີ້ນຮວມກັນວ່າ “ກຸ່ມບຸກຄົນທີ່ຮ່ວມຟ້ອງ”).

ໃນລະດູໃບໄມ້ຫຼ້ນປີ 2016, ທາງເມືອງໄດ້ເຮັດຂໍ້ຕົກລົງທີ່ຜ່ານການເຈລະຈາຕໍ່ລອງແລ້ວກັບບັນດາໃຈດ ແລະ ທະນາຍຄວາມຂອງກຸ່ມບຸກຄົນທີ່ຮ່ວມຟ້ອງ ເພື່ອຮ່ວມມືເຮັດວຽກໃນການແກ້ໄຂຂໍ້ກ່າວຫາ ແລະເພື່ອບັບປຸງການເຂົ້າເຖິງທາງສາທາລະນະສຳລັບຄົນຢ່າງ.

ຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍືນຍອມຈາກຂໍ້ຕົກລົງນີ້ ສາມາດເບິ່ງໄດ້ທີ່ລົງຄຳລຸ່ມນີ້. ອົງປະກອບຫຼັກຂອງຄຳສັ່ງນີ້ໄດ້ແກ່:

- ທາງເມືອງຈະດຳເນີນການສຳຫຼວດທຸກແຈຖະຫົນຂອງເມືອງທີ່ມີທາງຢ່າງ (ທາງສຳລັບຄົນຢ່າງ) ເພື່ອລະບຸ ແລະ ບັນທຶກລາຍການທາງລາດຂອບຖະຫົນທັງໝົດໃນທົ່ວເມືອງ. ຜົນຂອງການບັນທຶກລາຍການນີ້ຈະຖືກນຳໃຊ້ເພື່ອຊີ້ບອກວ່າ ມີບ່ອນໃດອີກແດ່ທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີທາງລາດຂອບຖະຫົນ ແລະທາງລາດຂອບຖະຫົນບ່ອນໃດແດ່ທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບການສ້ອມແປງເພື່ອໃຫ້ເປັນໄປຕາມກົດໝາຍ ADA ຢ່າງສົມບູນ.
- ທາງເມືອງຈະສ້າງ ແລະສ້ອມແປງທາງລາດຂອບຖະຫົນຈຳນວນ 1,500 ແຫ່ງເປັນເວລາສິບສອງປີ, ໂດຍເລີ່ມຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 1 ກໍຮະກະດາ 2018.
- ທາງລາດຂອບຖະຫົນຈະໄດ້ຮັບການສ້ອມແປງແກ້ໄຂຜ່ານໂຄງການຕ່າງໆ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຊຶ່ງຈະກະຕຸ້ນໃຫ້ເຮັດ ແລະນຳໃຊ້ເກນການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ຂອງຮັຖບານກາງ.
- ນອກຈາກນີ້ ແຜນງານທາງລາດຂອບຖະຫົນຕາມການຮ້ອງຂໍ (Curb Ramp by Request) ຂອງເມືອງນັ້ນຍັງຈະຊອກຫາວ່າ ທາງລາດຂອບຖະຫົນບ່ອນໃດແດ່ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ.
- ບັບປຸງຂໍ້ມູນລ່າສຸດໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານກ່ຽວກັບທາງສາທາລະນະຂອງກົມຂົນສົ່ງພອທແລນດ໌ (PBOT PROW Transition Plan) ພາຍໃນສາມປີນັບຕັ້ງແຕ່ວັນທີທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຂອງຄຳສັ່ງວ່າດ້ວຍຄວາມຍືນຍອມ; ຊຶ່ງບໍ່ເກີນເດືອນກັນຍາ ປີ 2021.
- ການຂະຫຍາຍຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອໄປເຖິງກຸ່ມບຸກຄົນທີ່ຮ່ວມຟ້ອງ ເຊັ່ນດຽວກັບຄົນອື່ນໆ ທີ່ເປັນຜູ້ໃຊ້ລະບົບ ຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ທີ່ຕ້ອງການອອກຄວາມຄິດເຫັນໃນຂໍ້ຕົກລົງ.

[ຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍືນຍອມ \(Consent Decree\)](#)



3. ການຈຳແນກອຸປະສັກ

3.1 ການປະເມີນຕົ້ນເອງຂອງ PBOT

ໃນຖານະເປັນຂໍ້ບັງຄັບໜຶ່ງພາຍໃຕ້ບົດບັນຍັດ Title II ຂອງກົດໝາຍ ADA ກໍ່ແມ່ນການສ້າງຫຼອດການປະເມີນຜົນຕົນເອງ, ຊຶ່ງໄດ້ດຳເນີນການກັບບັນດາຜູ້ຈັດການ ແລະເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງ PBOT ທີ່ເປັນຜູ້ທີ່ເຮັດວຽກເປັນປະຈຳກ່ຽວກັບການສື່ສານ ກັບປະຊາຊົນ, ກ່ຽວພັນກັບສາທາລະນະ, ຫຼື ເປັນຜູ້ໃຫ້ບໍລິການແກ່ປະຊາຊົນທົ່ວໄປ. PBOT ຈະສືບຕໍ່ປະເມີນຜົນການປະຕິບັດວຽກຂອງຕົນເອງ ແລະດຳເນີນການດັດປັບຕາມຄວາມເໝາະສົມ ເພື່ອຈັດຫາການເຂົ້າເຖິງແບບເຕັມສ່ວນ. ຄໍາຕອບຈາກແບບສ້າງຫຼອດນີ້ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ບັນດາໂຄງການຕ່າງໆ ແລະ ພະນັກງານຂອງ PBOT ຮັບຮູ້ເຖິງຂໍ້ກຳນົດຂອງກົດໝາຍ ADA. ນອກຈາກນີ້ ຄໍາຕອບທີ່ໄດ້ຍັງລະບຸວ່າ ມັນອາດມີຊ່ອງວ່າງໃນນະໂຍບາຍ ແລະແນວທາງປະຕິບັດສໍາລັບບາງໂຄງການ ກ່ຽວກັບວິທີການທີ່ພະນັກງານສື່ສານ ແລະໃຫ້ບໍລິການແກ່ປະຊາຊົນທີ່ພິການ. ໄດ້ມີການໃຫ້ຄໍາແນະນຳ ແລະດຳເນີນການຕາມຄໍາແນະນຳໃນຫຼາຍຂົງເຂດ. ຕາມທີ່ໄດ້ບອກໄວ້ຂ້າງເທິງນີ້, PBOT ຈະສືບຕໍ່ປະເມີນຜົນຕົນເອງ ແລະດຳເນີນການດັດປັບຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

3.2 ທາງລາດຂອບຖະໜົນ

ໃນຖານະເປັນພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງຄໍາສັ່ງສານຕາມຄວາມຍິນຍອມ (Consent Decree), ທາງເມືອງຖືກກຳນົດໃຫ້ປະຕິບັດການສ້າງຫຼອດທຸກແຈຖະໜົນ ຕາມຖະໜົນສ່ວນຕ່າງໆ ທີ່ມີທາງສໍາລັບຄົນຢ່າງ ເພື່ອຊອກຫາຈຳນວນ ແລະປະເພດຂອງທາງລາດທີ່ແຕ່ລະແຈຖະໜົນ, ເຊັ່ນດຽວກັບ ທາງລາດຂອບຖະໜົນຕ່າງໆ ແລະທາງລາດສໍາລັບລົງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ ທີ່ບໍ່ມີ ຫຼື ບໍ່ເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດ. ການສ້າງຫຼອດໄດ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນຕາມສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ມີທາງລາດຂອບຖະໜົນ ແລະບັນດາສະຖານທີ່ທີ່ຍັງບໍ່ມີທາງລາດຂອບຖະໜົນ. ບ່ອນທີ່ມີທາງລາດຂອບຖະໜົນຢູ່ແລ້ວນັ້ນ, ການສ້າງຫຼອດກໍ່ຈະຊອກຫາປະເພດ, ຕຳແໜ່ງ, ຄວາມຊັນ, ແລະຂະໜາດຂອງທາງລາດແຕ່ລະແຫ່ງ. ລາຍລະອຽດຂອງຂໍ້ມູນທີ່ເກັບກຳໄວ້ແມ່ນມີຢູ່ໃນຄໍາສັ່ງສານຕາມຄວາມຍິນຍອມ, ພາກສ່ວນທີ 5, ຫຍໍ້ໜ້າ B., ພາກສ່ວນຍ່ອຍທີ 2., c. i. – xv. ຜົນການສ້າງຫຼອດ ແລະຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ເກັບກຳໄວ້ຈະຖືກບັນທຶກໄວ້ທາງອິເລັກໂຕຣນິກໃນຖານຂໍ້ມູນ GIS ຂອງເມືອງ.

3.3 ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນ

ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນແມ່ນພາກສ່ວນສໍາຄັນຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຂອງ PBOT. ສັນຍານຂ້າມທາງອາດເປັນ ລະບົບອັດຕະໂນມັດ ຫຼືແບບກົດປຸ່ມ. ສັນຍານຂ້າມທາງແບບອັດຕະໂນມັດຈະຖືກຕັ້ງເວລາໄວ້ກັບສັນຍານຈາລະຈອນທົ່ວໄປ ເພື່ອຊີ້ບອກວ່າເມື່ອໃດທີ່ຄົນຢ່າງຄວນຢ່າງຂ້າມ ຫຼືຄວນລໍຖ້າ. ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນແບບກົດປຸ່ມແມ່ນລະບົບທີ່ຄົນຂ້າມຕ້ອງ

ກົດບຸກເພື່ອລະບຸວ່າ ເຂົາເຈົ້າຕ້ອງການໃຫ້ສັນຍານປ່ຽນເປັນ “ຍ່າງ” ເພື່ອໃຫ້ເຂົາເຈົ້າສາມາດຍ່າງຂ້າມໄດ້. ນອກຈາກນີ້ ບ່ອນຂ້າມຖະໜົນບາງແຫ່ງເຫຼົ່ານີ້ຍັງເປັນລະບົບສຽງດ້ວຍ. ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນແບບລະບົບສຽງນັ້ນສາມາດຮ້ອງຂໍໄດ້. ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງເມືອງ ແລະເຈົ້າໜ້າທີ່ລ່ຽວຊານລະບົບການເຄື່ອນທີ່ຈາກຄະນະກຳມະການດູແລເພື່ອຄົນຕາບອດຮູ້ຖອຮິກອນ (Oregon Commission for the Blind) ຈະປຶກສາຫາລືກັບບຸກຄົນທີ່ເຮັດການຮ້ອງຂໍ ເພື່ອໃຫ້ເຂົາໃຈເຖິງຄວາມຕ້ອງການຂອງຄົນຍ່າງຖະໜົນ. ນະໂຍບາຍຂອງເມືອງທີ່ຈະປະເມີນຜົນຄຳຮ້ອງຂໍເຫຼົ່ານີ້ຊັບອກໃຫ້ເຫັນວ່າ:

- ທາງແຍກຕ້ອງມີສັນຍານຈາລະຈອນ.
- ສະຖານທີ່ນັ້ນຕ້ອງໄດ້ຮັບການປະເມີນຜົນດ້ານຄວາມປອດໄພ, ລະດັບສຽງ, ແລະການຍອມຮັບຂອງເພື່ອນບ້ານ.

ລາຍລະອຽດເຕັມຂອງນະໂຍບາຍແລະຂັ້ນຕອນນັ້ນສາມາດກວດເບິ່ງໄດ້ທີ່ລິງຄ໌ນີ້:

[Audible Pedestrian Signals | Signals | The City of Portland, Oregon](#)

PBOT ເພີ່ມ ແລະປັບປຸງສັນຍານຂ້າມຖະໜົນຜ່ານໂຄງການຕ່າງໆ, ລວມເຖິງ ການຕິດຕັ້ງສັນຍານລະບົບສຽງໃນໂຄງການຕ່າງໆ ທີ່ກຳລັງຍົກລະດັບ ຫຼື ກຳລັງເພີ່ມສັນຍານ. ເມື່ອມີການເພີ່ມ ຫຼື ດັດປັບສັນຍານ, ຈະມີການເກັບ ຂໍ້ມູນເພື່ອລະບຸວ່າສັນຍານນັ້ນສາມາດໄດ້ຢືນ ແລະເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດ ຫຼືບໍ່.

3.4 ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ

ການທີ່ຄົນຍ່າງສາມາດເຂົ້າເຖິງແລະນຳໃຊ້ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນທີ່ບໍ່ມີສິ່ງກົດຂວາງແລະຖືກຕ້ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດນັ້ນ ແມ່ນພາກສ່ວນສຳຄັນຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້. ອົງຕາມກົດຂັບຂອງເມືອງ, ເຈົ້າຂອງ ອະສັງຫາລິມະຊັບ, ລວມເຖິງ ເຈົ້າຂອງເຮືອນ, ເຈົ້າຂອງທຸລະກິດ, ບັນດາໂຮງຮຽນ, ສະຖາບັນຂະໜາດໃຫຍ່ອື່ນໆ, ແລະສະມາຄົມເຈົ້າຂອງເຮືອນ, ແມ່ນມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການກໍ່ສ້າງ, ຮັກສາ, ແລະສ້ອມແປງທາງຍ່າງທີ່ຢູ່ຕິດເຂດອະສັງຫາລິມະຊັບຂອງຕົນ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ການຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສ້າງທາງຍ່າງໃນບ່ອນທີ່ຂາດແຄນ ຫຼືບົກຜ່ອງນັ້ນມັກຈະເກີດຂຶ້ນໃນເວລາທີ່ມີການພັດທະນາ ຫຼື ພັດທະນາໂຄງການຄົນໃໝ່. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກົດບັດແລະກົດຂັບຂອງເມືອງຍັງອະນຸຍາດໃຫ້ເມືອງມີອຳນາດໃນການຮຽກຮ້ອງຂໍເອົາການກໍ່ສ້າງ ແລະການບຳລຸງຮັກສາທາງຍ່າງຊຶ່ງຢູ່ນອກຂະບວນການພັດທະນາ.

ໃນການຕອບຮັບຕໍ່ຄຳຮ້ອງທຸກ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາຂອງ PBOT ດຳເນີນການປະເມີນທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ແລະແຈ້ງໃຫ້ເຈົ້າຂອງອະສັງຫາລິມະຊັບຮູ້ເຖິງຄວາມຕ້ອງການໃນການສ້ອມແປງ. ໃນກໍລະນີທີ່ເຈົ້າຂອງອະສັງຫາລິມະຊັບບໍ່ສາມາດສ້ອມແປງໄດ້ທັນເວລາ, ທາງ PBOT ຈະຈ້າງຜູ້ຮັບເໝົາຈາກເອກະຊົນເພື່ອໃຫ້ສ້ອມແປງ ແລະສົ່ງໃບບິນຄ່າສ້ອມແປງໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງອະສັງຫາລິມະຊັບ. ປັດຈຸບັນນີ້ ມີທາງເລືອກໃຫ້ແກ່ບັນດາເຈົ້າຂອງອະສັງຫາລິມະຊັບ ໃນການໃຫ້ເງິນທຶນສຳລັບການສ້ອມແປງທີ່ເຮັດຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ. ຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການພັດທະນາແຜນງານ ການກວດກາທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນທີ່ສາມາດຄວບຄຸມໄດ້ນັ້ນກຳລັງໄດ້ຮັບການປະເມີນຜົນ. ລາຍລະອຽດຂອງແຜນງານທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນໃນປັດຈຸບັນນັ້ນສາມາດເບິ່ງໄດ້ທີ່ລິງຄ໌ນີ້:

[Sidewalk Maintenance Posting Program](#)

ໃນຂະນະທີ່ການສ້າງ ແລະການບຳລຸງຮັກສາທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນນັ້ນຍັງຄົງເປັນຂໍ້ຜູກມັດຂອງເອກະຊົນ, ທາງ PBOT ກໍໄດ້ລົງທຶນໃນການກໍ່ສ້າງທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຕາມຖະໜົນທີ່ມີການໃຊ້ງານຫຼາຍ ຊຶ່ງຍັງຂາດແຄນ ແລະສາມາດຮັບໃຊ້ປະຊາຊົນຄົນຍ່າງຖະໜົນໄດ້ຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ. ນອກຈາກນີ້ ທາງຍ່າງຂ້າງ ຖະໜົນຍັງໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນຜ່ານໂຄງການຫຼັກຂອງ PBOT ແລະໂຄງການພັດທະນາຂອງເອກະຊົນ.

PedPDX, ແຜນຫຼັກກ່ຽວກັບຄົນຍ່າງຖະໜົນ (Pedestrian Master Plan) ຂອງ PBOT. ຢຸດທະສາດ 8 ຂອງ PedPDX (ກໍ່ສ້າງ ແລະບຳລຸງຮັກສາທາງຍ່າງໃຫ້ບາດສະຈາກສິ່ງກົດຂວາງ), ລະບຸການປະຕິບັດວຽກ 14 ຂໍ້ໃນການສະໜັບສະໜູນລະບົບທາງຍ່າງ

ຂ້າງຖະໜົນທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ, ລວມເຖິງ ການປະເມີນຜົນແຜນງານການກວດກາທາງຢ່າງຂ້າງຖະໜົນທີ່ສາມາດຄວບຄຸມໄດ້. ລາຍການການປະຕິບັດສະເພາະເຫຼົ່ານີ້ມີໃຫ້ເບິ່ງຜ່ານລົງຄື:

[PedPDX Plan ເມືອງພອທະແລນດ໌](#)

ກອງທຶນສໍາລັບການເຮັດບັນຊີລາຍການ ແລະການສໍາຫຼວດສະພາບຂອງທາງຢ່າງຂ້າງຖະໜົນຕ່າງໆ ທີ່ທາງເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ປະຕິບັດວຽກດ້ານອາຄານ ຫຼື ອະສັງຫາລິມະຊັບນັ້ນ ໄດ້ຖືກສະເໜີສໍາລັບຮອບງົບປະມານປີ 2020-2021:

[Transportation System Plan \(TSP\) | The City of Portland, Oregon](#)

3.5 ບ່ອນຈອດລົດ

ບ່ອນຈອດລົດທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ໃນທາງສາທາລະນະ

ມີບ່ອນຈອດລົດທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຊຶ່ງກໍານົດໄວ້ພິເສດຕາມຖະໜົນຕ່າງໆ ໃນເມືອງພອທະແລນດ໌. ເພື່ອເພີ່ມການເຂົ້າເຖິງການຈອດລົດລະຍະສັ້ນ, ທາງເມືອງໄດ້ນໍາເອົານະໂຍບາຍໃໝ່ມາໃຊ້ສໍາລັບປະຊາຊົນທີ່ໃຊ້ບ້າຍຈອດລົດສໍາລັບຄົນພິການທີ່ຮັຖອກໃຫ້ (Disabled Person Parking Placards). ໂຄງການໄດ້ຂະຫຍາຍເວລາໃນເຄື່ອງວັດແທກເວລາຈອດລົດສໍາລັບຜູ້ທີ່ມີບ້າຍຈອດລົດສໍາລັບຜູ້ພິການ ແລະເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດສໍາຮອງໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ມີບ້າຍນີ້, ລວມເຖິງ ຜູ້ພິການບາງຄົນໂດຍສະເພາະແມ່ນຜູ້ທີ່ມີບ້າຍລົດເຂັນ.

PBOT ພິຈາລະນາຄໍາຮ້ອງຂໍຈາກເຈົ້າຂອງອາຄານສະຖານທີ່ຊຶ່ງຮ້ອງຂໍບ່ອນຈອດລົດໃນລະບົບທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ໂດຍໃຫ້ຢູ່ໜ້າອາຄານສະຖານທີ່ຂອງເຂົາເຈົ້າ. ຂັ້ນຕອນສະເພາະເພີ່ມເຕີມ ຫຼື ນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄໍາຮ້ອງຂໍເຫຼົ່ານີ້ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນຖານະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກໃນແຜນການ Transition Plan.

ແຜນທີ່ສໍາລັບບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້ຕາມທາງສາທາລະນະ ແລະໃນບ່ອນຈອດລົດທີ່ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງນັ້ນມີໃຫ້ເບິ່ງທີ່ລົງຄື: [ແຜນທີ່ບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້](#)

ໂຄງສ້າງການຈອດລົດ

PBOT ເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະຫຼື ປະຕິບັດວຽກໃນອາຄານສະຖານທີ່ບ່ອນຈອດລົດທີ່ມີໂຄງສ້າງໃນພອທະແລນດ໌, ໂດຍມີດາວທາວນ໌ເປັນຫຼັກ. ບ່ອນຈອດລົດເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍ ADA Title II ແລະຈໍາເປັນຕ້ອງລວມຢູ່ໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້ແມ່ນເນັ້ນໃສ່ເລື່ອງທາງສາທາລະນະ. PBOT ໄດ້ດໍາເນີນການຕາມແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານສໍາເລັດສໍາລັບໂຄງສ້າງອາຄານ, ລວມເຖິງບ່ອນຈອດລົດ, ໃນເດືອນຕຸລາ 2014. ອຸປະສັກ, ບັນຊີລາຍການ, ແລະວິທີການກໍາຈັດໃນໂຄງສ້າງທີ່ເປັນບ່ອນຈອດລົດຂອງ PBOT ໄດ້ຖືກລວມເອົາໄວ້ໃນຂໍ້ມູນລ່າສຸດໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌ ໃນຂໍ້ 3.3 ແລະ 4.1.

ເວັບໄຊ: [City of Portland ADA Title II Transition Plan](#)

3.6 ບ້າຍຈອດລົດໂດຍສານ

ບ້າຍຈອດລົດໂດຍສານ, ລົດໄຟລາງເບົາຂອງ Max ແລະລົດລາງຂອງ Portland Streetcar ແມ່ນມີຢູ່ຕາມ ຖະໜົນຂອງເມືອງຊຶ່ງບໍລິຫານຈັດການໂດຍ PBOT. ໃນຂະນະທີ່ບ້າຍຈອດລົດໂດຍສານແມ່ນຢູ່ໃນທາງສາທາລະນະ, ແຕ່ວ່າມັນແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລົດໂດຍສານ. ສໍາລັບລົດເມ ແລະ Max, ບ້າຍຈອດລົດ ໂດຍສານແມ່ນຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ Tri-Met. ໃນຖານະເປັນເຈົ້າຂອງແລະຜູ້ປະຕິບັດວຽກຂອງອົງການ Portland Streetcar, PBOT ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານັ້ນ. ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສະພາບຕ່າງໆ ຢູ່ທີ່ບ້າຍຈອດລົດໂດຍສານນັ້ນແມ່ນແຕກຕ່າງກັນໄປ ຂຶ້ນຢູ່ກັບບັດໃຈດ້ານທີ່ພັກອາໄສ, ການເຂົ້າເຖິງ, ທາງຢ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ແລະບ້າຍຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ເມື່ອມີຄວາມ

ຈຳເປັນໃນການປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງບ້ານຈອດລົດໂດຍສານ ແລະບ້ານຈອດຂອງ Max, ທາງ PBOT ຈະເຮັດວຽກຮ່ວມກັບ Tri-Met ເພື່ອຊອກຫາການດັດແປງແກ້ໄຂໃດໆ ທີ່ຈຳເປັນໃນທາງສາທາລະນະ. ການດັດແປງແກ້ໄຂການເຂົ້າເຖິງທີ່ຈຳເປັນສຳລັບສະຖານີລົດຂອງ Portland Streetcar ນັ້ນຈະໄດ້ຮັບການລະບຸບອກໄວ້ ແລະລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງການແກ້ໄຂຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ.



ຜູ້ຄົນທີ່ໃຊ້ລົດເຂັນກຳລັງລໍຖ້າຂຶ້ນລົດລາງຂອງ Portland Streetcar.

ລາຍການສະຖານີລົດຂອງ Portland Streetcar ແມ່ນມີຢູ່ໃນແຜນການບໍລິຫານຈັດການ ຊັບສິນດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງພອກທະລາດ ສະຕາຣ໌ທອກ (Portland Streetcar Transit Asset Management, TAM). ການປະເມີນສະພາບຂອງສະຖານີນັ້ນແມ່ນໄດ້ຮັບການປັບປຸງຂໍ້ມູນທຸກປີ. ມີ 66 ສະຖານີທີ່ເປີດໃຫ້ບໍລິການແລະມີເພີ່ມອີກ 2 ສະຖານີ ຊຶ່ງຢູ່ທີ່ຕະຫຼາດສາທາລະນະ, ຊຶ່ງບໍ່ແມ່ນທາງສາທາລະນະ.



4. ວິທີການໃນການກຳລັດອຸປະສັກຕ່າງໆ

4.1 ການປັບປຸງຫຼັກ, ການແກ້ໄຂ, ການບຳລຸງຮັກສາ, ແລະຄຳຮ້ອງຂໍຂອງ ອຸມຊົນ

PBOT ນຳໃຊ້ຫຼັກຫຼາຍວິທີການໃນການຕິດຕັ້ງ ແລະສ້ອມແປງບັນດາທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ສັນຍານຂ້າມ ຖະໜົນ, ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ແລະອົງປະກອບດ້ານການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້.

- **ໂຄງການປັບປຸງຫຼັກ** ລວມມີ ບັນດາໂຄງການກໍ່ສ້າງໃໝ່ໆ ແລະໂຄງການປັບປຸງຕາມທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້. ໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ອາດຈຳເປັນຕ້ອງມີການເພີ່ມຕື່ມ, ປ່ຽນແທນ, ຫຼື ປັບປຸງອົງປະກອບຕ່າງໆ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ໃນທາງສາທາລະນະ.
- **ການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂ** ໃນທາງສາທາລະນະ ກວມເອົາບັນດາໂຄງການລາດຖະໜົນໃໝ່ ແລະວຽກງານອື່ນໆ ທັງໝົດທີ່ອາດຕ້ອງໄດ້ຮັບການຕິດຕັ້ງ ແລະສ້ອມແປງອົງປະກອບຕ່າງໆ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້.
- **ການບຳລຸງຮັກສາ** ວຽກງານທາງສາທາລະນະ ຍັງອາດຕ້ອງມີວຽກງານສ້ອມແປງ ຫຼື ປ່ຽນແທນ ອົງປະກອບຕ່າງໆ ທີ່ຂາດຫາຍໄປ ຫຼືບໍ່ໄດ້ເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດ. ໃນສ່ວນທີ່ກ່ຽວພັນກັບທາງລາດຂອບ ຖະໜົນ, ແຜນງານໃນພາກສ່ວນການບຳລຸງຮັກສາແລະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ PBOT ລວມມີ ເປົ້າໝາຍໃນການບຳລຸງຮັກສາທາງລາດຂອບຖະໜົນຈຳນວນ 700-1000 ແຫ່ງທຸກປີ. ພາລະໜ້າທີ່ໃນການບຳລຸງຮັກສາທາງລາດຂອບຖະໜົນຈຳນວນ 700-1000 ແຫ່ງນີ້ແມ່ນໄດ້ຖືກລະບຸໄວ້ອີກໃນແຜນການບໍລິຫານຈັດການລະບົບທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ປີ 2004 (2004 Sidewalk System Management Plan).
- **ຄຳຮ້ອງຂໍຂອງອຸມຊົນ** ອາດມີຫຼາຍຮູບແບບໂດຍຜ່ານໂອກາດຕ່າງໆ ໂດຍສະເພາະທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຂໍ້ 4.4 ຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແລະມັກສົ່ງຜົນໃຫ້ມີການເຮັດວຽກແກ້ໄຂອົງປະກອບໃນລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ນັ້ນຖືກຕ້ອງແລະເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງກົດໝາຍ ADA.

4.2 ວຽກທາງສາທາລະນະໂດຍຄົນອື່ນໆ

ຫ້ອງການບໍລິການດ້ານການພັດທະນາ (Bureau of Development Services, BDS) ຂອງເມືອງເຟອທແລນດ໌ ຈັດຫາໃບອະນຸຍາດໃຫ້ສຳລັບການພັດທະນາຕ່າງໆ ເຊັ່ນ ອາຄານທີ່ພັກອາໄສ, ອາຄານຫ້ອງການ, ອາຄານເພື່ອອຸດສາຫະກຳ, ແລະອາຄານເພື່ອການຄ້າ, ແລະບ້ານເຮືອນ ຊຶ່ງອາດກະຕຸ້ນໃຫ້ເກີດການປັບປຸງເພື່ອສາທາລະນະ. ການປັບປຸງເພື່ອສາທາລະນະອາດ

ລວມເຖິງ ອົງປະກອບຕ່າງໆ ໃນດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ເຊັ່ນ ທາງຍ່າງຂ້າງ ຖະໜົນ, ທາງເນີນຫຼືທາງລາດ, ແລະສັນຍານຈາລະຈອນຕ່າງໆ. ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເຫຼົ່ານີ້ຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງການປັບປຸງເພື່ອໃຫ້ເປັນໄປຕາມມາດຕະຖານດ້ານການເຂົ້າເຖິງ ຢ່າງເຕັມສ່ວນ ແລະສາມາດເຮັດໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.

4.3 ທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມການຮ້ອງຂໍ

ໃນປີ 1997, ໂຄງການທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມກົດໝາຍ ADA ຕາມການຮ້ອງຂໍ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາເພື່ອຕອບຮັບຕໍ່ ຄໍາຮ້ອງຂໍຂອງປະຊາຊົນໃນຊຸມຊົນ ເພື່ອສ້າງທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມຖະໜົນຕ່າງໆ ໃນທ້ອງຖິ່ນ ໃນທົ່ວເມືອງ. ການສ້າງຄືນໃໝ່ ແລະການສ້າງແຈຖະໜົນໃໝ່ໆ ເພື່ອໃຫ້ມີທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມຄໍາຮ້ອງຂໍນັ້ນແມ່ນວິທີການໜຶ່ງທີ່ທາງເມືອງຈະສະໜອງການເຂົ້າເຖິງໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທີ່ມີຂົດຈຳກັດໃນການເຄື່ອນໄຫວໄປມາ ຫຼືຜູ້ທີ່ໃຊ້ລົດເຂັນ ຫຼື ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຄື່ອນໄຫວໄປມາອື່ນໆ.

ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ຮ້ອງຂໍມານັ້ນຈະໄດ້ຮັບປະເມີນຜົນຕາມລຳດັບທີ່ໄດ້ຮັບ ແລະຕາມລຳດັບຄວາມສຳຄັນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບແນວທາງຊີ້ນຳເຫຼົ່ານີ້:

- ຄໍາຮ້ອງຂໍນັ້ນມາຈາກ ຫຼື ເພື່ອປະໂຫຍດຂອງປະຊາຊົນຜູ້ພິການ.
- ຄໍາຮ້ອງຂໍທີ່ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງສະພາບການທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ ຫຼື ເປັນສາເຫດໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍສຳລັບ ປະຊາຊົນຜູ້ພິການ.
- ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ມີອັດຕາອຸບັດຕິເຫດລົດຕຳຄົນຢ່າງສູງ ຊຶ່ງເປັນບ່ອນທີ່ບໍ່ມີທາງລາດ ຫຼື ທາງລາດຂອບຖະໜົນນັ້ນບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດ.
- ເປັນພື້ນທີ່ທີ່ມີຈຳນວນຄົນຢ່າງຫຼາຍ.
- ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ມີຈຳນວນຜູ້ພິການຢູ່ຫຼາຍ.
- ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ຈະຊ່ວຍອັດຊ່ອງວ່າງໃນເຄືອຂ່າຍຖະໜົນສຳລັບຄົນຢ່າງ ເພື່ອຮັບໃຊ້ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ສຳຄັນ.

ສຳລັບຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບໂຄງການນີ້, ຂໍໃຫ້ເບິ່ງທີ່ລົງຄຳນີ້: [ໂຄງການທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມກົດໝາຍ ADA ຕາມການຮ້ອງຂໍ | ເມືອງພອທແລນດ໌, ຣັຖອໍຣິກອນ](#)

4.4 ຄໍາຮ້ອງຂໍຂອງຊຸມຊົນ, ຄວາມເປັນຫວ່າງ, ແລະຄໍາຮ້ອງທຸກກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ADA

ນອກຈາກໂຄງການສ້າງທາງລາດຕາມການຮ້ອງຂໍແລ້ວ, ທາງເມືອງມີຫຼາຍຊ່ອງທາງສຳລັບຄົນໃນຊຸມຊົນໃນການຮຽກຮ້ອງ, ອື່ນຄໍາຮ້ອງທຸກ ຫຼື ຄວາມເປັນຫວ່າງຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການເຂົ້າເຖິງທາງສາທາລະນະ ແລະການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ADA.

823-SAFE

ປະຊາຊົນໃນຊຸມຊົນສາມາດຕິດຕໍ່ເມືອງເລື່ອງການບໍາລຸງຮັກສາ ຫຼື ບັນຫາດ້ານຄວາມປອດໄພໃນການຈາລະຈອນ ລວມເຖິງ ບ້າຍຕ່າງໆ, ສັນຍານ, ການປູລາດຖະໜົນ, ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ແລະຫຸ້ມຕາມຖະໜົນຕ່າງໆ.

ຕິດຕໍ່ [ສາຍດ່ວນຄວາມປອດໄພໃນການເດີນທາງ ແລະຄວາມເປັນຕາຍໃນເຂດເພື່ອນບ້ານ \(Transportation Safety and Neighborhood Livability Hotline\)](#) ທີ່ເບີໂທ 503-823-SAFE (7233), ຫຼື [ສົ່ງຄໍາຮ້ອງຂໍທາງອອນລາຍ](#). ປະເດັນບັນຫາຕ່າງໆ ອາດລວມມີ,

ແຕ່ບໍ່ຈຳກັດຢູ່ແຕ່, ຄວາມເປັນຫວ່າງຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບທາງມ້າລາຍ, ບ້າຍສະເພາະ, ການເບິ່ງເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ, ແລະຄວາມໄວໃນການຂັບຂີ່ ແລະປະລິມານການຈາລະຈອນ.

PDX Reporter

ແອັບ PDX Reporter ແມ່ນວິທີທີ່ສະດວກສະບາຍໃນການຕິດຕໍ່ສື່ສານກັບຫ້ອງການຕ່າງໆ ຂອງເມືອງ ແລະລາຍງານບັນຫາ ແລະເລື່ອງການບໍາລຸງຮັກສາພາຍໃນຂົດຈຳກັດຂອງເມືອງພອທແລນດ໌. ແອັບນີ້ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ກັບໂທລະສັບມືຖືສະມາດໂຟນທີ່ສາມາດຫຼິ້ນໄດ້, ແທັບເລັດ ຫຼື ຄອມພິວເຕີປະເພດຕ່າງໆໄດ້.

ຖ້າຕ້ອງການນຳໃຊ້ແອັບນີ້, ເບິ່ງທີ່ເວັບໄຊ www.pdxreporter.org ແລະລັອກອິນເຂົ້າລະບົບໂດຍໃຊ້ບັນຊີ PortlandOregon.gov ຂອງທ່ານ, ຫຼື ບັນຊີທີ່ທ່ານໄດ້ໃຊ້ກັບເວີຊັນກ່ອນໜ້າຂອງແອັບນີ້. ການລັອກອິນເຂົ້າ ລະບົບຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ເຮັດ, ແຕ່ການລົງທະບຽນແມ່ນພຣີ ແລະເປີດໃຫ້ປະຊາຊົນໃຊ້ໄດ້ – ພຽງແຕ່ໃຊ້ວິທີ “ລົງທະບຽນ (sign up)” ທີ່ຢູ່ໜ້າລັອກອິນ. ຖ້າວ່າ ທ່ານບັນທຶກແອັບນີ້ໄວ້ເທິງໜ້າຈໍຫຼັກຂອງທ່ານ, ທ່ານກໍສາມາດໃຊ້ແອັບນີ້ໄດ້ຄືກັນກັບແອັບອື່ນໆ ເທິງມືຖື ຫຼື ແທັບເລັດຂອງທ່ານ. ເບິ່ງທີ່ໜ້າຊ່ວຍເຫຼືອໃນແອັບ ຖ້າວ່າຕ້ອງການຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມ.

ການຍື່ນສົ່ງຄຳຮ້ອງທຸກກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ADA Title II

ໃຜກໍຕາມທີ່ເຊື່ອວ່າຕົນເອງໄດ້ຖືກປະຕິບັດຕອບຢ່າງບໍ່ເທົ່າທຽມກັນ ຫຼື ຖືກຈຳແນກຕົ້ນເທິງພື້ນຖານຂອງຄວາມ ພິການ ສາມາດຍື່ນເລື່ອງຮ້ອງທຸກໄດ້ທີ່ຜູ້ຈັດການໂຄງການຕາມບົດບັນຍັດ Title II ຂອງເມືອງພອທແລນດ໌. ການດຳເນີນການນີ້ນຳໃຊ້ໄດ້ກັບການຮ້ອງທຸກທັງໝົດທີ່ຍື່ນເຂົ້າມາພາຍໃຕ້ບົດບັນຍັດ Title II ຂອງກົດໝາຍ ADA ຊຶ່ງເກີດຂຶ້ນຈາກໂຄງການໃດໆ ກໍຕາມ, ການບໍລິການ ຫຼື ກິດຈະກຳໃດໆ ຂອງເມືອງພອທແລນດ໌ ຫຼື ຜູ້ຮັບຜິດຊອບຂອງເມືອງ. ນີ້ແມ່ນຂັ້ນຕອນທາງການບໍລິຫານ ຊຶ່ງບໍ່ແມ່ນການຈັດຫາການຊົດເຊີຍ ຫຼື ຄວາມເສັຽຫາຍທີ່ເປັນການລົງໂທດ.

ການດຳເນີນການຂອງເມືອງແມ່ນບໍ່ໄດ້ຜູກຂາດແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ. ບຸກຄົນທີ່ຍື່ນຄຳຮ້ອງທຸກກັບທາງເມືອງ ຍັງສາມາດຍື່ນຄຳຮ້ອງທຸກໄດ້ກັບອົງການຂອງຮັຖ ຫຼື ຮັຖບານກາງອື່ນໆ ຫຼື ສານຕ່າງໆ ໄດ້. ອົງການອື່ນໆ ຈະມີຂົດຈຳກັດດ້ານເວລາສຳລັບການຍື່ນຄຳຮ້ອງທຸກ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ອົງການຂອງຮັຖບານກາງກຳນົດວ່າຄຳຮ້ອງທຸກຕາມບົດບັນຍັດ Title II ຕ້ອງຍື່ນພາຍໃນ 180 ວັນນັບແຕ່ວັນທີ່ຖືກຈຳແນກຕົ້ນຕໍບຸກຄົນ.

ຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບວິທີການຍື່ນຄຳຮ້ອງທຸກກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ADA Title II, ລວມເຖິງ ພອມຮ້ອງທຸກ, ສາມາດເບິ່ງໄດ້ທີ່ລິງຄ໌ນີ້: [File a Complaint | The City of Portland, Oregon](#)

ສັນຍານສຳລັບຄົນຢ່າງທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້

ໂຄງການນີ້ອະນຸຍາດໃຫ້ປະຊາຊົນສາມາດຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີສັນຍານຂ້າມທາງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້. ກະຊວງອ້າງອີງຂໍ້ 3.3.

4.5 ການຍົກເວັ້ນໃນກົດໝາຍ ADA

ກົດໝາຍ ADA, Title 28 ວ່າດ້ວຍປະມວນກົດຂໍ້ບັງຄັບຂອງຮັຖບານກາງ (Code of Federal Regulations), ມາດຕາ 35.150(a) (ຫຼື ອ້າງເຖິງໃນຊື່ ກົດລະບຽບ ADA), ກຳນົດວ່າ ອົງການສາທາລະນະຈະປະຕິບັດວຽກບໍລິການຂອງຕົນ, ໂຄງການ, ແລະກິດຈະກຳຕ່າງໆ ເພື່ອໃຫ້ໝັ້ນໃຈວ່າ ສິ່ງທີ່ຈັດຫາໃຫ້ນັ້ນສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ແລະນຳໃຊ້ໄດ້ໂດຍປະຊາຊົນຜູ້ພິການ. ກົດລະບຽບ ADA ຍັງກຳນົດຂໍ້ຍົກເວັ້ນບາງຂໍ້ດັ່ງນີ້:

ການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ

ພາຍໃຕ້ບາງສະພາບການ, ເມືອງອາດມີຂໍ້ຈຳກັດໃນຄວາມສາມາດຂອງຕົນ, ຫຼື ບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ເລີຍ, ໃນການຈັດຫາທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ທາງຢ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ສັນຍານສຳລັບຄົນຢ່າງ, ຫຼື ອົງປະກອບອື່ນໆ ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈຳກັດທາງກາຍະ

ພາບທີ່ມີຢູ່ ຫຼື ຂໍ້ຈຳກັດທາງສະຖານທີ່. ຍົກຕົວຢ່າງ, ພື້ນທີ່ວາງເທິງສຸດຂອງທາງເນີນຖືກກົດຂວາງດ້ວຍອາຄານ, ຫຼື ເນີນເຂົ້າມີຄວາມລຸ້ນຫຼາຍ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດເຮັດທາງລາດຂອບຖະໜົນໃນທັງສອງທິດທາງໄດ້. ພາຍໃຕ້ສະພາບການເຫຼົ່ານີ້, ທາງເມືອງອາດລະບຸວ່າ ການສ້າງທາງລາດຂອບຖະໜົນນັ້ນບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ຫຼື ບໍ່ສາມາດສ້າງຂຶ້ນໄດ້ໃນທາງໂຄງສ້າງ. PBOT ໄດ້ຮັບເອົາກົດລະບຽບການບໍລິຫານຈັດການມານຳໃຊ້ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການນຳໃຊ້ການປະເມີນຜົນນີ້. ກົດລະບຽບນີ້ແມ່ນຄັດຕິດຢູ່ໃນພາກຜະໜວກ 12.1.

ພາລະທີ່ເກີນຄວນ

ກົດລະບຽບຂອງກົດໝາຍ ADA ຍັງລະບຸວ່າ ເມືອງອາດບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຈັດຫາການດັດແປງກໍໄດ້ ຖ້າວ່າ ການເຮັດແນວນັ້ນຈະເປັນການປ່ຽນແປງໂດຍພື້ນຖານ ໃນລັກສະນະຂອງການບໍລິການ, ໂຄງການ, ຫຼື ກົດຈະກຳ ຫຼື ສິ່ງຜົນໃຫ້ເກີດພາລະທາງການເງິນ ຫຼື ທາງການບໍລິຫານຈັດການທີ່ເກີນຄວນ.

ບໍ່ວ່າການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂ ຫຼື ການດັດປັບເພື່ອການອ່ານວຍຄວາມສະດວກນັ້ນແມ່ນພາລະທີ່ເກີນຄວນ ຫຼືບໍ່ນັ້ນ ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການປະເມີນແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນທີ່ມີທັງໝົດ ແລະຕ້ອງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາຕັດສິນໂດຍຫົວໜ້າຂອງອົງການ.

ບັດໃຈຕໍ່ໄປນີ້ຈະໄດ້ຖືກນຳໄປພິຈາລະນາໃນການຕັດສິນວ່າ ການດັດແປງໂຄງການນັ້ນຈະສ້າງພາລະທີ່ເກີນຄວນຫຼືບໍ່ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່: ລັກສະນະແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການດັດແປງແກ້ໄຂ, ແຫຼ່ງຊ່ວຍເຫຼືອທາງການເງິນທີ່ມີຢູ່ຂອງເມືອງເພື່ອເຮັດການດັດແປງແກ້ໄຂ, ຜົນກະທົບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການອ່ານວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈະມີຕໍ່ການປະຕິບັດວຽກຂອງເມືອງທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ, ແລະຄວາມຖາວອນຂອງການດັດແປງທີ່ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ສະຖານທີ່.

ຖ້າວ່າ ການດັດແປງນັ້ນໄດ້ຖືກພິຈາລະນາວ່າຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດພາລະທີ່ເກີນຄວນ, ທາງເມືອງກໍຈະຊອກຫາທາງເລືອກອື່ນໆ ໃນການສະໜອງການເຂົ້າເຖິງອາຄານສະຖານທີ່ ຫຼືສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ການບໍລິການຕ່າງໆ.

ການເຂົ້າເຖິງໂຄງການ

ກົດຂັບງັດຍັງຮັບຮູ້ວ່າ ອົງການສາທາລະນະໃດໜຶ່ງແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເຮັດໃຫ້ອາຄານສະຖານທີ່ທີ່ມີຢູ່ຂອງຕົນ ແຕ່ລະແຫ່ງສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ແລະສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ໂດຍຜູ້ພິການກໍໄດ້, ຕາບໃດທີ່ໂຄງການນັ້ນໃນພາບລວມທັງໝົດແມ່ນສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້. ຍົກຕົວຢ່າງ, ການຕັດສິນໃຈຂອງເມືອງທີ່ຈະບໍ່ສ້າງທາງລາດຂອບຖະໜົນໃນບາງ ສະຖານທີ່ (ຫຼື ຈະສ້າງທາງລາດໃນພາຍຫຼັງຍ້ອນວ່າມັນບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນເລັ່ງດ່ວນ), ຕາບໃດທີ່ຍັງມີເສັ້ນທາງ ສຳລັບການເດີນທາງທີ່ສົມເຫດຜົນ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະບໍ່ມີທາງລາດຂອບຖະໜົນກໍຕາມ.

4.6 ການເຂົ້າເຖິງເວັບໄຊ

ໃນປີ 2017, ເມືອງພອທແລນດ໌ໄດ້ເລີ່ມວາງແຜນການປ່ຽນແທນລະບົບອິນເຕີເນັດຂອງຕົນຊຶ່ງມີອາຍຸດົນນານ 15 ປີແລ້ວ. ທິມວຸດແລການປ່ຽນເວັບໄຊຂອງພອທແລນດ໌ ອໍຣິກອນ (Portland Oregon Website Replacement, POWR) ໄດ້ໃຊ້ເວລາໜຶ່ງປີໃນການເຮັດວຽກກັບ PBOT ແລະເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຫ້ອງການອື່ນໆ ກ່ຽວກັບເວັບໄຊໃໝ່ນີ້. ເວັບໄຊໃໝ່ນີ້, ຊຶ່ງໄດ້ເລີ່ມເປີດໃຊ້ການໃນເດືອນມິຖຸນາ 2020, ໃຊ້ງ່າຍດາຍສຳລັບທຸກຄົນໃນຊຸມຊົນ ແລະເປັນໄປຕາມແນວທາງຊີ້ນຳການເຂົ້າເຖິງເນື້ອໃນຂອງເວັບໄຊ (Web Content Accessibility Guidelines, WCAG 2.1 Level AA). ເວັບໄຊສາມາດໃຊ້ການໄດ້ ແລະມີລັກສະນະເປັນກາງຕ່າງທຸກຄົນ, ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍໃຫ້ຄົນໃນຊຸມຊົນສາມາດຊອກຫາສິ່ງທີ່ຕົນຕ້ອງການໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ.

ເວັບໄຊ: [City of Portland, Oregon | Portland.gov](https://www.portland.gov)

4.7 ມາດຕະຖານການອອກແບບ ແລະລັກສະນະສະເພາະ

PBOT ໄດ້ພັດທະນາຄູ່ມືທາງເຕັກນິກກ່ຽວກັບຂໍ້ກຳນົດລາຍລະອຽດສະເພາະ ແລະແຜນການຕ່າງໆ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ເມື່ອມີການສ້າງທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ສັນຍານສຳລັບຄົນຍ່າງ, ບ່ອນຈອດລົດ, ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ແລະອົງປະກອບອື່ນໆ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ຢູ່ທີ່ ຫຼື ຄຽງຄູ່ໄປກັບທາງສາທາລະນະ, ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຈະໄດ້ຮັບການອອກແບບ ແລະສ້າງຂຶ້ນໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງກົດໝາຍ ADA. ຄູ່ມືຫຼັກແມ່ນມາຈາກ ຄູ່ມືກ່ຽວກັບອຸປະກອບຄວບຄຸມຈາລະຈອນ (Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD), ການບໍລິຫານຈັດການທາງຫຼວງຂອງຮັຖບານກາງ (Federal Highway Administration, FHWA), ແລະກົດຂໍ້ບັງຄັບ 2010 ADA. ມາດຕະຖານເຫຼົ່ານີ້ ແລະຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບຮູບແບບຂອງລະບົບຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ສາມາດເບິ່ງໄດ້ທີ່ເວັບໄຊມາດຕະຖານການແຕ້ມຮູບແລະລາຍລະອຽດຂອງເມືອງເພອທແລນດ໌ (PBOT's Standard Drawings & Details Webpage) ແລະທີ່ໜ້າ ADA ທີ່ລົງຄືເຫຼົ່ານີ້. ມາດຕະຖານຂອງ PBOT ແລະຂໍ້ກຳນົດສະເພາະໃນບາງອົງປະກອບແມ່ນເກີນຈາກຂໍ້ກຳນົດຂັ້ນຕ່ຳຂອງ ADA ຂອງຮັຖບານກາງ.

ເວັບໄຊ: [Standard Drawings & Details | The City of Portland, Oregon](#)

ເວັບໄຊ: [ADA Page | For Engineers, Contractors & Consultants | The City of Portland, Oregon](#)

4.8 ການກວດກາຄົ້ນນະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ແລະຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ

PBOT ປະຕິບັດວຽກໂດຍນຳໃຊ້ນະໂຍບາຍທີ່ເປັນລາຍລັກອັກສອນຫຼາຍສະບັບ, ລະບຽບການ, ຄຳສັ່ງ, ແລະກົດຂໍ້ບັງຄັບຕ່າງໆ. ນະໂຍບາຍໃໝ່ ຫຼື ນະໂຍບາຍທີ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂນັ້ນຈະຖືກກວດກາຄົ້ນໂດຍມີເຈດຕະນາໃນການກວດສອບໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າ ໂຄງການທັງໝົດຂອງ PBOT ນັ້ນສະໜັບສະໜູນເລື່ອງການເຂົ້າເຖິງຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ນະໂຍບາຍທີ່ມີຢູ່ ແລະລະບຽບການຕ່າງໆ ຈະໄດ້ຮັບການກວດກາຄົ້ນເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ນະໂຍບາຍແລະກົດລະບຽບແຕ່ລະອັນນັ້ນສະໜັບສະໜູນເລື່ອງການເຂົ້າເຖິງຢ່າງເຕັມສ່ວນ.

4.9 ການຝຶກອົບຮົມ

PBOT ສະເໜີການປະຊຸມສົນທະນາວຽກກ່ຽວກັບທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມກົດໝາຍ ADA ໃຫ້ແກ່ບັນດາເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະທີ່ປຶກສາຕ່າງໆ, ເພື່ອໃຫ້ຄວາມຮູ້ ແລະອະທິບາຍຮູບແບບ ແລະຂໍ້ກຳນົດຂອງການກໍ່ສ້າງ. ນອກຈາກນີ້ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຍັງໄດ້ເຂົ້າຮັບການອົບຮົມທີ່ກະຊວງຄົມມະນາຄົມຮັຖອໍຣິກອນ (Oregon Department of Transportation, ODOT) ກ່ຽວກັບແນວທາງປະຕິບັດທີ່ດີທີ່ສຸດສຳລັບຮູບແບບຂອງທາງລາດຂອບຖະໜົນ ແລະການກວດສອບ. PBOT ຍັງມີການຝຶກອົບຮົມເລື່ອງຄວາມສະເໝີພາບກັນທີ່ເປັນພາກບັງຄັບ ຊຶ່ງຈະໃຫ້ແຈ້ງມຸມທີ່ກວ້າງຂວາງກ່ຽວກັບຄວາມສະເໝີພາບໃນດ້ານການຂົນສົ່ງເດີນທາງເມື່ອຮັບໃຊ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໃຊ້ ລະບົບການຂົນສົ່ງທຸກຄົນ. ການຝຶກອົບຮົມເຫຼົ່ານີ້ແລະອື່ນໆ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ, ຈະລິເລີ່ມໃນອະນາຄົດເພື່ອໃຫ້ເນື້ອໃນໃນປັດຈຸບັນແລະຕໍ່ເນື່ອງແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ແລະບັນດາທີ່ປຶກສາຕ່າງໆ.



5. ໂຄງການແລະແຜນການອື່ນໆ ທີ່ຍົກລະດັບການເຂົ້າເຖິງ

PBOT ຍຶດໝັ້ນຕໍ່ເລື່ອງການເຂົ້າເຖິງຢ່າງເຕັມສ່ວນໃນລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະໃນໂຄງການຂອງຕົນ. ນອກຈາກຕາຕະລາງການກຳຈັດອຸປະສັກພາຍໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້ແລ້ວ, ຍັງມີແຜນງານອື່ນໆ ຫຼາຍແຜນຂອງ PBOT ຫຼືຂອງເມືອງ ແລະແຜນການຕ່າງໆ ທີ່ຈະແກ້ໄຂບັນຫາອົງປະກອບຂອງການເຂົ້າເຖິງລະບົບການຂົນສົ່ງ.

5.1 ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ ແລະສ່ວນເສີມຕ່າງໆ ຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌

ເມືອງພອທະແລນດ໌ສະໜອງໂຄງການທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ແລະການບໍລິການຕ່າງໆ ໃນສະຖານທີ່ບໍລິການຫຼາຍແຫ່ງ ໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ຢູ່ອາໄສຂອງເມືອງ ແລະເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ບັນດາຜູ້ມາຢ້ຽມຢາມຂອງເມືອງ. ອາຄານສະຖານທີ່ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫຼາຍແຫ່ງ ລວມມີ ອາຄານຂອງເມືອງ, ບ່ອນຈອດລົດ, ແລະສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະໄດ້ຮັບການບໍລິຫານຈັດການໂດຍໜ່ວຍງານເອກະຊົນ ຫຼື ໜ່ວຍງານສາທາລະນະ. ເມື່ອຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງໜ່ວຍງານໜຶ່ງສິ້ນສຸດລົງ ແລະອີກໜ່ວຍງານໜຶ່ງຫາກໍ່ເລີ່ມຂຶ້ນນັ້ນ ບາງເທື່ອອາດເບິ່ງວ່າບໍ່ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັນ ແລະບໍ່ສຳຄັນສຳລັບບັນດາຜູ້ຢູ່ອາໄສ ຫຼື ແຂກຜູ້ມາຢ້ຽມຢາມຂອງເມືອງ ແຕ່ວ່າມັນກໍ່ສາມາດເຮັດໃຫ້ທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງອາຄານສະຖານທີ່ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທຸກແຫ່ງຂອງເມືອງໄດ້ ລວມທັງ ໂຄງການ ແລະການບໍລິການຕ່າງໆ. ເນື່ອງຈາກລັກສະນະທຸລະກິດທີ່ມີເອກະລັກສະເພາະຂອງໜ່ວຍງານທີ່ຫຼາກຫຼາຍ, ສະນັ້ນຈຶ່ງບາກົດມີແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ຫຼາຍແຜນສຳລັບເມືອງ.

ໃນເດືອນພຶດສະພາ 2014, ສະພາເມືອງໄດ້ອະນຸມັດແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ ຊຶ່ງໄດ້ເວົ້າເຖິງອົງປະກອບທີ່ກວ້າງຂວາງ ແລະມີຢູ່ທົ່ວໄປຂອງອາຄານສະຖານທີ່ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງເມືອງ. ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌ກໍ່ແມ່ນຜົນຂອງການປະເມີນທີ່ລະອຽດກ່ຽວກັບອາຄານສະຖານທີ່ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໃນເຂດເທດສະບານຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌ ຊຶ່ງເປັນບ່ອນທີ່ມີໂຄງການ, ກິດຈະກຳ, ແລະການບໍລິການຕ່າງໆ ສຳລັບປະຊາຊົນ. ແຜນໄລຍະການປ່ຽນຜ່ານນີ້ ຍັງລວມມີ ໂຄງສ້າງບ່ອນຈອດລົດ, ຊຶ່ງຈະກ່ຽວພັນໂດຍກົງກັບການເຂົ້າເຖິງລະບົບການຂົນສົ່ງ.

ເວັບໄຊ: [City of Portland ADA Title II Transition Plan](#)

ໃນເດືອນສິງຫາ 2015, ສະພາເມືອງໄດ້ອະນຸມັດການປັບປຸງອາຄານແລະສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກໃນສວນສາທາລະນະ ເຂົ້າໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງນັ້ນ. ສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກສໍາລັບສວນສາທາລະນະແລະສະຖານທີ່ພັກຜ່ອນຫຍ່ອນໃຈຂອງພອທແລນດ໌ (Portland Parks & Recreation, PP&R) ໄດ້ຮັບການປະເມີນໃນຖານະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ. ເນື່ອງຈາກວ່າສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ສໍາລັບປະຊາຊົນນັ້ນມີຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ (260 ແຫ່ງ), ສະນັ້ນ ການປະເມີນຜົນຈຶ່ງໃຊ້ໄວລາເຮັດໃຫ້ສໍາເລັດດົນນານກວ່າບັນດາຫ້ອງການອື່ນໆ ຊຶ່ງສິ່ງຜົນໃຫ້ມີການອັບເດດຂໍ້ມູນລ່າສຸດສະເພາະພາກສວນສາທາລະນະ.

ເວັບໄຊ: [City of Portland ADA Title II Transition Plan Parks Update](#)

ໃນເດືອນທັນວາ 2016, ສະພາເມືອງໄດ້ອະນຸມັດການປັບປຸງຂໍ້ມູນລ່າສຸດສໍາລັບອາຄານສະຖານທີ່ຈັດງານສະແດງ ສີລະປະ ໂດຍໃຫ້ເປັນພື້ນຖານຢູ່ໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ. ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງສະຖານທີ່ຈັດງານສະແດງສີລະປະສາມແຫ່ງ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ – Portland's 5 Centers for the Arts – the Keller Auditorium, Arlene Schnitzer Concert Hall ແລະ Antoinette Hatfield Hall. ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຕໍ່ເນື່ອງແລະສອດຄ່ອງກັບຄວາມພະຍາຍາມທີ່ມີຢູ່, ຈຶ່ງໄດ້ມີການນໍາໃຊ້ທີມທີ່ປຶກສາເດີມ ແລະວິທີການອັນດຽວກັນໃນການດໍາເນີນການ ປະເມີນຜົນທີ່ Portland's 5 venues ໃນຕົ້ນປີ 2016.

ເວັບໄຊ: [City of Portland ADA Title II Transition Plan Performing Arts Venues Update](#)

ການປັບປຸງຂໍ້ມູນໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານທີ່ເນັ້ນໃສ່ການຂົນສົ່ງນີ້ແມ່ນມີເຈດຕະນາເພື່ອສະໜອງໂຄງຮ່າງໜຶ່ງ ສໍາລັບວຽກງານການປັບປຸງທີ່ຕໍ່ເນື່ອງຂອງສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກຂອງເມືອງສໍາລັບປະຊາຊົນທີ່ ພິການ. ນີ້ແມ່ນເອກະສານທີ່ໃຊ້ການໄດ້, ໄດ້ຮັບການປັບປຸງຂໍ້ມູນເປັນປະຈຳເມື່ອມີການກໍາຈັດອຸປະສັກສໍາເລັດແລ້ວ, ແລະສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກໃໝ່ໆ ກໍຈະເຂົ້າມາຢູ່ພາຍໃຕ້ການເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼືການຄວບຄຸມຂອງເມືອງ.

5.2 ແຜນການ PedPDX

PedPDX ແມ່ນແຜນຫຼັກສໍາລັບຄົນຍ່າງຖະໜົນໃນທົ່ວເມືອງຂອງພອທແລນດ໌ (Portland's Citywide Pedestrian Master Plan). ໂດຍຜ່ານ PedPDX, ເມືອງພອທແລນດ໌ເຫັນດີນຳວ່າ ການຍ່າງນັ້ນແມ່ນພື້ນຖານສິດທິຂອງມະນຸດ ແລະເປັນວິທີການພື້ນຖານທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດຂອງການເດີນທາງ. PedPDX ຮັບຮອງວ່າ ການຍ່າງຈະມີຄວາມປອດໄພ, ສາມາດເຮັດໄດ້, ແລະເປັນປະສົບການທີ່ດຶງດູດສໍາລັບທຸກຄົນໃນພອທແລນດ໌ ໂດຍການວາງປະເດັນດ້ານຄົນຍ່າງໃຫ້ຢູ່ພາກສ່ວນໜ້າສຸດຂອງນະໂຍບາຍຂອງເມືອງ, ການລົງທຶນ, ແລະການອອກແບບ. ແຜນໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນກັບທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ແລະການປັບປຸງທາງມ້າລາຍ, ຄຽງຄູ່ໄປກັບການລົງທຶນອື່ນໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຍ່າງມີຄວາມປອດໄພຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະສະດວກຫຼາຍຂຶ້ນໃນທົ່ວເມືອງ.

ແຜນການຈະຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຍຸດທະສາດສໍາຄັນ ແລະເຄື່ອງມືຕ່າງໆ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ພອທແລນດ໌ເປັນເມືອງທີ່ເໝາະສົມຕໍ່ຫຼາຍໃນການຍ່າງສໍາລັບທຸກຄົນ, ລວມເຖິງ ບັນດາຜູ້ພິການ. ຍຸດທະສາດຕ່າງໆ ທີ່ສ່ວນຫຼາຍແລ້ວ ສະໜັບສະໜູນໂດຍກົງຕໍ່ເລື່ອງການເຂົ້າເຖິງ ລວມມີ ການແກ້ໄຂບັນຫາຊ່ອງວ່າງໃນເຄືອຂ່າຍຖະໜົນທີ່ສໍາຄັນສໍາລັບຄົນຍ່າງ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະການບໍາລຸງຮັກສາທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນທີ່ບໍ່ມີສິ່ງກົດຂວາງ, ແລະການເຮັດວຽກກັບນັກພັດທະນາ, ປະຊາຊົນຜູ້ຢູ່ອາໄສ, ແລະເຈົ້າຂອງອະສັງຫາລິມະຊັບຕ່າງໆ ເພື່ອສະໜອງການປັບປຸງແກ້ໄຂທາງສໍາລັບຄົນຍ່າງ.

ເວັບໄຊ: [PedPDX Documents | The City of Portland, Oregon](#)

5.3 ແຜນງານຖະໜົນເຂດເພື່ອນບ້ານ

ໃນພອທແລນດ໌, ມີຈຳນວນຖະໜົນຕ່ຳກວ່າ 4% (ລະຍະທາງ 50 ໄມ ຈາກ 1,181 ໄມ) ທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ - ດິນ ແລະ ຫີນແຮ່. ອີກ 17% (200 ໄມ) ຂອງຖະໜົນແມ່ນໃຊ້ປະໂຫຍດບໍ່ໄດ້ຫຼາຍ - ການປູທາງ ແລະ/ຫຼື ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນບາງແຫ່ງ, ແຕ່ບໍ່ມີຂອບຖະໜົນ. ຖະໜົນທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງທີ່ມີລະຍະທາງ 250 ໄມເຫຼົ່ານີ້ເຮັດໃຫ້ຍາກລ່າບາກສໍາລັບຜູ້ຄົນທີ່ຈະ

ຍ່າງໄປມາໄດ້ຢ່າງບອດໄພ ແລະງ່າຍດາຍໃນທ້ອງຖານຂອງເຂົາເຈົ້າ. ອົງຕາມການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ, ໂຄງຮ່າງຂອງແຜນງານຖະໜົນເຂດເພື່ອນບ້ານ (Neighborhood Streets program) ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍກວມເອົາອົງປະກອບເພີ່ມເຕີມຂອງແຜນງານເຂົ້າໄວ້ນຳ ເພື່ອຊ່ວຍໃນການແກ້ໄຂບັນຫາລະບົບໂຄງສ້າງພື້ນຖານດ້ານຖະໜົນຫົນທາງທີ່ຂາດແຄນໃນເຂດເພື່ອນບ້ານ.

ເວັບໄຊ: [Neighborhood Streets Framework | The City of Portland, Oregon](#)

5.4 ແຜນງານການຂີ່ລົດຖີບທີ່ປັບໃຫ້ເໝາະສົມ

ໂດຍການເລີ່ມຕົ້ນໃນຖານະເປັນແຜນງານນຳຮ່ອງໃນລະດູໃບໄມ້ປີ 2017 ແລະດຽວນີ້ກາຍເປັນແຜນງານມາດຕະຖານຂອງ PBOT, ພອທແລນດ໌ໄດ້ປະສານງານແຜນງານໜຶ່ງເພື່ອສະເໜີການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນທາງກາຍະພາບເຂົ້າໃນລະບົບການແບ່ງບັນລົດຖີບ BIKETOWN ຂອງເມືອງ. ດ້ວຍການອອກແບບໃຫ້ເປັນພັນທະມິດກັບບັນດາຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສັ້ນຈາກຊຸມຊົນຜູ້ພິການ, ໂຄງການແບ່ງບັນລົດຖີບ Adaptive BIKETOWN ແມ່ນໂຄງການໃຫ້ເຂົ້າລົດຖີບຊະນິດທີ່ດັດປັບໄດ້ຂອງເມືອງພອທແລນດ໌. ເປົ້າໝາຍກໍ່ແມ່ນເພື່ອເພີ່ມການເຂົ້າເຖິງການຂີ່ລົດຖີບໃຫ້ສຳລັບປະຊາຊົນຜູ້ພິການ. PBOT ເປັນພັນທະມິດກັບ Kerr Bikes ເພື່ອຈັດຫາລົດຖີບຈຳນວນ 15 ຊຸດ, ລວມເຖິງ ລົດຖີບທົ່ວໄປ, ລົດສາມລໍ້, ລົດຖີບແບບສອງຕອນ, ແລະລົດຖີບໄຟຟ້າ. ຈຸດເນັ້ນກໍ່ແມ່ນການໃຫ້ເຂົ້າລົດຖີບຈາກໃນລະຍະສັ້ນ ຫາ ການເຂົ້າໃນລະຍະດົນບານກາງ. ຈຳນວນຄົນຂີ່ລົດຖີບໃນລະບົບ Adaptive BIKETOWN ໄດ້ເພີ່ມຈຳນວນຂຶ້ນໃນແຕ່ລະປີ.

ເວັບໄຊ: <http://adaptivebiketown.com/>



5.5 ການໃຊ້ຖະໜົນຮ່ວມກັນ

ການຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີທາງສາທາລະນະເພີ່ມເຕີມສຳລັບໂຄງການຕ່າງໆ ນັ້ນແມ່ນເກີດຂຶ້ນເປັນບາງຄັ້ງຄາວ ແຕ່ວ່າ ທາງສາທາລະນະນັ້ນແມ່ນສິ່ງໃຊ້ສອຍປະຈຳທີ່ແນ່ນອນໃນພື້ນທີ່ສ່ວນຫຼາຍຂອງພອທແລນດ໌. ເມື່ອຮູບແບບການຂົນສົ່ງໃໝ່ໆ ມີໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ ແລະການແຂ່ງຂັນກັນກໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນສຳລັບການນຳໃຊ້ທາງສາທາລະນະທີ່ສ້ອມແປງແລ້ວ, ທາງ PBOT ກໍ່ຮັບຮູ້ເຖິງຄວາມຈຳເປັນໃນການຮັບປະກັນເຖິງຄວາມບອດໄພ ແລະຄວາມຍືດຫຍຸ່ນໃນການນຳໃຊ້ຖະໜົນ. ແຜນງານຫຼາຍຢ່າງຂອງເມືອງ, ແຜນການ, ແລະໂຄງການຕ່າງໆ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຊອກຫາຍຸດທະສາດການໃຊ້ຖະໜົນຮ່ວມກັນໃນສ່ວນທີ່ກ່ຽວພັນກັບວຽກງານສະເພາະຂອງຕົນ. ອີກຕົວຢ່າງ, PedPDX, Strategy 5.2 ລວມມີ ພາກສ່ວນກ່ຽວກັບຖະໜົນທີ່ໃຊ້ຮ່ວມກັບຄົນຢ່າງຖະໜົນ. ທີ່ປຶກສາຈະນຳໃຊ້ຄວາມຊ່ຽວຊານໃນການພັດທະນາກັບຫ້ອງການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບຍຸດທະສາດໃນການປະເມີນຜົນການອອກແບບຖະໜົນທີ່ເໝາະສົມ. ໂດຍຜ່ານຄວາມພະຍາຍາມໃນບັດຈຸບັນ ແລະຕະຫຼອດລະຍະຂອງ

ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ, PBOT ຈະພັດທະນາ ນະໂຍບາຍ ແລະຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ເພື່ອນຳໄປໃຊ້ກັບໂຄງການຕ່າງໆ ໃນອະນາຄົດ.

5.6 PDX WAV

ເພື່ອບັບປຸງການບໍລິການທີ່ກຳລັງເປັນທີ່ຕ້ອງການຂອງປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ໃຊ້ອຸປະກອນຊ່ວຍໃນການເຄື່ອນທີ່ໄປມາ, PBOT ໄດ້ພັດທະນາ PDX WAV, ຊຶ່ງເປັນໂຄງການໜຶ່ງທີ່ເຮັດໃຫ້ການບໍລິການລົດຮັບຈ້າງ ເຊື້ອຖືໄດ້, ບອດໄຟ ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ງ່າຍຂຶ້ນ.

ໂດຍແຕກຕ່າງຈາກໂຄງການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ສຳລັບປະຊາຊົນຜູ້ພິການ, PDX WAV ຮັບໃຊ້ບັນດາລູກຄ້າຜູ້ທີ່ຕ້ອງການການເດີນທາງໃນດຽວນັ້ນ. ການບໍລິການຕາມຄວາມຕ້ອງການຈາກຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຕ່າງໆ ໄດ້ແກ່ ລົດຕັກຊີ ແລະບໍລິສັດ TNC (Uber ແລະ Lyft) ໃນພອກທະແລນດັ່ງກ່າວແລະສະໂດກໃນການນຳໃຊ້, ບອດໄຟ ແລະເຊື້ອຖືໄດ້. ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງລົງທະບຽນລ່ວງໜ້າກັບ PDX WAV ແລະທ່ານບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງນັ່ງລົດຮ່ວມກັບຄົນອື່ນທີ່ທ່ານບໍ່ຮູ້ຈັກ.

ເວັບໄຊ: [PDX WAV](#)

5.7 ເສັ້ນທາງໄປໂຮງຮຽນທີ່ບອດໄຟ

ໂຄງການເສັ້ນທາງໄປໂຮງຮຽນທີ່ບອດໄຟ (Safe Routes to School, SRTS) ຂອງ PBOT ແມ່ນໂຄງການຄວາມຮ່ວມມືກັນລະຫວ່າງເມືອງພອກທະແລນ, ບັນດາໂຮງຮຽນ, ເພື່ອນບ້ານ, ແລະອົງການຕ່າງໆ ໃນຊຸມຊົນ, ແລະອົງການອື່ນໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເລື່ອງການຍ່າງ ແລະການຂີ່ລົດຖີບໃນເຂດອ້ອມຮອບເພື່ອນບ້ານ ແລະໂຮງຮຽນນັ້ນເປັນເລື່ອງມ່ວນຊື່ນ, ງ່າຍດາຍ ແລະດີຕໍ່ສຸຂະພາບ. ວິດສະວະກອນດ້ານການສັນຈອນຂອງ SRTS ເຮັດວຽກຕະຫຼອດປີເພື່ອບັບປຸງຖະໜົນຫົນທາງ, ສັນຍານ ແລະປ້າຍຕ່າງໆ ອ້ອມຮອບໂຮງຮຽນ. ການບັບປຸງເຫຼົ່ານີ້ເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ພຽງແຕ່ກັບບັນດານັກຮຽນ ແລະຄອບຄົວນັກຮຽນເທົ່ານັ້ນ, ແລະປະຊາຊົນຜູ້ພິການບາງຄົນ, ແຕ່ຍັງເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ຊຸມຊົນ ແລະເພື່ອນບ້ານທີ່ຢູ່ອ້ອມຮອບໂຮງຮຽນດ້ວຍ.

ເວັບໄຊ: [Safe Routes to School | The City of Portland, Oregon](#)



5.8 ກະເບົ້າຄ່າເດີນທາງ

ກະເບົ້າຄ່າເດີນທາງ (Transportation Wallet) ແມ່ນຮູບແບບຂອງບັດຜ່ານ ແລະເຄຣດິດສຳລັບນຳໃຊ້ໃນການໂດຍສານ, ໃຊ້ກັບລົດລາງ Portland Streetcar, ລົດຖີບແບບເຊົ່າ, ແລະລົດຈັກ. ມັນແມ່ນອຸດທະສານທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະລາຄາຖືກ ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນບັນຫາເລື່ອງບ່ອນຈອດລົດ ແລະບັນຫາລົດຕິດ ໂດຍການເພີ່ມການເດີນທາງໂດຍລົດໂດຍສານ, ແລະໂດຍການຂີ່ລົດຖີບ, ການຍ່າງ, ແລະການຂີ່ລົດຈັກ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ມັນຈະບໍ່ໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອສະໜອງສຳລັບຜູ້ພິການ, ແຕ່ໂຄງ

ການນີ້ກໍ່ມີໃຫ້ສໍາລັບຜູ້ຊົມໃຈທຸກຄົນ ແລະເມື່ອນໍາໃຊ້ແລ້ວ, ກໍ່ເຮັດໃຫ້ການໄປມາໃນເມືອງເພື່ອທ່າແຊມດັ່ງນັ້ນສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ແລະສະດວກຫຼາຍຂຶ້ນ.



6. ການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນ ແລະເງິນທຶນ

6.1 ເກນໃນການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນ

ທາງລາດຂອບຖະໜົນ

ຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍິນຍອມ CREEC ສັ່ງໃຫ້ເມືອງເພອທແລນດ໌ຕ້ອງຈັດຫາລາຍຊື່ຂອງສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ທາງເມືອງວາງແຜນວ່າຈະຕິດຕັ້ງທາງລາດຂອບຖະໜົນທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ໃນທຸກປີ ສຳລັບປັບປະຕິທິນທີ່ຈະມາຮອດ.

ວິທີການໃນການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຕໍ່ໄປນີ້ຈະຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບທາງລາດຂອບຖະໜົນ ຊຶ່ງບໍ່ແມ່ນຈຳພວກທີ່ກໍ່ສ້າງແລ້ວ ຫຼື ແກ້ໄຂແລ້ວ ໃນສ່ວນທີ່ກ່ຽວພັນກັບການກໍ່ສ້າງໃໝ່, ລວມເຖິງ ໂຄງການຫຼັກຕ່າງໆ ແລະໂຄງການພັດທະນາຂອງເອກະຊົນ.

ຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍິນຍອມ CREEC ລະບຸການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງການເຮັດທາງລາດຂອບຖະໜົນທີ່ທາງເມືອງຄວນພິຈາລະນາຕາມທີ່ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ຈະຮັບໃຊ້ໃນພື້ນທີ່, ຊຶ່ງມີດັ່ງນີ້:

1. ບັນດາສະຖານທີ່ຫ້ອງການຂອງຮັຖ, ສັງກັສຕ່າງໆ, ໂຮງຮຽນ, ແລະສວນສາທາລະນະ (ລວມເຖິງ ທາງສາທາລະນະສຳລັບຄົນຍ່າງທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບອາຄານສະຖານທີ່ທີ່ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ດຳເນີນການ, ແລະເສັ້ນທາງຍ່າງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງທາງສາທາລະນະສຳລັບຄົນຍ່າງໄປຫາທາງເຂົ້າຫຼັກຂອງອາຄານສະຖານທີ່ດັ່ງກ່າວນັ້ນ);
2. ທາງຍ່າງໃນອາຄານສຳລັບການຂົນສົ່ງ;
3. ໂຮງໝໍ, ສະຖານພະຍາບານ, ສະຖານທີ່ຢູ່ອາໄສແບບມີການຊ່ວຍເຫຼືອພາຍໃນ, ແລະອາຄານສະຖານທີ່ທີ່ຄ້າຍຄືກັນອື່ນໆ;
4. ສະຖານທີ່ສຳລັບສາທາລະນະ, ເຊັ່ນ ເຂດທີ່ເປັນບ່ອນການຄ້າ ແລະທຸລະກິດ;
5. ອາຄານສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ມີນາຍຈ້າງຢູ່; ແລະ
6. ເຂດເພື່ອນບ້ານທີ່ເປັນທີ່ຢູ່ອາໄສ.

PBOT ຈະເລືອກສະຖານທີ່ທີ່ຈະເຮັດທາງລາດຂອບຖະໜົນທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ເປັນປະຈຳທຸກປີ ໂດຍປະຕິບັດຕາມວິທີການທີ່ສະເໜີຕໍ່ໄປນີ້.

1. ຕາມແຜນທີ່ຕໍາແໜ່ງຂອງບັນດາຫ້ອງການຂອງຮັຖ, ອາຄານສະຖານທີ່ຂອງຮັຖ, ໂຮງຮຽນ, ແລະສວນສາທາລະນະຕ່າງໆ.

ເມືອງຈະເລີ່ມຕົ້ນທີ່ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ຕາມທີ່ຈັດລຳດັບໄວ້ໃນຄຳສັ່ງສານ CREEC, ໂດຍສະເພາະແມ່ນບັນດາຫ້ອງການ, ອາຄານສະຖານທີ່ຂອງຮັຖ, ໂຮງຮຽນ ແລະສວນສາທາລະນະຕ່າງໆ (ລວມເຖິງ ທາງສາທາລະນະສຳລັບຄົນຍ່າງທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບອາຄານສະຖານທີ່ທີ່ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ດຳເນີນການ, ແລະເສັ້ນທາງຍ່າງເຊື່ອມຕໍ່ທາງສາທາລະນະສຳລັບຄົນຍ່າງ ໄປຫາທາງເຂົ້າຫຼັກຂອງອາຄານສະຖານທີ່ດັ່ງກ່າວ).

2. ນຳໃຊ້ບັນຊີລາຍການສະຖານທີ່ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວເພື່ອຊອກເບິ່ງວ່າຍັງມີບ່ອນໃດແດ່ທີ່ຍັງຂາດທາງລາດຂອບຖະໜົນ ຫຼື ຕ້ອງການການສ້າງແບ່ງແກ້ໄຂ.

ເມືອງຈະປຸງບັນທຶກຕໍາແໜ່ງຂອງສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ໃນ ‘ຂັ້ນຕອນທີໜຶ່ງ’ ໃສ່ກັບບັນຊີລາຍການທາງລາດຂອບຖະໜົນຂອງສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ຍັງຂາດແຄນທາງລາດ ຫຼື ບ່ອນທີ່ມີທາງລາດແຕ່ວ່າບໍ່ເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດໃນທາງເຕັກນິກ. ການສ້າງທາງລາດຂອບຖະໜົນນັ້ນຈະສ້າງໃຫ້ກ່ອນສຳລັບບັນດາເສັ້ນທາງສຳລັບການເດີນທາງ (ຟາຍໃນທາງສາທາລະນະໄປຫາບ່ອນທາງເຂົ້າຫຼັກຂອງອາຄານສະຖານທີ່).

3. ນຳໃຊ້ເຄືອຂ່າຍ Pedestrian Priority Network (ເຄືອຂ່າຍຖະໜົນຫົນທາງສຳລັບຄົນຍ່າງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ໄປບ່ອນລົດໂດຍສານ ແລະສະຖານທີ່ສຳຄັນອື່ນໆ) ຂອງເມືອງແລນດ໌ ເພື່ອຈັດການຕາມນະໂຍບາຍຂອງເມືອງທີ່ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງຄົນຍ່າງຖະໜົນ, ຄວາມປອດໄພ ແລະຄວາມສະເໝີພາບກັນ.



ຮູບພາບກ່ອນແລະຫຼັງຂອງທາງລາດຂອບຖະໜົນໃນເມືອງແລນດ໌.

ເຄືອຂ່າຍຖະໜົນ Pedestrian Priority Network ສະທ້ອນໂດຍກົງເຖິງການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນໂດຍອີງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຄົນໃຊ້ທາງຍ່າງ. ການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງທາງສາທາລະນະທີ່ກ່ຽວພັນກັບຄວາມປອດໄພ (“ບັນດາຖະໜົນທີ່ມີອຸບັດຕິເຫດເຮັດໃຫ້ຄົນຍ່າງຕາຍ ຫຼື ບາດເຈັບ”) ແລະຄວາມຕ້ອງການດ້ານຄວາມສະເໝີພາບ (“ພື້ນທີ່ທີ່ຮັບໃຊ້ຜູ້ຄົນທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງເພິ່ງພາການຍ່າງເປັນຫຼັກ”) ໄດ້ຖືກເອົາໃຈໃສ່ກ່ອນໃນໂຄງການ Pedestrian Priority Network ໃນຖານະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງຮ່າງການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງ PedPDX. PBOT ໄດ້ໃຊ້ເວລາສອງປີໃນການເຮັດວຽກຮ່ວມກັບຊຸມຊົນໃນການພັດທະນາ PedPDX, ເພື່ອຊີ້ນຳນະໂຍບາຍຂອງເມືອງແລນດ໌ ແລະການລົງທຶນຕ່າງໆ ໃນຕະຫຼອດໄລຍະ 20 ປີຂ້າງໜ້າ. ແຜນງານນັ້ນຈະໃຫ້ ຄະແນນສຳລັບຖະໜົນແຕ່ລະເສັ້ນ ພາຍໃຕ້ການຈັດປະເພດຂອງທາງມ້າລາຍ ຊຶ່ງຄະແນນນັ້ນຈະສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງລະດັບຂອງຄວາມຕ້ອງການຂອງຄົນຍ່າງໃນການໃຊ້ຖະໜົນເສັ້ນນັ້ນ. ການຈັດການທີ່ອີງໃສ່

ຄວາມຕ້ອງການເປັນຫຼັກນັ້ນຈະຮັບປະກັນວ່າ ການປັບປຸງນັ້ນຈະດຳເນີນການໃຫ້ກ່ອນສຳລັບບັນດາຖະໜົນທີ່ໃຊ້ເປັນເສັ້ນທາງໄປສູ່ທາງຢ່າງຕ່າງໆ ບ່ອນທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການໃຊ້ງານຫຼາຍທີ່ສຸດ.

4. ຊອກຫາການທັບຊ້ອນກັບສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ຖືກຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນໜ້ອຍກວ່າໃນຂໍ້ຕົກລົງການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນ (CREEC Settlement Priority)

- ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນກັບສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ມີທາງເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາຜືນທີ່ອື່ນໆ ທີ່ຖືກລະບຸວ່າມີຄວາມສຳຄັນໜ້ອຍກວ່າໃນຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍິນຍອມ CREEC, ໂດຍສະເພາະຕາມລຳດັບດັ່ງລຸ່ມນີ້:
- ທາງຢ່າງໃນອາຄານສຳລັບການຂົນສົ່ງ;
- ໂຮງໝໍ, ສະຖານພະຍາບານ, ສະຖານທີ່ຢູ່ອາໄສແບບມີການຊ່ວຍເຫຼືອພາຍໃນ, ແລະອາຄານສະຖານທີ່ທີ່ຄ້າຍຄືກັນອື່ນໆ;
- ສະຖານທີ່ສຳລັບສາທາລະນະ, ເຊັ່ນ ເຂດທີ່ເປັນບ່ອນການຄ້າ ແລະທຸລະກິດ;
- ອາຄານສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ທີ່ມີນາຍຈ້າງຢູ່ ແລະ
- ເຂດເພື່ອນບ້ານທີ່ເປັນທີ່ຢູ່ອາໄສ.

ເພື່ອໃຫ້ເປັນໄປໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ, PBOT ຈະນຳໃຊ້ຍຸດທະສາດດ້ານການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກ່ອນອັນດຽວກັນນີ້ກັບບັນດາສັນຍານສຳລັບຄົນຍ່າງ, ທາງຢ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ປ້າຍຈອດລົດໂດຍສານ, ບ່ອນຈອດລົດ, ແລະອົງປະກອບຕ່າງໆ ໃນລະບົບການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ເມື່ອມີການຕິດຕັ້ງ ຫຼືແກ້ໄຂສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນ ນອກຂົງເຂດຂອງໂຄງການຫຼັກ ແລະການພັດທະນາຂອງເອກະຊົນ.

6.2 ທຶນສະໜັບສະໜູນ

ມີຫຼາຍວິທີການໃນການນຳໃຊ້ກອງທຶນຕ່າງໆ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາເລື່ອງທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ສັນຍານສຳລັບຄົນຍ່າງຂ້າມທາງ, ປ້າຍຈອດລົດໂດຍສານ, ສວນສາທາລະນະທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້, ທາງຢ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ແລະອົງປະກອບອື່ນໆ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ຄຽງຄູ່ໄປກັບ ຫຼື ພາຍໃນທາງສາທາລະນະ ແລະການດັດແປງໃນນະໂຍບາຍ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ແລະລະບຽບການຂອງກົມຂົນສົ່ງ ເພື່ອສະໜອງການເຂົ້າເຖິງໂຄງການແບບເຕັມສ່ວນ. ມາດຕາ 4.0 ແລະ 5.0 ລະບຸໂຄງການ ແລະແຜນງານຕ່າງໆ ທີ່ສ້ອມແປງແກ້ໄຂອົງປະກອບເຫຼົ່ານີ້ໃນຖານະເປັນພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງວຽກງານຂອງເຂົາເຈົ້າ.

ໃນຖານະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມຍິນຍອມ CREEC, PBOT ໄດ້ມຸ່ງໝັ້ນທີ່ຈະດຳເນີນການສ້ອມແປງແກ້ໄຂທາງລາດຂອບຖະໜົນຈຳນວນ 1,500 ແຫ່ງຕໍ່ປີ ເປັນເວລາ 12 ປີ ຈົນຮອດປີ 2030. ການແປງເທົ່າກັນນີ້ຈະຄິດໄລ່ເປັນເງິນປະມານ \$14 ລ້ານຕໍ່ປີ ຕາມຂໍ້ຕົກລົງ. ແຜນງານທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມການຮ້ອງຂໍນັ້ນແມ່ນພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງຄວາມມຸ່ງໝັ້ນທີ່ມີທຶນສະໜັບສະໜູນນີ້.

ໂຄງການຕ່າງໆ ທີ່ສົ່ງມອບແຜນງານທີ່ເປັນຮູບແບບນັ້ນຈະລວມເຖິງ ເງິນທຶນສຳລັບອົງປະກອບຕ່າງໆ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຊຶ່ງກ່ຽວຂ້ອງ ແລະເໝາະສົມພາຍໃນຂອບເຂດຂອງໂຄງການເຫຼົ່ານັ້ນ.

ໂຄງການການປັບປຸງຫຼັກ (CIP) ທັງໝົດ ແລະໂຄງການການບຳລຸງຮັກສາ ຈະໃຫ້ທຶນອຸ້ມຊູອົງປະກອບຕ່າງໆ ໃນລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ຊຶ່ງໂຄງການຂອງເຂົາເຈົ້າກະຕຸ້ນໃຫ້ເຮັດການສ້ອມແປງແກ້ໄຂ.



7. ການອອກໄປຫາປະຊາຊົນແລະການມີສ່ວນຮ່ວມ

7.1 ກິດຈະກຳສາທາລະນະ

ຮ່າງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານໄດ້ຖືກປ່ອຍອອກມາໃນລະດູໃບໄມ້ຫຼ້າ ປີ 2020. ຂໍ້ມູນແມ່ນມີໃຫ້ທາງເວັບໄຊ ພ້ອມກັບວົງຄົນທີ່ສົ່ງໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສັ້ນຕາມລາຍຊື່ທີ່ບັງໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້. ສຳເນົາສະບັບເພີ່ມຂອງແຜນງານນີ້ໄດ້ສົ່ງໃຫ້ແກ່ບັນດາອົງການຕ່າງໆ ແລະບຸກຄົນຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸຢູ່ໃນພາກຜະໜວກ 12.3 ແລະຈັດຫາໃຫ້ແກ່ໃຜກໍຕາມທີ່ຮ້ອງຂໍ.

ເນື່ອງຈາກພະຍາດໂຄວິດ-19, ການປະຊາສຳພັນຈະດຳເນີນການຜ່ານທາງອອນລາຍທີ່ມີການອັບເດດຂໍ້ມູນເປັນ ປະຈຳ. ການປະຊຸມສົນທະນາແບບໂຕ້ຕອບກັນຈະໄດ້ຖືກສະເໜີໃຫ້ມີເພື່ອໃຫ້ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມສາມາດຖາມຄຳຖາມກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງ PBOT. ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງ PBOT ຍັງຈະສະເໜີການອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ບັນດາອົງການຕ່າງໆ ຕາມການຮ້ອງຂໍຂອງເຂົາເຈົ້າ, ໂດຍການໃຫ້ຂໍ້ມູນອັນດຽວກັນກັບຂໍ້ມູນໃນເວັບໄຊ ແລະການປະຊຸມໂຕ້ຕອບກັນ ໃນ ຂະນະທີ່ສາມາດເຂົ້າຮ່ວມໃນການຈັດການອົງປະກອບສະເພາະຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ.

7.2 ຄວາມຄິດເຫັນຈາກປະຊາຊົນ

ຍິນດີຕ້ອນຮັບຄວາມຄິດເຫັນຈາກປະຊາຊົນ. ຢູ່ທີ່ບ່ອນປະຊຸມ ແລະໃນລະຫວ່າງຊົ່ວໂມງຖາມ-ຕອບ, ຈະມີການໃຫ້ຄວາມຄິດເຫັນຈາກສາທາລະນະ. ມີພອມທາງອອນລາຍສະເໜີໃຫ້ ຈົນຮອດໄລຍະອອກສູ່ປະຊາຊົນ ແລະໄລຍະການຈັດການສື່ສານສຸດລົງ. ຄຳຄິດເຫັນທັງໝົດຈະໄດ້ຮັບການກວດກາຄືນ ແລະພິຈາລະນາໃນການພັດທະນາແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຮອບສຸດທ້າຍ.

7.3 ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສັ້ນ

PBOT ສື່ສານປະຊາສຳພັນກ່ຽວກັບຮ່າງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ ແລະໂອກາດໃນການເຂົ້າຮ່ວມ ໃຫ້ແກ່ບັນດາບຸກຄົນ ແລະອົງການຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸຢູ່ໃນພາກຜະໜວກ 12.3. ລາຍຊື່ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເສັ້ນ ລວມມີ ອົງການປົກປ້ອງຜົນປະໂຫຍດ, ອົງການບໍ່ຫາຜົນກຳໄລ, ອົງການພາກຮັຖ ຊຶ່ງຮັບໃຊ້ປະຊາຊົນຜູ້ພິການ. ນອກຈາກນີ້ ລາຍຊື່ຍັງກວມເອົາ ບັນດາອົງການປົກປ້ອງຜົນປະໂຫຍດ, ອົງການບໍ່ຫາຜົນກຳໄລ, ອົງການພາກຮັຖ ຊຶ່ງຮັບໃຊ້ປະຊາກອນທີ່ວັດທະນະທັມສະເພາະ ຊຶ່ງໃນຊຸມຊົນນີ້ອາດມີສະມາຊິກຊຸມຊົນທີ່ເປັນຜູ້ພິການທີ່ອາດບໍ່ໄດ້ນຳໃຊ້ໂຄງການທີ່ໃຫ້ສະເພາະຜູ້ພິການ.



8. ຕາຕະລາງສໍາລັບການກຳລັດອຸປະສັກ

8.1 ຕາຕະລາງເລີ່ມຕົ້ນສໍາລັບການກຳລັດອຸປະສັກ

ອຸປະສັກກົດຂອງຕໍາການເຂົ້າເຖິງແຜນງານຂອງ PBOB ແບບເຕັມສ່ວນ ສາມາດກວມເອົາ ບັນດາອາຄານ, ທາງລາດ ຂອບຖະໜົນ, ສັນຍານສໍາລັບຄົນຍ່າງຂ້າມທາງ, ການຈອດລົດໃນລະບົບ, ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ນະໂຍບາຍຕ່າງໆ, ແນວ ທາງປະຕິບັດ, ແລະລະບຽບການຕ່າງໆ. ອຸປະສັກດ້ານອາຄານແມ່ນໄດ້ບອກໄວ້ໃນຂໍ້ມູນລ່າສຸດໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນ ຜ່ານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ຂອງເມືອງພອກແລນດ໌, ຊຶ່ງໄດ້ຮັບເອົາມາໃຊ້ໂດຍສະພາເມືອງພອກແລນດ໌ໃນເດືອນຕຸ ລາ ປີ 2014.

ເມືອງໄດ້ມຸ່ງໝັ້ນທີ່ຈະກໍ່ສ້າງ ຫຼື ສ້ອມແປງແກ້ໄຂບັນດາທາງລາດຂອບຖະໜົນຈຳນວນ 18,000 ແຫ່ງໃນຕະຫຼອດໄລຍະ 12 ປີ ຊຶ່ງໄດ້ເລີ່ມຂຶ້ນໃນປີ 2018. ຕາຕະລາງວຽກທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ສໍາເລັດຕາມເປົ້າໝາຍນີ້ຈະເປັນການຮວມກັນລະຫວ່າງຄໍາຮ້ອງ ຂໍຈາກຄົນໃນຊຸມຊົນທີ່ພິການ, ໂຄງການບັບປຸງຫຼັກຂອງເມືອງ, ການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂກ່ຽວກັບທາງສາທາລະນະ (ຊຶ່ງລວມ ເຖິງ ການບູຖະໜົນ, ການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະການພັດທະນາພາກເອກະຊົນ).

ເມືອງມີເຈດຕະນາທີ່ຈະກວດກາຄືນ ແລະປະເມີນຜົນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ, ຕາຕະລາງ ແລະແຜນງານຕ່າງໆ ຕາມ ກົດໝາຍ ADA ກ່ຽວກັບທາງສາທາລະນະ ເປັນປະຈຳທຸກປີ. ການກວດກາຄືນ ແລະການປະເມີນຜົນ ຈະລວມເຖິງວຽກງານ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ບັບປຸງຂໍ້ມູນລ່າສຸດທຸກປີກ່ຽວກັບສະຖານະຂອງທາງລາດຂອບຖະໜົນໃນຂະນະທີ່ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ສ້ອມແປງແກ້ໄຂ.
- ປະເມີນຜົນຄວາມກ້າວໜ້າທຸກປີ ແລະໃຫ້ຄໍາແນະນໍາເພື່ອບັບປຸງຕາຕະລາງລ່າສຸດ ແລະເອກະສານແຜນການ ທີ່ຢູ່ໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ.
- ຄໍາຮ້ອງຂໍໃຫ້ກວດກາຄືນສໍາລັບການບໍລິການ ແລະຄໍາຮ້ອງທຸກຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ຮັບຕະຫຼອດທັງປີ ແລະປະເມີນການ ຕັດສິນ ແລະການຕອບສະໜອງ.
- ໃຫ້ຂໍ້ມູນລ່າສຸດທຸກປີກ່ຽວກັບການປະເມີນຜົນຂ້າງເທິງນີ້ ແກ່ປະຊາຊົນຜ່ານເວັບໄຊສາທາລະນະຂອງເມືອງທີ່:

<http://www.portland.gov>

ສຳລັບອົງປະກອບທາງລະບົບ ທີ່ບໍ່ແມ່ນກ່ຽວກັບທາງລາດຂອບຖະໜົນ ແລະນະໂຍບາຍຕ່າງໆ, ແນວທາງປະຕິບັດ, ແລະລະບຽບການ ຊຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການປັບປຸງຂໍ້ມູນລ່າສຸດ ຫຼື ການພັດທະນາ, ກຳນົດການໃນຕາຕະລາງ 8.1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງແຜນການຂອງ PBOT ໃນການຊີ້ບອກຄວາມຂາດແຄນ ແລະການດັດແປງແກ້ໄຂທີ່ຈະເຮັດໃນໄລຍະ 20 ປີຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ.

ແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານທີ່ມີເປົ້າໝາຍໃນການກຳຈັດອຸປະສັກພາຍໃນ 20 ປີ

Description	ຫ້າປີ ທຳອິດ 21-22	ຫ້າປີ ທຳອິດ 22-23	ຫ້າປີ ທຳອິດ 23-24	ຫ້າປີ ທຳອິດ 24-25	ຫ້າປີ ທຳອິດ 25-26	ຫ້າປີຄັ້ງ ທີສອງ 2026 - 2031	ຫ້າປີຄັ້ງ ທີສາມ 2031- 2036	ຫ້າປີຄັ້ງ ທີສີ່ 2036 - 2041
ທາງລາດຂອບຖະໜົນ ບັນຊີລາຍການ	25%	25%	5%	5%	5%	25%	10%	
ທາງລາດຂອບຖະໜົນ ການແກ້ໄຂ ແລະການກໍ່ສ້າງ	1500	1500	1500	1500	1500	7500	750/*	*
ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນ ການຮວບຮວມສະພາບເງື່ອນ ໄຂ		10%	10%	20%	20%	40%		
ສັນຍານຂ້າມຖະໜົນ ການແກ້ໄຂ		5%	5%	10%	10%	20%	25%	25%
ບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້ໃນ ລະບົບ ບັນຊີລາຍການ	25%	25%	25%	25%				
ບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້ໃນ ລະບົບ ການແກ້ໄຂ					10%	30%	30%	30%
ຊອກຫາໂຍບາຍ ທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງດັດແປງແກ້ໄຂ	100%							
ການແກ້ໄຂນະໂຍບາຍ		25%	25%	25%	25%			
ບັນຊີລາຍການບ້າຍຈອດລົດ ໂດຍສານ		25%	25%	25%	25%			
ການແກ້ໄຂບ້າຍຈອດລົດໂດຍ ສານ					10%	30%	30%	30%
ບັນຊີລາຍການທາງຍ່າງຂ້າງຖະ ໜົນ ຄຽງຄູ່ໄປກັບເຂດດິນທີ່ ເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ		50%	50%					
ການແກ້ໄຂທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ທີ່ຕິດກັບເຂດດິນຂອງເມືອງ					25%	25%	25%	25%
ຍົກລະດັບທາງຍ່າງ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະການ ແກ້ໄຂ		10%	10%	10%	10%	20%	20%	20%
*ຄວາມກ້າວໜ້າທີ່ຕັ້ງເປົ້າໄວ້ຫຼັກຈາກດຳເນີນການສ້າງທາງລາດຂອບຖະໜົນສຳເລັດຕາມຄຳສັ່ງສານຕາມຄວາມ ຍິນຍອມ ຈະໄດ້ຮັບການກວດກາຄືນຫຼັງຈາກ 5 ປີທີ່ໄດ້ເຮັດຕາມຄຳສັ່ງ.								

ຕາຕະລາງ 8.1 ເປົ້າໝາຍຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານສໍາລັບການກໍາຈັດອຸປະສັກ

ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ສາມາດກໍາຈັດອຸປະສັກໄດ້ ແລະ/ຫຼື ກ່ອນທີ່ຈະມີການກໍາຈັດອຸປະສັກຕາມຕາຕະລາງທີ່ສະເໜີ, ທາງ PBOT ຈະຈັດຫາການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນດ້ານແຜນການຊົ່ວຄາວເມື່ອໄດ້ຮັບການຮ້ອງຂໍ.

8.2 ຂໍ້ມູນລ່າສຸດຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ

ເມື່ອອຸປະສັກໄດ້ຖືກກໍາຈັດອອກໄປ ໂດຍຜ່ານໂຄງການຕ່າງ, ການພັດທະນາ, ແລະການປ່ຽນແປງຕໍ່ລະບົບການຂົນສົ່ງ, ກໍຈະມີການເຮັດລາຍງານປະຈຳປີສົ່ງໃຫ້ແກ່ສະພາເມືອງພອທແລນດ໌ ແລະຂໍ້ມູນລ່າສຸດຂອງແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານກໍຈະຖືກຕີເພີ່ມຢ່າງໜ້ອຍທີ່ສຸດໃນທຸກໆປີ.



9. ບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ

ຕາມທີ່ກົດໝາຍ ADA ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ເມື່ອເຮັດແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານ ສໍາເລັດແລ້ວ, ທາງເມືອງຈະມອບໝາຍໃຫ້ບຸກຄົນຂ້າງລຸ່ມນີ້ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຕາມແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານນີ້.

ຜູ້ປະສານງານ PBOT ADA

Lisa B. Strader

Lisa.Strader@portlandoregon.org

503-823-5703

10. ຄໍາສັບ ແລະ ຊື່ຫຍໍ້

ການເຂົ້າເຖິງໄດ້: ເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດທີ່ນຳໄປໃຊ້ບັງຄັບຂອງກົດໝາຍຫົວຂໍ້ທີ II ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (ADA) ຫຼື ຕາມມາດຕະຖານໃດໆ ຂອງ ADA ຊຶ່ງນຳເອົາໄປໃຊ້ໂດຍກະຊວງຍຸດຕິທັມແຫ່ງສະຫະຣັຖ ແລະກະຊວງຄົມມະນາຄົມແຫ່ງສະຫະຣັຖ ສໍາລັບການນຳໄປບັງຄັບໃຊ້ກັບທາງສາທາລະນະ.

ອົງປະກອບທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້: ທາງສາທາລະນະທີ່ເປັນທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ບ້າຍຈອດລົດໂດຍສານ, ບ່ອນຈອດລົດ, ແລະສັນຍານສໍາລັບຄົນຍ່າງຂ້າມທາງ ຊຶ່ງຈັດຫາການເຂົ້າເຖິງລະບົບການຂົນສົ່ງໄດ້ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ທຸກຄົນ.

ສັນຍານສໍາລັບຄົນຍ່າງຂ້າມທາງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ (Accessible Pedestrian Signal, APS): ອຸປະກອນໜຶ່ງທີ່ໃຊ້ໃນການສື່ສານຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ໄລຍະການຍ່າງ ຊຶ່ງຢູ່ໃນຮູບແບບສຽງ ແລະແບບສັນຍານ.

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (Americans with Disabilities Act, ADA): ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ; ສິດທິພົນລະເມືອງ ໄດ້ຮັບການຜ່ານເປັນກົດໝາຍໃນເດືອນກໍຣະກະດາ ປີ 1992. ກົດໝາຍ ADA ໄດ້ວາງຮູບແບບແນວທາງຊຶ່ງເພື່ອໃຫ້ບຸກຄົນທີ່ພິການສາມາດເຂົ້າເຖິງສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກສາທາລະນະ, ລວມເຖິງທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ແລະເສັ້ນທາງຍ່າງນ້ອຍໆ.

ແນວທາງຊຶ່ງນຳດ້ານການເຂົ້າເຖິງໄດ້ຂອງຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (Americans with Disabilities Act Accessibility Guidelines, ADAAG): ປະກອບດ້ວຍຂອບເຂດ ແລະຂໍ້ກຳນົດທາງເຕັກນິກສໍາລັບການເຂົ້າເຖິງອາຄານ ແລະສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກສາທາລະນະ ໂດຍຜູ້ພິການ ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ (ADA) ປີ 1990.

ການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂ: ການປ່ຽນແປງຕໍ່ສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນທາງສາທາລະນະ ຊຶ່ງ ສົ່ງຜົນກະທົບເຖິງການເຂົ້າເຖິງ, ການໝູນວຽນໃຊ້, ຫຼື ການນຳໃຊ້ຂອງຄົນຍ່າງ.

ອົງການບໍລິຫານທາງຫຼວງຂອງຣັຖບານກາງ (Federal Highway Administration, FHWA): ສາຂາໜຶ່ງຂອງກະຊວງຄົມມະນາຄົມແຫ່ງສະຫະຣັຖອາເມລິກາ ທີ່ບໍລິຫານຈັດການແຜນງານທາງຫຼວງຂອງຣັຖບານກາງ, ສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານການເງິນໃຫ້ແກ່ບັນດາຣັຖຕ່າງໆ ເພື່ອໃຫ້ກໍ່ສ້າງ ແລະປັບປຸງທາງຫຼວງ, ຖະໜົນໃນເມືອງແລະຊົນນະບົດ, ແລະຂົວຕ່າງໆ.

ຄູ່ມືອຸປະກອນຄວບຄຸມຈາລະຈອນ (Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD) : ຄູ່ມືມາດຕະຖານສໍາລັບອຸປະກອນຄວບຄຸມການຈາລະຈອນແຫ່ງຊາດສໍາລັບສະຫະຣັຖອາເມລິກາ. ຄູ່ມືດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກນຳມາໃຊ້ໃນຣັຖອໍຣິກອນ. ຄູ່ມືນີ້ໃຫ້ແນວທາງຊຶ່ງນຳກ່ຽວກັບສະຖານທີ່ຕັ້ງປຸ່ມຄວບຄຸມສັນຍານ ແລະຄວາມສູງ.

ODOT – ກະຊວງຄົມມະນາຄົມຣັຖອໍຣິກອນ

PBOT – ກົມຂົນສົ່ງເມືອງພອທແລນດ໌

“ສິ່ງກໍ່ສ້າງສໍາລັບຄົນຍ່າງ” ຫຼື “ບັນດາສິ່ງກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ ສໍາລັບຄົນຍ່າງ”: ພາກສ່ວນໃດໆ ຂອງທາງແຍກ ຫຼື ຖະໜົນທີ່ຈັດຕັ້ງໄວ້ສໍາລັບຄົນຍ່າງເພື່ອເດີນທາງ, ແລະທາງຍ່າງສະເພາະສໍາລັບຄົນຍ່າງ, ທາງມ້າລາຍ, ຂອບ ຖະໜົນ, ທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ທາງຍ່າງທົ່ວໄປ, ທາງສາທາລະນະສໍາລັບຄົນຍ່າງ, ທາງຍ່າງລອດຂົວ, ທາງຍ່າງຂ້າມຂົວ, ຫຼື ທາງ ຫຼື ເສັ້ນທາງຊະນິດໃດໆ ກໍຕາມທີ່, ໂດຍທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນ, ເປັນເຈົ້າຂອງ, ຄວບຄຸມໂດຍ, ຫຼື ບໍາລຸງຮັກສາ, ຖ້າບໍ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ແນວອື່ນ, ໂດຍຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງເມືອງພອທແລນດ໌.

ເຄືອຂ່າຍຖະໜົນສຳຄັນສຳລັບຄົນຍ່າງ (Pedestrian Priority Network): ເຄືອຂ່າຍຂອງຖະໜົນແລະເສັ້ນທາງໃນພອທແລນດ໌ ທີ່ເປັນຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ສຳຄັນສຳລັບຄົນຍ່າງເພື່ອໄປທີ່ບ່ອນລົດໂດຍສານ ແລະບ່ອນທີ່ສຳຄັນອື່ນໆ.

ສັນຍານສຳລັບຄົນຍ່າງ (Pedestrian Signal): ອຸປະກອນທີ່ນຳໃຊ້ທີ່ບ່ອນທາງແຍກທີ່ມີສັນຍານແຈ້ງ ເພື່ອແຈ້ງຄົນຍ່າງວ່າ ມັນບອດໄພແລ້ວທີ່ຈະຂ້າມຖະໜົນ. ໃນບາງແຕ່ງ, ແຕ່ບໍ່ທັງໝົດ, ຈະມີສັນຍານແຈ້ງແບບສຽງ.

ທາງຍ່າງສະເພາະສຳລັບຄົນຍ່າງ: ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ ຫຼື ພື້ນຜິວອື່ນໆ ທີ່ມີສະພາບພ້ອມສຳລັບໃຫ້ຄົນຍ່າງໃນທາງສາທາລະນະ ຊຶ່ງ, ໂດຍທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນ, ເປັນເຈົ້າຂອງ, ຄວບຄຸມ, ຫຼື ຮັກສາໄວ້ໂດຍ ຫຼື ບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງເມືອງພອທແລນດ໌.

PPP – ນະໂຍບາຍ, ການວາງແຜນ, & ໂຄງການຕ່າງໆ

PROWAG: ຄຳຫຍໍ້ຂອງຄຳວ່າ Public Right-of-Way Accessibility Guidelines; ຊຶ່ງໝາຍເຖິງ ແນວທາງຊີ້ນຳສຳລັບທາງສາທາລະນະທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ຊຶ່ງອອກໃນປີ 2005 ໂດຍຄະນະກຳມະການກຳກັບດູແລດ້ານການເຂົ້າເຖິງຂອງສະຫະຣັຖອາເມລິກາ (U. S. Access Board). ແນວທາງຊີ້ນຳນີ້ກ່າວເຖິງ ແນວທາງປະຕິບັດກ່ຽວກັບຮູບແບບຂອງຖະໜົນທົນທາງ, ທາງຊັນ, ແລະພື້ນດິນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບຄົນຍ່າງທີ່ຈະຍ່າງໄປທີ່ທາງຍ່າງ ແລະຖະໜົນຕ່າງໆ, ລວມເຖິງ ທາງມ້າລາຍ, ທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ຖະໜົນທີ່ມີການປູພື້ນດິນແຕ່ງ, ສັນຍານສຳລັບຄົນຍ່າງ, ບ່ອນຈອດລົດ, ແລະສ່ວນປະກອບອື່ນໆ ຂອງທາງສາທາລະນະ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ແນວທາງນີ້ຍັງບໍ່ໄດ້ຖືກນຳເອົາໄປໃຊ້ໂດຍ US DOJ ແລະ US DOT, ແຕ່ວ່າມັນກໍ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນມາດຕະຖານໃນຫຼາຍເຂດປົກຄອງ.

ທາງສາທາລະນະ (Public Right-of Way, PROW): ດິນ ຫຼື ຊັບສິນສາທາລະນະ, ໂດຍປົກກະຕິແລ້ວ ແມ່ນທາງຍ່າງຍາວໆ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງກັນ ຊຶ່ງຈັດໃຫ້ມີໄວ້ ຫຼື ມີຈຸດປະສົງເພື່ອການຂົນສົ່ງເດີນທາງ.

“ແກ້ໄຂໃຫ້ຖືກຕ້ອງ” ຫຼື “ການແກ້ໄຂໃຫ້ຖືກຕ້ອງ”: ການແກ້ໄຂບັນດາທາງລາດຂອບຖະໜົນ, ສັນຍານສຳລັບຄົນຍ່າງ, ທາງຍ່າງຂ້າງຖະໜົນ, ຫຼື ອົງປະກອບອື່ນໆ ທີ່ມີຢູ່ແລະບໍ່ຖືກຕ້ອງຕາມຂໍ້ກຳນົດ ເພື່ອແກ້ໄຂໃຫ້ເປັນໄປຕາມມາດຕະຖານຂອງ ADA.

ມາດຕາ 504: ມາດຕາວ່າດ້ວຍການຟື້ນຄົນສະພາບ (Rehabilitation Act) ຊຶ່ງຫ້າມການຈຳແນກບຸກຄົນໂດຍແຜນງານ ຫຼື ກົດຈະກຳໃດໆ ກໍ່ຕາມທີ່ດຳເນີນການໂດຍໜ່ວຍງານຂອງພາກຮັຖບານກາງ.

ຄະນະກຳມະການດູແລການເຂົ້າເຖິງແຫ່ງສະຫະຣັຖອາເມລິກາ (United States Access Board): ອົງການຂອງຮັຖບານກາງທີ່ເປັນອິດສະຫຼະ ຊຶ່ງພັດທະນາ ແລະຮັກສາການອອກແບບສຳລັບອາຄານສະຖານທີ່ ແລະການປັບປຸງອື່ນໆ, ພາຫະນະເດີນທາງ, ອຸປະກອນການສື່ສານໂທລະຄົມມະນາຄົມ, ແລະເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນ ແລະແບບອິເລັກໂຕຣນິກ. ນອກຈາກນີ້ ອົງການນີ້ຍັງບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະຖານການເຂົ້າເຖິງ ຊຶ່ງຄອບຄຸມສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ທີ່ຮັຖບານກາງເປັນຜູ້ໃຫ້ທຶນ.

ກະຊວງຍຸດຕິທັມແຫ່ງສະຫະຣັຖອາເມລິກາ (United States Department of Justice, DOJ): ກະຊວງຍຸດຕິທັມແຫ່ງສະຫະຣັຖອາເມລິກາ (ມັກເອີ້ນງ່າຍໆ ວ່າກະຊວງຍຸດຕິທັມ ຫຼື DOJ), ແມ່ນຝ່າຍບໍລິການລະດັບສູງຂອງ ຮັຖບານກາງແຫ່ງສະຫະຣັຖອາເມລິກາທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະການບໍລິຫານຈັດການດ້ານຄວາມຍຸດຕິທັມ.

11. ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນ

11.1 ເມືອງພອທແລນດ໌ (ໃນຖານະເປັນອົງກອນໜຶ່ງ):

- ສໍາລັບຄໍາຖາມກ່ຽວກັບການຈ້າງງານ, ຄວາມເປັນຫວັງ, ຄໍາຮ້ອງທຸກ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ (ລວມເຖິງ ຂັ້ນຕອນການສະໝັກງານ ແລະການຈ້າງງານ):
 - ພະແນກຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ໂທ 503-823-3572
- ສໍາລັບບັນຫາດ້ານການຈໍາແນກຕໍ່ຕ້ານໂດຍຕໍາຫຼວດຂອງພອທແລນດ໌:
 - ການກວດກາຄືນຕໍາຫຼວດແບບເປັນອິດສະຫຼະ 503-823-0146
- ສໍາລັບການເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາຝ່າຍປົກຄອງຂອງເມືອງ
 - ຫ້ອງການກໍາກັບດູແລຊຸມຊົນ ແລະຊີວິດພົນລະເມືອງ (Office of Community and Civic Life) 503-823-4519
- ສໍາລັບປະເດັນກ່ຽວກັບອຸປະສັກທີ່ເປັນລະບົບໃນພາກຮັຖ
 - ຫ້ອງການກໍາກັບດູແລຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະສິດທິມະນຸດ (Office of Equity and Human Rights) 503-823-4433
- ຄໍາຮ້ອງທຸກທີ່ໄປກ່ຽວກັບການບໍລິການຂອງເມືອງ ແລະແນວທາງປະຕິບັດ:
 - ຫ້ອງການຮັບເລື່ອງຮ້ອງຮຽນ (Ombudsman), 503-823-0144
- ສໍາລັບຄໍາຖາມກ່ຽວກັບມາດຕະຖານຂອງອາຄານ ແລະກົດລະບຽບ (ສໍາລັບອາຄານທີ່ເມືອງພອທແລນດ໌ບໍ່ໄດ້ ເປັນເຈົ້າຂອງ ຫຼື ຄອບຄອງ):
 - ສູນຊັບພະຍາກອນທີ່ສູນບໍລິການດ້ານການພັດທະນາ (Resources Counter at the Development Services Center): 503-823-7300
 - ການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ/ການຝ່າຝືນກົດລະບຽບຂອງເມືອງພອທແລນດ໌: 503-823-CODE (2633)
- ຄໍາຮ້ອງທັງໝົດທີ່ກ່ຽວກັບການເຂົ້າເຖິງ (ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ, ບໍລິການພາສາ, ອື່ນໆ) ຄວນສົ່ງໄປຫາ ໂດຍກົງເຖິງບັນດາຜູ້ທີ່ມີໜ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລແຜນງານສະເພາະນັ້ນໆ, ການບໍລິການ, ຫຼື ກິດຈະກຳ (ຫຼື ຫ້ອງການ).
 - ສໍາລັບລາຍຊື່ຫ້ອງການທີ່ໄປ ໂທຫາພະແນກຂໍ້ມູນຂອງຄາວຕີ້ປະຈຳເມືອງ 503-823-4000
- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສິດທິພົນລະເມືອງ ຫົວຂໍ້ທີ 6 (Civil Rights Title VI): 503-823-2595

- ກົດໝາຍ ADA Title II: 503-823-2709
- ການເຂົ້າເຖິງດ້ານພາສາ: 503-823-4432
- ຄໍາຮ້ອງຂໍເອົາການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ຕິດຕໍ່ຜູ້ປະສານງານ ADA
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/66525?a=454403>
- ຕິດຕໍ່ຫ້ອງການດູແລດ້ານກົດໝາຍສິດທິພົນລະເມືອງ ຫົວຂໍ້ທີ 6
 - <https://www.portlandoregon.gov/oehr/67053>

11.2 ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນໃນພື້ນທີ່ຂອງພອກເລນດ໌:

- Tri-Met
 - ຜູ້ອໍານວຍການດູແລດ້ານຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງປະຊາຊົນ ແລະຄວາມສະເໝີພາບກັນດ້ານການ ຂົນສົ່ງເດີນທາງ: 503-962-2217
 - ທົ່ວໄປ: 503-238-RIDE (7433)
- ມັລໂນມາ ຄາວຕີ້
 - ຜູ້ບໍລິຫານສິດທິພົນລະເມືອງປະຈຳຄາວຕີ້: 503-988-4201
 - ສາຍໂທຊ່ວຍເຫຼືອເຊື່ອມຕໍ່ຊັບພະຍາກອນສໍາລັບຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະຜູ້ພິການ (Aging and Disability Resource Connection, ADRC): 503-988-3646
- ຄລາກຄາມັສ ຄາວຕີ້
 - ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ຊັບພະຍາກອນສໍາລັບຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະຜູ້ພິການ (Aging and Disability Resource Connection): 503-650-5622
- ວໍຊິງຕັນ ຄາວຕີ້
 - ສູນຊັບພະຍາກອນຊ່ວຍເຫຼືອສໍາລັບຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະຜູ້ພິການ (Aging and Disability Resource Center): 503-673-2372
- ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານການຢູ່ອາໄສທີ່ເປັນອິດສະຫຼະ (Independent Living Resources)
 - (503) 232-7411
 - www.ilr.org

11.3 ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນຮັຖອໍຣິກອນ

- ສູນ NW ADA

- 800-949-4232 ຫຼື 425-233-8913
- ພະແນກສິດທິພົນລະເມືອງ, ຫ້ອງການແຮງງານແລະອຸດສາຫະກຳ, ຣັຖອໍຣິກອນ
 - ການຊ່ວຍເຫຼືອທາງເຕັກນິກ: 971-673-0764
 - ສາຍໂທ PDX: 971-673-0764
- ພະແນກກົດລະບຽບອາຄານຂອງຣັຖອໍຣິກອນ (State of Oregon Building Codes Division)
 - 503-378-4133
- ສູນຊັບພະຍາກອນຊ່ວຍເຫຼືອສຳລັບຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະຜູ້ພິການ ຣັຖອໍຣິກອນ (Oregon Aging and Disability Resource Center)
 - ຣັຖ: 1-855-ORE-ADRC (673-2372)
 - ມັລໂນມາ ຄາວຕີ້: 503-988-3646

11.4 ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນຂອງຣັຖບານກາງ

- ພະແນກສິດທິພົນລະເມືອງ, ກະຊວງຍຸດຕິທັມ: 202-514-4609
- ພະແນກສິດທິພົນລະເມືອງ, ສາຍໂທການຮ້ອງທຸກ: 888-736-5551 ຫຼື 202-514-3847
- ສາຍດ່ວນດ້ານສິດທິພົນລະເມືອງ ກົດໝາຍຫົວຂໍ້ທີ 6, ກະຊວງຍຸດຕິທັມ: 1-888-848-5306
- ສາຍໂທຂໍ້ມູນກົດໝາຍ ADA (ແຫ່ງຊາດ): 800-514-0301
- ຄະນະກຳມະການກຳກັບດູແລດ້ານການເຂົ້າເຖິງ (Access Board): 800-872-2253 or 202-272-0080

12. ພາກຜະໜວກ

12.1 ຫຼັກສຳລັບວິດສະວະກອນຂອງເມືອງກ່ຽວກັບຄວາມສາມາດໃນການ ເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ



1120 SW Fifth Avenue, Suite 800 Portland, OR 97204

503.823.5185

Fax 503.823.7576

TTY 503.823.6868

www.portlandoregon.gov/transportation

Chloe Eudaly ກຳມະການ

Chris Warner ຜູ້ອຳນວຍການຊົດຄາວ

ຄຳສັ່ງສຳລັບວິດສະວະກອນຂອງເມືອງ

ເລກ	ໃຊ້ເທນ ST	ວັນທີທີ່ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້	ວັນທີອົກເລີກ
ST 002-02	002-01	21 ກຸມພາ 2019	
ເລື່ອງ		ຜູ້ອອກເອກະສານ	
ເກນການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມກົດໝາຍ ADA ຂອງເມືອງເຟອ ທແລນດ໌ ທາງລາດຂອບຖະໜົນເທິງ ຫຼື ອຸ່ງຄູ່ກັບຖະໜົນຂອງ ODOT ເກນການກວດກາຄືນການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ແລະການອະນຸມັດສຳລັບ ທາງລາດຂອບຖະໜົນແບບອັນດຽວຕັດເທິງແຈຖະໜົນແບບແຍກສອງອັນຢູ່ ແຈຖະໜົນ		!/: Steve Townsen, P.E., ວິດສະວະກອນຂອງເມືອງ -----/	

ຈຸດປະສົງ:

ໃຫ້ການຊີ້ແຈງ ແລະແນວທາງຊີ້ນຳກ່ຽວກັບການອະນຸມັດການປ່ຽນແປງຕ່າງໆ ຕໍ່ກັບເກນເງື່ອນໄຂສຳລັບທາງລາດຂອບ ຖະໜົນ
ຕາມກົດໝາຍ ADA ຂອງເມືອງເຟອທແລນດ໌ ຊຶ່ງກຳນົດໄວ້ໃນຟອມການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະໜົນ (ADA Curb Ramp Design
Form); (b) ຂໍ້ກຳນົດຂອງ DOT ສຳລັບທາງລາດຂອບຖະໜົນທີ່ສ້າງຂຶ້ນເທິງ ຫຼື ອຸ່ງຄູ່ກັບຖະໜົນຫົນທາງຂອງ DOT; (c) ເກນໃນການອະ
ນຸມັດທາງລາດຕັດບ່ອນແຈຖະໜົນ ແທນທີ່ທາງລາດດ່ຽວສອງອັນທີ່ແຈຖະໜົນ; ແລະ (d) ການກວດກາຄືນຄວາມສາມາດໃນການ
ເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ແລະການອະນຸມັດ.

ຄຳສັ່ງ:

ເກນໃນການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະໜົນຕາມກົດໝາຍ ADA ຂອງເມືອງເຟອທແລນດ໌

ເກນໃນການອອກແບບສຳລັບທາງລາດຂອບຖະໜົນຂອງເມືອງເຟອທແລນດ໌ແມ່ນກຳນົດໄວ້ໃນຟອມການອອກແບບທາງລາດ
ຂອບຖະໜົນຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການຂອງກົມຂົນສົ່ງແຫ່ງເຟອທແລນດ໌ (PBOT ADA Curb Ramp Design Form).
ການປ່ຽນແປງໄປຈາກເກນເຫຼົ່ານີ້ຕ້ອງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາແລະອະນຸມັດເປັນລາຍລັກອັກສອນໂດຍທີ່ປຶກສາທາງເຕັກນິກຕາມ
ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການຂອງກົມຂົນສົ່ງແຫ່ງເຟອທແລນດ໌ (PBOT ADA Technical Advisor) ຕາມທີ່ສະແດງໄວ້ເທິງ
ຟອມການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະໜົນ (ADA Curb Ramp Design Form).

ທາງລາດຂອບຖະໜົນເທິງ ຫຼື ອຸ່ງຄູ່ກັບຖະໜົນຫົນທາງຂອງ ODOT

ຂໍ້ກຳນົດຂອງ ODOT ນຳໃຊ້ບັງຄັບກັບການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະໜົນ ສຳລັບທາງລາດຕ່າງໆ ທີ່ສະເໜີເທິງ ຫຼື ອຸ່ງຄູ່ກັບຖະໜົນ
ຫົນທາງຂອງ ODOT. ໂດຍສະເພາະແມ່ນ, ການຂໍອີກການກວດກາຄືນແລະການອະນຸມັດຈາກ ODOT ແລະນຳໃຊ້ຟອມຂອງ ODOT ແລະລະ
ບຽບການສຳລັບການຍົກເວັ້ນການອອກແບບ. ນອກຈາກນີ້, ນຳໃຊ້ຟອມການກວດກາທາງລາດຂອບຖະໜົນຂອງ ODOT ສຳລັບທາງ
ລາດຂອບຖະໜົນທີ່ສ້າງເທິງ ຫຼື ອຸ່ງຄູ່ກັບຖະໜົນຫົນທາງຂອງ ODOT.

ທາງລາດດຽວຕັດເທິງແຈຖະຫິນ ແທນທາງລາດດຽວສອງອັນ ແມ່ນການປ່ຽນແປງຕໍ່ການທາງລາດຂອບຖະຫິນຕາມກົດໝາຍ
ADA ຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌

ເມືອງຕ້ອງການສ້າງທາງລາດຂອບຖະຫິນດຽວສອງອັນທີ່ແຈຖະຫິນ, ຫຼາຍກວ່າທີ່ຈະສ້າງທາງລາດອັນດຽວຕັດເທິງແຈ ຖະ
ຫິນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, FHWA ສະໜອງຮູບແບບແລະລັກສະນະສະເພາະຂອງທາງລາດຂອບຖະຫິນຫຼາຍແບບ. ເບິ່ງທີ່ເວັບໄຊ
https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalk2/pdf/08chapter7.pdf.



ການກໍ່ສ້າງທາງລາດອັນດຽວຕັດເທິງແຈຖະຫິນ ແທນການສ້າງທາງລາດສອງອັນທີ່ແຈຖະຫິນນັ້ນ ແມ່ນການປ່ຽນແປງໄປຈາກ
ການຂອງເມືອງ ແລະຈຳຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກທີ່ປຶກສາທາງເຕັກນິກຕາມກົດໝາຍ PBOT ADA. ເມື່ອມີການສະເໜີໃຫ້ສ້າງທາງ
ລາດອັນດຽວຕັດເທິງແຈຖະຫິນ, ວິດສະວະກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບຈະຕ້ອງໃຫ້ເຫດຜົນເປັນລາຍລັກອັກສອນເທິງຟອມ ADA Curb Ramp
Design Form ໃນຂົງເຂດທີ່ລຸ່ມວ່າ "ບ່ອນວ່າງສຳລັບໃຫ້ຄວາມຄິດເຫັນເພີ່ມເຕີມ." ເມື່ອກວດກາຄືນ ແລະເຫັນດີນຳ, ທີ່ປຶກສາທາງເຕັກ
ນິກ ADA ຈະໃຫ້ການອະນຸມັດໂດຍເຊັນຊີໃສ່ຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຟອມການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະຫິນຂອງ ADA.

ໃນກໍລະນີທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງທາງລາດສອງອັນເພື່ອເປັນທາງສາທາລະນະເພີ່ມເຕີມທີ່ແຈຖະຫິນ, ທຳອິດ ທາງເມືອງຈະພະຍາຍາມ
ຈັດຫາທາງສາທາລະນະທີ່ລຸ່ມໄວ້, ໂດຍມີເງື່ອນໄຂວ່າ ທາງສາທາລະນະເພີ່ມເຕີມນັ້ນບໍ່ມີໂຄງສ້າງ (ເຊັ່ນ ອາຄານ) ຢູ່ໃນນັ້ນ. ຢ່າງໃດກໍ
ຕາມ, ຖ້າວ່າການຈັດຫາທາງສາທາລະນະເພີ່ມເຕີມບໍ່ແມ່ນທາງເລືອກທີ່ໃຊ້ການໄດ້, ກໍຈະອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຈັດຫາທາງລາດຂອບ
ຖະຫິນປະເພດອື່ນທີ່ໝາະສົມກັບທາງສາທາລະນະທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ.

ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ຄ່ອຍພົບເຫັນ ຊຶ່ງແມ່ແຕ່ທາງລາດຂອບຖະຫິນອັນດຽວກໍບໍ່ສາມາດສ້າງໄດ້ພາຍໃນແບບຂອງທາງສາທາລະນະທີ່ມີຂໍ້
ຈຳກັດ, ອາດຕ້ອງມີການປິດທາງມ້າລາຍທີ່ສະຖານທີ່ນັ້ນ, ພາຍໃຕ້ຄຳສັ່ງ ແລະອຳນາດຂອງວິດສະວະກອນດ້ານການຈາລະຈອນຂອງ
ເມືອງ. ກົດລະບຽບຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌ 16.10.200 ວ່າດ້ວຍ ໜ້າທີ່ຂອງວິດສະວະກອນຂອງເມືອງພອທະແລນດ໌.

ການກວດກາຄືນແລະການອະນຸມັດສຳລັບການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ

ສຳລັບໂຄງການດັດແປງແກ້ໄຂ, ອົງການສາທາລະນະຕ້ອງເຮັດວຽກຕາມມາດຕະຖານດ້ານການເຂົ້າເຖິງຂອງກົດໝາຍ ADA ໂດຍ
ເຮັດໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ. 28 CFR §35.151(b). ການເຮັດໄດ້ຕາມມາດຕະຖານນີ້ແມ່ນໝາຍເຖິງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງກາຍະພາບເທົ່ານັ້ນ.
ອົງການສາທາລະນະຈະຖືກຍົກເວັ້ນຈາກການເຮັດຕາມມາດຕະຖານຂອງ ADA ໃນສະຖານະການທີ່ບໍ່ຄ່ອຍພົບເຫັນ ຊຶ່ງສະພາບດິນ ຫຼື
ສະຖານທີ່ນັ້ນຈຳກັດການກໍ່ສ້າງ ຫຼື ຈຳກັດການປ່ຽນແປງສິ່ງກໍ່ສ້າງຕາມມາດຕະຖານ. ແນວທາງຊີ້ນຳດ້ານການເຂົ້າເຖິງ (ADA
Accessibility Guidelines) 4.1.6(1)(j). ຄຳໃຊ້ຈຳລັບແມ່ນບັດໃຈໃນການພິຈາລະນາວ່າ ການເຮັດໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານນັ້ນສຳເລັດເຕັມກຳ
ລັງຫຼືບໍ່. DOJ's ADA Title II Technical Assistance Manual (ຊຸມມືການຊ່ວຍເຫຼືອທາງເຕັກນິກ), § II-6.3200(3)-(4), 1993.

ຟອມການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະຫິນ (ADA Curb Ramp Design Form) ຈະຖືກນຳໃຊ້ເພື່ອບັນທຶກເປັນເອກະສານກ່ຽວກັບການຕັດ
ສິນເພື່ອໃຫ້ເມືອງສາມາດອະທິບາຍເຫດຜົນໃນການຕັດສິນກ່ຽວກັບການບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ. ທີ່ປຶກສາທາງເຕັກນິກ
PBOT ADA ຈະເຮັດວຽກກັບທ່ານເພື່ອພິຈາລະນາວ່າ ສະຖານະການສະເພາະນັ້ນມີເງື່ອນໄຂກົງຕາມມາດຕະຖານການບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້
ໃນທາງເຕັກນິກ ຫຼືບໍ່ ແລະເພື່ອຊ່ວຍທ່ານໃນການຈັດຫາເຫດຜົນເປັນລາຍລັກອັກສອນທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ການສະໜັບສະໜູນການຕັດ
ສິນໃຈນີ້. ການຍົກເວັ້ນເນື່ອງຈາກການບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ເຫດຜົນເປັນລາຍລັກອັກສອນ ແລະອະນຸມັດ
ໂດຍທີ່ປຶກສາທາງເຕັກນິກ ADA.

ວິດສະວະກອນຂອງເມືອງຈະແຕ່ງຕັ້ງທີ່ປຶກສາທາງເຕັກນິກ ADA. PBOT ມີທີ່ປຶກສາທາງເຕັກນິກ ADA

ຈຳນວນຫ້າຄົນດັ່ງນີ້:

Chon Wong, P.E., Jimi Joe, P.E., Raphael Haou, P.E., Chris Wier, P.E.,

ແລະ Eva Huntsinger, JD, P.E.

ຟອມການອອກແບບທາງລາດຂອບຖະໜົນຂອງ ADA ແມ່ນມີຢູ່ທີ່ເວັບໄຊຂອງ PBOT ທີ່:

<https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/642921>

ສໍາລັບຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມ, ກະລຸນາຕິດຕໍ່ທີ່ບົກສາທາງເຕັກນິກ PBOT ADA.

12.2 ນະໂຍບາຍການຍົກເວັ້ນສໍາລັບການບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ແລະການມີຄວາມສໍາຄັນທາງປະຫວັດສາດ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ ຫົວຂໍ້ທີ II (AMERICANS WITH DISABILITIES ACT TITLE II) ໃຫ້ແນວທາງປະຕິບັດໃນການເຮັດເອກະສານກ່ຽວກັບຄວາມສາມາດໃນການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ແລະຂໍ້ຍົກເວັ້ນທີ່ສໍາຄັນທາງປະຫວັດສາດ ກົດລະບຽບການບໍລິຫານຊຶ່ງນໍາມາໃຊ້ໂດຍຜູ້ອໍານວຍການຂອງຫ້ອງການວ່າດ້ວຍຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະສິດທິມະນຸດ ໂດຍສອດຄ່ອງຕາມອໍານາດໃນການວາງກົດລະບຽບ

ເມືອງພອທແລນດ໌ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການ ຫົວຂໍ້ II (ADA). ກົດໝາຍ ADA ອະນຸຍາດໃຫ້ໜ່ວຍງານຂອງພາກຮັຖສາມາດເຮັດຂໍ້ຍົກເວັ້ນຕໍ່ການປະຕິບັດຕາມແບບຄົບຖ້ວນແລະເຂັ້ມງວດຂອງຂໍ້ກຳນົດ ເພື່ອປ່ຽນແປງແກ້ໄຂອາຄານສະຖານທີ່ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຫຼື ສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ເພື່ອການເຂົ້າເຖິງໄດ້. ກົດລະບຽບການບໍລິຫານນີ້ໄດ້ຈັດຕັ້ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະຂັ້ນຕອນໃນເມືອງພອທແລນດ໌ສໍາລັບການເຮັດເອກະສານ ແລະການອະນຸມັດຂໍ້ຍົກເວັ້ນຕໍ່ຂໍ້ກຳນົດຂອງກົດໝາຍ ADA ໃນການປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວ.

ຂໍ້ຍົກເວັ້ນທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນກົດລະບຽບການບໍລິຫານນີ້ ລວມມີຄວາມສາມາດໃນການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ແລະຄວາມສໍາຄັນທາງປະຫວັດສາດ.

ຫ້ອງການດູແລໂຄງການຂອງເມືອງຊຶ່ງໄດ້ລະບຸຄວາມຈຳເປັນໃນການເຮັດຂໍ້ຍົກເວັ້ນຕໍ່ຂໍ້ກຳນົດທີ່ຄົບຖ້ວນແລະເຂັ້ມງວດຂອງ ກົດໝາຍ ADA ເພື່ອກຳຈັດອຸປະສັກຂັດຂວາງນັ້ນ ຄວນຈະຕ້ອງເຮັດເປັນເອກະສານແລະສົ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ຈັດການແຜນງານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ທີ່ຫ້ອງການດູແລຄວາມສະເໝີພາບກັນ ແລະສິດທິມະນຸດ (OEHR) ຊຶ່ງອະທິບາຍ:

ເຫດຜົນສໍາລັບການຮ້ອງຂໍເອົາການຍົກເວັ້ນສໍາລັບອົງປະກອບ ຫຼື ລັກສະນະພິເສດ ໃນການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂເທິງພື້ນຖານຂອງຄວາມສາມາດໃນການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ ຫຼື ຄວາມສໍາຄັນທາງປະຫວັດສາດ.

ຫ້ອງການໄດ້ພະຍາຍາມທີ່ຈະປະຕິບັດໂຄງການຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງກົດໝາຍ ADA ໃຫ້ເປັນຈິງຕາມຄວາມສາມາດທີ່ຈະເຮັດໄດ້ຢ່າງເຕັມທີ່. ຄວາມພະຍາຍາມນີ້ອາດລວມເຖິງ ບາດກ້າວຕ່າງໆ ທີ່ຫ້ອງການໄດ້ປະຕິບັດຊຶ່ງກາຍຈາກຂໍ້ກຳນົດຂັ້ນຕໍ່າທາງກົດໝາຍ ເພື່ອຊົດເຊີຍໃຫ້ແກ່ຂໍ້ຈຳກັດໃນການເຂົ້າເຖິງທີ່ເປັນໄປໄດ້ ຊຶ່ງກຳນົດໂດຍອົງປະກອບ ຫຼື ລັກສະນະພິເສດ ໂດຍລວມເຖິງ ການປ່ຽນແປງໃນແຜນການທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້ ແລະ/ຫຼື ການອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ທຽບເທົ່າກັນໄດ້.

ຜູ້ຈັດການແຜນງານຂອງກົດໝາຍ ADA Title II ອາດຈະ:

- ຮຽກຮ້ອງຂໍເອົາເອກະສານເພີ່ມເຕີມ ຫຼື ຂໍ້ມູນສະໜັບສະໜູນຕື່ມ;
- ແນະນຳການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂທີ່ອາດດຶກວ່າແລະເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດຂອງກົດໝາຍ ADA Title II ;
- ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຈັດການປະຊຸມເພື່ອປຶກສາຫາລືກັນ;
- ພິຈາລະນາຕັດສິນວ່າເອກະສານນັ້ນພຽງພໍຫຼືບໍ່; ຫຼື
- ປະຕິບັດຮ່ວມກັນກ່ຽວກັບຄໍາຮ້ອງຂໍເອົາການຍົກເວັ້ນພ້ອມກັບມື ຫຼື ບໍ່ມີຄໍາຄິດເຫັນ.

ການ ແລະການເຮັດເປັນເອກະສານ

ຄວາມສາມາດໃນການເຮັດໄດ້ໃນທາງເຕັກນິກ

ການຍົກເວັ້ນໃນການປະຕິບັດຕາມດ້ານການອອກແບບອາດໄດ້ຮັບການອະນຸມັດສໍາລັບອົງປະກອບ ຫຼື ລັກສະນະພິເສດທີ່ລະບຸໄວ້ໃນອາຄານທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ຫຼື ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໂດຍຢູ່ເທິງພື້ນຖານທີ່ວ່າ ການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂນັ້ນມີແນວໂນ້ມນ້ອຍທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ສໍາເລັດໄດ້ ເນື່ອງຈາກການໜັງຂໍ້ ຫຼື ຫຼາຍຂໍ້ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ສະພາບໂຄງສ້າງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວນັ້ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຖືກຍົກຍ້າຍອອກ ຫຼື ແກ້ໄຂພາກສ່ວນຫຼັກທີ່ຮັບນໍ້າໜັກຫຼາຍ ຊຶ່ງແມ່ນສ່ວນ ສໍາຄັນຂອງໂຄງສ້າງ.

ຂໍ້ຈຳກັດຂອງສະຖານທີ່ ຫຼື ທາງກາຍະພາບທີ່ມີຢູ່ນັ້ນ ຫ້າມການດັດແປງແກ້ໄຂ ຊຶ່ງເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດຂັ້ນຕໍ່າສຸດຢ່າງເຕັມສ່ວນ.

ຂໍ້ຈຳກັດຂອງສະຖານທີ່ ຫຼື ທາງກາຍະພາບທີ່ມີຢູ່ນັ້ນ ຫ້າມການຕື່ມລັກສະນະພິເສດ, ສ່ວນປະກອບຕ່າງໆ ຫຼື ພື້ນທີ່ວ່າງ ຊຶ່ງເປັນໄປຕາມຂໍ້ກຳນົດຂັ້ນຕໍ່າສຸດຢ່າງເຕັມສ່ວນ.

ເອກະສານສະໜັບສະໜູນຄວນບົ່ງຊີ້ບາດກ້າວທີ່ໄດ້ເຮັດ ຫຼື ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ເຮັດ ຊຶ່ງຈະຮັບຮອງວ່າ ການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ADA ນັ້ນເຮັດໄດ້ສຳເລັດ ຫຼື ສາມາດເຮັດໄດ້ສຳເລັດຕາມກຳລັງທີ່ສາມາດເປັນໄປໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ.

ຄວາມສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດ

ສຳລັບສະຖານທີ່, ອາຄານ ຫຼື ສິ່ງກໍ່ສ້າງທີ່ມີຄວາມສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດ, ຫ້ອງການເມືອງອາດລະບຸການຍົກເວັ້ນໃຫ້ສຳລັບອົງປະກອບ ຫຼື ລັກສະນະພິເສດທີ່ກຳນົດໄວ້ນັ້ນ ຖ້າວ່າ ການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ADA ນັ້ນຈະເປັນອັນຕະລາຍ ຫຼື ທຳລາຍຄວາມສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດຂອງອາຄານ ຫຼື ສິ່ງກໍ່ສ້າງນັ້ນ.

ສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງກົດລະບຽບການບໍລິຫານນີ້, ອາຄານ ຫຼື ສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ເຂົ້າເກນມີຄວາມ ສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດໄດ້ຮັບການນິຍາມວ່າ ໝາຍເຖິງອາຄານ ຫຼື ສິ່ງກໍ່ສ້າງແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ມີຄຸນສົມບັດກົງຕາມເງື່ອນໄຂ ຫຼື ຫຼາຍຂຶ້ນໄປນີ້.

ມີຊື່ລະບຸຢູ່ໃນລາຍການສະຖານທີ່ທາງປະຫວັດສາດໃນທະບຽນແຫ່ງຊາດ ຫຼື ເປັນໂຄງສ້າງເສີມຮ່ວມກັນໃນເຂດປະຫວັດສາດທີ່ໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນແຫ່ງຊາດ;

ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງວ່າເປັນຊັບສິນທາງປະຫວັດສາດ ໂດຍຫ້ອງການການອະນຸລັກທາງປະຫວັດສາດຂອງຮັຖ (State Historic Preservation Officer) ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບກົດລະບຽບ ORS ບົດທີ 358; ຫຼື,

ໄດ້ຮັບການກຳນົດໃຫ້ເປັນຈຸດສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດໃນທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ຂອງພອທແລນດ໌ ພາຍໃຕ້ກົດລະບຽບຂອງເມືອງ ພອທແລນດ໌ ຂໍ້ທີ 33 ຫຼື ເປັນໂຄງສ້າງເສີມໃນເຂດອະນຸລັກທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນທ້ອງຖິ່ນ.

ໃນຖານະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເອກະສານທີ່ຮຽກຮ້ອງເອົາການຍົກເວັ້ນພາຍໃຕ້ຄວາມສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດ, ຫ້ອງການເມືອງຄວນລວມເອົາເອກະສານທາງປະຫວັດສາດຂອງອາຄານ ຫຼື ສະຖານທີ່ ແລະລັກສະນະພິເສດທີ່ສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດ, ແລະການເຮັດເອກະສານກ່ຽວກັບວ່າ ການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂນັ້ນຈະເປັນອັນຕະລາຍ, ເຮັດໃຫ້ເສື່ອມ ຫຼື ທຳລາຍລັກສະນະພິເສດ ແລະ/ຫຼື ສ່ວນປະກອບສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດຕາມທີ່ອະທິບາຍໄວ້ໃນລາຍການທາງປະຫວັດສາດ, ການກຳນົດໃຫ້ເປັນ ປະຫວັດສາດ, ຫຼື ໃນລາຍການຊັບສິນທາງປະຫວັດສາດຂອງເມືອງ, ຮັຖ, ຫຼື ຮັຖບານກາງ ແນວໃດແດ່.

ເອກະສານສະໜັບສະໜູນຄວນບົ່ງຊີ້ບາດກ້າວທີ່ໄດ້ເຮັດ ຫຼື ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ເຮັດ ຊຶ່ງຈະຮັບຮອງວ່າ ການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ADA ນັ້ນໄດ້ເຮັດສຳເລັດ ຫຼື ສາມາດເຮັດໄດ້ສຳເລັດຕາມກຳລັງທີ່ສາມາດເປັນໄປໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ໂດຍບໍ່ເປັນອັນຕະລາຍ ຫຼື ທຳລາຍຄວາມສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດຂອງອາຄານ ຫຼື ສິ່ງກໍ່ສ້າງນັ້ນ. ຜູ້ຕັດສິນຊື້ຂາດ ຊຶ່ງໄດ້ແກ່ ຜູ້ຈັດການແຜນງານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ແລະ ຫ້ອງການດູແລໂຄງການ ຕ້ອງຮ່ວມມືກັນຮັບຮອງວ່າ ການປ່ຽນແປງແກ້ໄຂນັ້ນສາມາດ ສະໜອງລະດັບການເຂົ້າເຖິງໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລະ ການທີ່ເມືອງບໍ່ສາມາດປະຕິບັດຕາມຮູບແບບມາດຕະຖານຕາມກົດໝາຍ ADA ໄດ້ຢ່າງຕົວສ່ວນແລະເຂັ້ມງວດນັ້ນ ແມ່ນການຕັດສິນໃຈທີ່ສົມເຫດຜົນ ແລະມີເອກະສານສະໜັບສະໜູນທີ່ພຽງພໍ. ຫ້ອງການດູແລໂຄງການຂອງເມືອງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຫາເອກະສານທີ່ຖືກຕ້ອງແລະຄົບຖ້ວນ ແລະກົງເວລາ ສຳລັບການຮຽກຮ້ອງເອົາການຍົກເວັ້ນ. ຜູ້ຈັດການແຜນງານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການກວດກາຄືນຄຳຮ້ອງຂໍ ແລະເອກະສານປະກອບການສະໜັບສະໜູນ ແລະໃຫ້ການປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບຄວາມພຽງພໍຂອງຄຳຮ້ອງຂໍການຍົກເວັ້ນ ແກ່ຜູ້ຕັດສິນໃຈຂອງເມືອງ. ເວັ້ນແຕ່ວ່າຈະມີຄຳສັ່ງແນວອື່ນຈາກກຳມະການທີ່ຮັບຜິດຊອບ, ຜູ້ອຳນວຍການຫ້ອງການມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການກວດກາຄືນ ແລະອະນຸມັດຄຳຮ້ອງຂໍເອົາການຍົກເວັ້ນໃດໆ. ອຳນາດໃນການອະນຸມັດນັ້ນອາດມອບໃຫ້ແກ່ຫົວໜ້າລະດັບອາດຸໂສ ໂດຍເຮັດເປັນລາຍລັກອັກສອນ.

ມີການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລືກັບຫ້ອງການທະນາຍຄວາມຂອງເມືອງ ແລະ/ຫຼື ຜູ້ຊ່ຽວຊານທາງເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບຮູບແບບດ້ານການເຂົ້າເຖິງຕາມກົດໝາຍ ADA ໃນລະຫວ່າງຂັ້ນຕອນການດຳເນີນການທັງໝົດກ່ຽວກັບການຮ້ອງຂໍນັ້ນ. ການອະນຸມັດຂັ້ນສຸດທ້າຍຈະໄດ້ຮັບການເກັບຮັກສາໄວ້ໃນແຟມໂຄງການ ແລະເອົາສຳເນົາໃຫ້ແກ່ຜູ້ຈັດການແຜນງານຕາມກົດໝາຍ ADA Title II.

12.3 ລາຍຊື່ຜູ້ມີສ່ວນໄດ້ສ່ວນເຮັດທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນແຜນການໄລຍະປ່ຽນຜ່ານຕາມ ກົດໝາຍ ADA

AARP Oregon & chapters

(ກຸ່ມປົກປ້ອງຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະ ບົດກົດໝາຍຮັຖອໍຣິກອນ)

American Council of the Blind, Metro PDX Chapter

(ສະພາອາເມລິກັນເພື່ອຄົນຕາບອດ, ບົດກົດໝາຍເມໂທຣ ຟີດີເອັກຊ໌)

AOCIL

(ສະມາຄົມເຮັດວຽກກ່ຽວກັບການຢູ່ອາໄສແບບເພິ່ງພາຕົນເອງໄດ້)

APANO

(ເຄືອຂ່າຍຊາວອາເມລິກັນເຊື້ອສາຍອາຊີ ປາຊີຟິກ)

Asian Health & Services Center

(ສູນສຸຂະພາບແລະການບໍລິການອາຊີ)

Association of Oregon Counties

(ສະມາຄົມຄາວຕີ້ໃນອໍຣິກອນ)

AYCO Health and Disability Program

(ໂປຼແກຣມເພື່ອສຸຂະພາບແລະຜູ້ພິການ ເອວາຍລີໂອ)

Beyond Black

(ອົງກອນຊຸມຊົນເພື່ອຄົນຜິວດຳ)

Black Parent Initiative

(ກຸ່ມລິເວີມສຳລັບພໍ່ແມ່ທີ່ເປັນຄົນຜິວດຳ)

Brain Injury Alliance of Oregon

(ພັນທະມິດຊ່ວຍເຫຼືອການບາດເຈັບທີ່ສະໜອງແຫ່ງຮັຖອໍຣິກອນ)

Central Northeast Neighborhood Coalition

(ການຮ່ວມມືກັນໃນເຂດເພື່ອນບ້ານທາງພາກກາງຂອງຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ)

Charles Jordan Community Center

(ສູນຊຸມຊົນຊາວ ຈໍແດນ)

Clackamas County Aging & Disability Resource Connection

(ອົງການເຊື່ອມຕໍ່ຊັບພະຍາກອນສຳລັບຜູ້ສູງອາຍຸແລະຜູ້ພິການເຂດຄລາກຄາມັສ ຄາວຕີ້)

Coalition of Communities of Color

(ການຮ່ວມມືກັນຂອງຊຸມຊົນຫຼາກຫຼາຍເຊື້ອຊາດ)

Community Vision

(ກຸ່ມວິໄສທັດຂອງຊຸມຊົນ)

Congo Peace Project

(ໂຄງການສັນຕິພາບໃນຄອງໂກ)

Connecting Communities Coalition (c/o Relay Resources)

Draft Transition Plan

(ການຮ່ວມມືກັນຂອງຊຸມຊົນເພື່ອການເຊື່ອມຕໍ່)

Council on American Islamic Relations

(ສະພາດູແລຄວາມສຳພັນຂອງຊາວອາເມລິກັນທີ່ເປັນອິດສະລາມ)

CYMA space

(ອົງກອນສິລະປະທີ່ອ່ານວຍການເຂົ້າເຖິງໃຫ້ແກ່ຄົນຫຼຸໜວກ)

Czech School of Portland

(ໂຮງຮຽນທີ່ມີການສອນໃນພາສາເຊັກແຫ່ງພອທະແລນດ໌)

Disability Arts and Culture Project

(ໂຄງການສິລະປະແລະວັດທະນະທັມຂອງຜູ້ພິການ)

Disability Awareness Resource Team

(ທີມຊ່ວຍເຫຼືອໃນການສ້າງການຮັບຮູ້ສຳລັບຜູ້ພິການ)

Disabled Refugee Alliance

(ພັນທະມິດຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ອົບພະຍົບທີ່ພິການ)

Disability Rights Oregon

(ກຸ່ມສຶດທິຂອງຜູ້ພິການໃນອໍຣິກອນ)

Division Midway Alliance

(ພັນທະມິດສົ່ງເສີມຄຸນນະພາບຊີວິດ)

East Portland Community Office

(ຫ້ອງການຊຸມຊົນພອທະແລນດ໌ທາງຕາເວັນອອກ)

Easter Seals Oregon

(ອົງກອນສົ່ງເສີມເດັກທີ່ຂາດສະມັຖພາບໃນການຮຽນຮູ້)

El Programa Hispano

(ອົງກອນເຮັດວຽກດ້ານບໍລິການສັງຄົມ)

Epilepsy Foundation of Oregon

(ມູນນິທິພະຍາດບ້າໝູ່ຮຸ້ນອໍຣິກອນ)

Family and Community Together (FACT)

(ໂຄງການຄອບຄົວແລະຊຸມຊົນສາມັກຄີກັນ)

Hearing Loss Association of Oregon

(ສະມາຄົມດູແລການສູນເສຍການໄດ້ຍິນແຫ່ງອໍຣິກອນ)

Hispanic Metropolitan Chamber of Commerce

(ສະພາການຄ້າຊາວຮິສແປນິກໃນເຂດເມືອງ)

Hollywood Senior Center

(ສູນຜູ້ສູງອາຍຸໃນຮໍລີວູດ)

Housing and Community Services of Oregon

(ການບໍລິການທີ່ພັກອາໄສແລະບໍລິການຂອງຊຸມຊົນແຫ່ງອໍຣິກອນ)

Hygiene 4 All

(ໂຄງການການອະນາໄມສຳລັບທຸກຄົນ)
 Immigrant and Refugee Community (IRCO)
 (ໂຄງການຊຸມຊົນຄົນເຂົ້າເມືອງແລະຜູ້ອົບພະຍົບ)
 Impact NW
 (ອົງກອນປ້ອງກັນບັນຫາການບໍ່ມີເຮືອນຢູ່)
 Independent Living Resources
 (ແຫ່ງຊັບພະຍາກອນສຳລັບການຢູ່ອາໄສແບບເປັນອິດສະຫຼະ)
 Invisible Disabilities Association
 (ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ຄົນທີ່ມີບັນຫາຊີວິດຫຼືຂາດສະມັຖຖາບແບບແອບແຟງ)
 Latino Network
 (ເຄືອຂ່າຍລາຕິໂນ)
 League of Oregon Cities
 (ອົງກອນສະໜັບສະໜູນເຄືອຂ່າຍເມືອງຕ່າງໆ ໃນອໍຣິກອນ)
 Learning Disability Association of Oregon
 (ສະມາຄົມຜູ້ຝຶກການໃນການຮຽນຮູ້ແຫ່ງອໍຣິກອນ)
 Lewis & Clark College - Student Services
 (ວິທະຍາໄລລູອິສແລະຄລາກ - ພະແນກບໍລິການນັກຮຽນ)
 Lutheran Community Services
 (ໂຄງການບໍລິການຊຸມຊົນລູເທີແລນ)
 Metro
 (ເມໂທຣ)
 Metropolitan Family Services
 (ການບໍລິການຄອບຄົວໃນເຂດເມືອງ)
 Momentum Alliance
 (ອົງກອນສະໜັບສະໜູນເຄືອຂ່າຍທີ່ຫຼາກຫຼາຍເຊື້ອຊາດ)
 Morrison Child & Family Services
 (ອົງການບໍລິການເດັກແລະຄອບຄົວມໍຣິສັນ)
 Multnomah County Aging & Disability Resource Connection
 (ໂຄງການເຊື່ອມຕໍ່ແຫ່ງຊັບພະຍາກອນສຳລັບຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະຜູ້ຝຶກການໃນເຂດມັລໂນມາ ຄາວຕີ້)
 Multnomah County Aging & Disability Services
 (ການບໍລິການຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະຜູ້ຝຶກການໃນເຂດມັລໂນມາ ຄາວຕີ້)
 Multnomah County Developmental Disabilities Services
 (ການບໍລິການຜູ້ຝຶກການດ້ານພັດທະນາການໃນເຂດມັລໂນມາ ຄາວຕີ້)
 Multnomah County Disability Services Advisory Council
 (ສະພາທີ່ປຶກສາດ້ານບໍລິການສຳລັບຜູ້ຝຶກການໃນເຂດມັລໂນມາ ຄາວຕີ້)
 Multnomah County Mental Health Services

(ການບໍລິການສຸຂະພາບຈິດໃນເຂດມັລໂນມາ ຄາວຕີ້)
National Alliance on Mental Illness (NAMI) Multnomah
(ອົງການພັນທະມິດດ້ານຄວາມເຈັບປ່ວຍທາງຈິດແຫ່ງຊາດໃນເຂດມັລໂນມາ)
National Federation of the Blind, Oregon Chapter
(ອົງກອນເພື່ອຄົນຕາບອດແຫ່ງຊາດ, ບົດບັນຍັດຮັຖອໍຣິກອນ)
National Organization on Disability
(ອົງການເພື່ອຜູ້ພິການແຫ່ງຊາດ)
Native American Youth and Family Center (NAYA)
(ສູນໄວໜຸ່ມແລະຄອບຄົວທີ່ເປັນຊາວອາເມລິກັນຜູ້ເມືອງ)
Neighbors West/Northwest (NW/NW)
(ເຂດເພື່ອນບ້ານທາງຕາເວັນຕົກ/ຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອ)
North Portland Neighborhood Services
(ການບໍລິການເຂດເພື່ອນບ້ານທາງເໜືອຂອງພອກແລນດ໌)
Northeast Coalition of Neighborhoods
(ສະມາຄົມເພື່ອນບ້ານເຂດຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ)
Northwest ADA Center
(ສູນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຊາວອາເມລິກັນທີ່ພິການທາງຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອ)
Northwest Down Syndrome Association
(ສະມາຄົມພະຍາດດາວຊິນໂດຣມທາງຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອ)
NW Pilot Project
(ໂຄງການນຳຮ່ອງເຂດຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອ)
ODOT Region 1
(ກົມຂົນສົ່ງຮັຖອໍຣິກອນ ເຂດພູມິພາກ 1)
OHSU Avel Gordly Center for Healing
(ສະຖານພະຍາບານຊຸມຊົນຄົນອັຟຣິກັນ ອາເມລິກັນ)
On-the-Move Community Integration
(ໂຄງການຊຸມຊົນທີ່ສົ່ງເສີມວັດທະນະທັມໃນທ້ອງຖິ່ນ)
OPAL Environmental Justice Oregon
(ອົງການໂອປອວ ຊຶ່ງສົ່ງເສີມສະພາບແວດລ້ອມທີ່ມີຄວາມຍຸດຕິທັມໃນອໍຣິກອນ)
Open Signal
(ສູນສື່ສະຖານສື່)
Oral Hull Foundation for the Blind
(ມູນນິທິເພື່ອຄົນຕາບອດ)
Oregon Advocacy Commissions Office
(ຫ້ອງການຄະນະກຳມະການປົກປ້ອງຜົນປະໂຫຍດຮັຖອໍຣິກອນ)
Oregon Association of the Deaf

(ສະມາຄົມຄົນຫຼຸໜວກຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Bureau of Labor and Industries

(ຫ້ອງການແຮງງານແລະອຸດສາຫະກຳຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Commission for the Blind

(ຄະນະກຳມະການເພື່ອຄົນຕາບອດຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Community Health Workers Association

(ສະມາຄົມສຸຂະພາບຂອງແຮງງານໃນຊຸມຊົນອໍຣິກອນ)

Oregon Council on Developmental Disabilities

(ສະພາດູແລຄວາມພິການດ້ານພັດທະນາການຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Disabilities Commission

(ຄະນະກຳມະການດູແລດ້ານຄວາມພິການຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Food Bank

(ທະນາຄານອາຫານຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Health Authority

(ອົງການສຸຂະພາບຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Department of Justice Civil Rights Division

(ພະແນກສິດທິພົນລະເມືອງຂອງກົມຍຸດຕິທຳມຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Department of Veterans' Affairs

(ກົມກົດຈະການຂອງນັກຮົບເກົ່າຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Mental Health Consumers Association

(ສະມາຄົມຜູ້ບໍລິໂພກທີ່ມີບັນດາດ້ານສຸຂະພາບຈິດຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Parks and Recreation Department

(ພະແນກດູແລສວນສາທາລະນະແລະການພັກຜ່ອນຫຍ່ອນໃຈຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Self Advocacy Coalition

(ອົງກອນປົກປ້ອງສິດທິຂອງຜູ້ຂາດສະມັຖພາບດ້ານການພັດທະນາ)

Oregon Spinal Cord Injury Connection

(ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ບາດເຈັບທີ່ກະດູກສັນຫຼັງ)

Oregon Vocational Rehabilitation

(ການຝຶນຝູ້ສຸຂະພາບເພື່ອອາຊີບຮັຖອໍຣິກອນ)

Oregon Walks

(ອົງກອນປົກປ້ອງກ່ຽວກັບການຍ່າງ)

Paralyzed Veterans of America, Oregon Chapter

(ອົງກອນນັກຮົບເກົ່າທີ່ເປັນອຳມະພາດຂອງອາເມລິກັນ, ບົດບັນຍັດຮັຖອໍຣິກອນ)

Portland African American Leadership Forum (PAALF)

(ເວທີການເປັນຜູ້ນຳຂອງຊາວອັຟຣິກັນ ອາເມລິກັນໃນເມືອງເປກຕ໌)

Portland Community College - Disability Services

(ວິທະຍາໄລຊຸມຊົນພອທແລນດ໌ - ການບໍລິການຜູ້ພິການ)

Portland Police Bureau Vulnerable Adult & Elder Crimes Unit

(ໜ່ວຍອາຊະຍາກັມຕໍ່ຜູ້ໃຫຍ່ແລະຜູ້ສູງອາຍຸທີ່ອ່ອນແອ ຂອງຫ້ອງການຕໍາຫຼວດແຫ່ງພອທແລນດ໌)

Portland State University-Disability Resource Center

(ມະຫາວິທະຍາໄລຮັຖອໍຣິກອນ - ສູນຊັບພະຍາກອນດ້ານຄວາມພິການ)

Portland VA Medical Center

(ສູນການແພດເພື່ອນັກຮົບເກົ່າແຫ່ງພອທແລນດ໌)

Public Transportation Advisory Council Disability Workshop

(ການຈັດປະຊຸມສົນທະນາວຽກດ້ານຄວາມພິການຂອງສະພາທີ່ປຶກສາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)

Rahab's Sisters

(ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອແມ່ຍິງ)

Reed College - Disability Support Services

(ວິທະຍາໄລຣີດ - ພະແນກບໍລິການຜູ້ພິການ)

Real Choice Initiatives

(ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານທີ່ພັກອາໄສສໍາລັບຜູ້ພິການ)

Ride Connection

(ອົງກອນບໍລິການດ້ານການເດີນທາງ)

Right to Survive

(ອົງກອນຊຸມຊົນທີ່ຊ່ວຍເຫຼືອຄົນທີ່ບໍ່ມີເຮືອນຢູ່)

Rose Community Development

(ອົງກອນບໍ່ຫາຜົນກໍາໄລທີ່ຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານທີ່ພັກອາໄສລາຄາຖືກ)

Rosewood Initiative

(ອົງກອນບໍ່ຫາຜົນກໍາໄລທີ່ສະໜັບສະໜູນຄວາມເປັນຢູ່ທີ່ດີຂອງຊຸມຊົນ)

Self Enhancement Inc

(ອົງກອນສະໜັບສະໜູນການພັດທະນາຄວາມສາມາດຂອງໄວໜຸ່ມ)

Spinal Coordinated

(ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ບາດເຈັບທີ່ກະດູກສັນຫຼັງ)

Somali American Council of Oregon (SACOO)

(ສະພາຊາວໄຊມາລີ ອາເມລິກັນ ແຫ່ງຣັຖອໍຣິກອນ)

Southeast Uplift Neighborhood Coalition

(ອົງການສະໜັບສະໜູນຄວາມເປັນຢູ່ດີຂອງຊຸມຊົນໃນເຂດຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້)

Southwest Neighborhoods, Inc.

(ອົງການສະໜັບສະໜູນຊຸມຊົນໃນເຂດຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້)

State Independent Living Council

(ສະພາດູແລການຢູ່ອາໄສແບບເປັນອິດສະຫຼະແຫ່ງຣັຖ)

Street Roots

(ອົງການສະໜັບສະໜູນຄົນທີ່ບໍ່ມີເຮືອນຢູ່)

Street Trust

(ອົງການສະໜັບສະໜູນການສັນຈອນດ້ວຍລົດຖີບ)

Symbiosis PDX

(ອົງກອນປະຕິຮູບສັງຄົມ)

The Arc Multnomah-Clackamas

(ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອເດັກແລະຜູ້ໃຫຍ່ທີ່ຂາດສະມັຖຖາບດ້ານສະຕິບັນຍາແລະພັດທະນາການ)

TriMet

(ອົງການຂົນສົ່ງມວນຊົນທຣີເມັດ)

Unite Oregon

(ອົງການຂັບເຄື່ອນທີ່ມີຫຼາກຫຼາຍວັດທະນະທັມເພື່ອຄວາມຍຸດຕິທັມ)

United Cerebral Palsy Association

(ສະມາຄົມດູແລດ້ານພະຍາດສະໜອງພິການ)

United Cerebral Palsy of Oregon & South Washington

(ອົງການດູແລດ້ານພະຍາດສະໜອງພິການແຫ່ງຮັຖອໍຣິກອນ ແລະເຂດອໍຊິງຕັນໃຕ້)

United Congolese Community Group

(ອົງກອນຊ່ວຍເຫຼືອຊຸມຊົນຊາວຄອງໂກ)

United Spinal Association

(ສະມາຄົມຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ບາດເຈັບຈາກກະດູກສັນຫຼັງ)

Urban League of Portland

(ອົງການບໍລິການສັງຄົມແລະສິດທິພົນລະເມືອງ)

Verde

(ອົງການເວີເດ ຊຶ່ງສົ່ງເສີມສະພາບແວດລ້ອມ)

Veterans Administration, Portland Regional Office

(ການບໍລິຫານສໍາລັບນັກຮົບເກົ່າ, ຫ້ອງການພູມິພາກຂອງພອທແລນດ໌)

VOZ Workers Rights

(ອົງການດູແລສິດທິແຮງງານ)

Washington County Disability, Aging, and Veteran Services

(ການບໍລິການສໍາລັບຜູ້ພິການ, ຜູ້ສູງອາຍຸ ແລະນັກຮົບເກົ່າ ໃນເຂດອໍຊິງຕັນ ຄາວຕ້)

Western Conexiones

(ກຸ່ມບໍລິການດ້ານສຸຂະພາບຈິດແບບສອງພາສາ)