DỰ THẢO

Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi các Lối đi Ưu tiên Công cộng ADA Title II

Sở Giao thông Portland
Thành phố Portland

DỰ THẢO
Tháng Tám 2020

PBOT
PORTLAND BUREAU OF TRANSPORTATION

Trang này được để trống có chủ ý.

MỤC LỤC

DỰ THẢO 0

1. Giới thiệu và Tổng quan 3

1.1 Mục tiêu và Mục đích 4
1.2 Cam kết đảm bảo Công bằng 5
1.3 Lịch sử và Nỗ lực Title II ADA của Thành phố Portland 6
1.4 Người khuyết tật ở Portland 8

2. Yêu cầu Pháp lý 9

2.1. Liên Bang 9
2.2. Tiểu bang 10
2.3. Thành phố 10

3. Xác định các Rào cản 12

3.1 Tự Đánh giá của PBOT 12
3.2 Dốc Lề Đường 12
3.3 Tín hiệu cho Người đi bộ 12
3.4 Vỉa hè 13
3.5 Đỗ xe 14
3.6 Các điểm dừng đỗ Giao thông 15

4. Phương pháp để Loại bỏ Rào cản 16

4.1 Cải thiện Vốn, Thay đổi, Bảo trì, và Yêu cầu của Cộng đồng 16
4.2 Công việc của những Tổ chức khác trên các Lối đi Ưu tiên Công cộng 17
4.3 Các Con Dốc Lề Đường theo Yêu cầu 17
4.4 Các Yêu cầu, Quan ngại, Khiếu nại của Cộng đồng Người khuyết tật 17
4.5 Trường hợp Ngoại lệ ADA 19
4.6 Khả năng Truy cập Trang Web 20
4.7 Tiêu chuẩn Thiết kế và Thông số Kỹ thuật 20
4.8 Đánh giá các Chính sách, Thực tiễn, và Quy trình 21
4.9 Đào tạo 21

5. Các Chương trình & Kế hoạch Khác giúp Tăng cường Khả năng tiếp cận 22

5.1 Kế hoạch Chuyển đổi & Các Bổ sung ADA Title II của Thành phố Portland 22

5.2 Kế hoạch PedPDX 23
5.3 Chương trình Các Con Phố trong Khu phố 24
5.4 Chương trình Đạp xe Thích ứng Cho Người Khuyết tật 24
5.5 Các Con Phố Chung 25
5.6 PDX WAV 25
5.7 Tuyến đường An toàn đến Trường học 26
5.8 Ví Giao thông 26

6. Ưu tiên và Tài trợ 27

6.1 Tiêu chí Ưu tiên 27
6.2 Tài trợ 29

7. Tiếp cận và Tham gia của Cộng đồng 30

7.1 Sự kiện cộng đồng 30
7.2 Ý kiến Công chúng 30
7.3 Các bên liên quan 30

8. Lịch trình để Loại bỏ Rào cản 31

8.1 Lịch trình Ban đầu để Loại bỏ Rào cản 31
8.2 Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi 33

9. Người chịu Trách nhiệm cho Kế hoạch Chuyển đổi 34
10. Bảng chú giải Thuật ngữ & Từ viết tắt 35
11. Các nguồn trợ giúp 38

11.1 Thành phố Portland (với tư cách là một tổ chức): 38
11.2 Nguồn trợ giúp Khu vực Portland: 39
11.3 Nguồn trợ giúp của Oregon 39
11.4 Nguồn trợ giúp của Liên bang 40

12 Phụ lục 41

12.1 Chỉ thị của Kỹ sư Thành phố về Tính Không khả thi về mặt Kỹ thuật 42
12.2 Chính sách về Trường hợp Ngoại lệ Không khả thi về mặt Kỹ thuật và có Ý nghĩa Lịch sử của Thành phố Portland 44
12.3 Danh sách các Bên liên quan Tham gia Hoạt động Cộng đồng của Kế hoạch Chuyển đổi ADA 46



1. GIỚI THIỆU VÀ TỔNG QUAN

Thành phố Portland (Thành phố) và Sở Giao thông Portland (PBOT) cam kết cung cấp các dịch vụ dễ tiếp cận cho cộng đồng. Nhu cầu của người khuyết tật là điều được cân nhắc chính để thực hiện các cải thiện lối đi ưu tiên công cộng và cung cấp các dịch vụ của PBOT.

Tuyên bố Sứ mệnh của PBOT

Sở Giao thông Portland là một đối tác cộng đồng trong việc tạo nên một thành phố đáng sống. Chúng tôi lập kế hoạch, xây dựng, quản lý, và duy trì một hệ thống giao thông hiệu quả và an toàn, cung cấp cho người dân và doanh nghiệp khả năng tiếp cận và di chuyển. Chúng ta sẽ giúp Portland tiếp tục tiến lên."

Các giá trị của PBOT là an toàn, đổi mới, công bằng, cởi mở, tôn trọng và hòa đồng. Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi các Lối đi Ưu tiên Công cộng ADA Title II (Kế hoạch Chuyển đổi) của PBOT thay thế kế hoạch năm 1996 và thực hiện các yêu cầu được nêu ra trong Title II của Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật (ADA). ADA tuyên bố rằng một tổ chức công cộng phải sửa đổi hợp lý các chương trình, chính sách, thực tiễn, quy trình, và cơ sở hạ tầng của mình để tránh sự phân biệt đối xử với người khuyết tật.

Tất cả các kế hoạch chuyển đổi phải bao gồm:

- Xác định các chướng ngại trong các lối đi ưu tiên công cộng tạo ra các rào cản cho người khuyết tật.
- Xác định các hạn chế đối với quyền tiếp cận chương trình đầy đủ bao gồm việc xem xét các chính sách, thực tiễn, và quy trình gây hạn chế cho quyền tiếp cận đầy đủ.
- Nêu ra các phương pháp để loại bỏ các rào cản đã được xác định và cách để làm cho chúng trở nên dễ dàng tiếp cận, bao gồm thiết lập quyền ưu tiên và tài trợ vốn.
- Xây dựng một lịch trình để loại bỏ các rào cản trong các lối đi ưu tiên công cộng và các rào cản đối với các chương trình khác.

- Cung cấp và cho phép đánh giá và nhận xét công khai về kế hoạch chuyển đổi.
- Xác định và công khai cá nhân chịu trách nhiệm thực hiện kế hoạch chuyển đổi.
- Thiết lập và duy trì một quy trình bày tỏ quan ngại và/hoặc khiếu nại công khai và hiệu quả.

Kế hoạch Chuyển đổi sẽ cung cấp một khung chương trình cho việc cải thiện liên tục Lối đi Ưu tiên Công cộng (PROW) và các chương trình PBOT có liên quan dành cho người khuyết tật. Đây là một tài liệu động, dự định sẽ được cập nhật thường xuyên khi các rào cản được gỡ bỏ, và các kế hoạch và thay đổi mới được Thành phố và PBOT thực hiện.

1.1 Mục tiêu và Mục đích

Ba mục tiêu cốt lõi trong Kế hoạch Chiến lược 2019-2022 của PBOT là:

1) an toàn
2) giúp di chuyển người và hàng hóa, và
3) quản lý tài sản.

Mục tiêu chính của Kế hoạch Chuyển đổi cập nhật của PBOT là cung cấp quyền tiếp cận chương trình đầy đủ cho người khuyết tật. Các mục tiêu của Kế hoạch Chiến lược được bao gồm trong mục tiêu của Kế hoạch Chuyển đổi này. Một hệ thống giao thông dễ tiếp cận đầy đủ là một hệ thống an toàn, cho phép tất cả mọi người di chuyển qua nó, và được xây dựng và bảo trì một cách thích hợp. Kế hoạch Chuyển đổi này cung cấp cho PBOT thông tin cụ thể về PROW và các rào cản của chương trình, xác định các bước để loại bỏ chúng.
Thông qua việc tự đánh giá trong suốt quá trình, PBOT đang xem xét các chương trình, dịch vụ và hoạt động được cung cấp cho công chúng của mình, bao gồm việc xem xét các chính sách và quy trình có ảnh hưởng và duy trì chúng. Việc tự đánh giá sẽ hỗ trợ PBOT trong cách cung cấp các dịch vụ đó cho người khuyết tật và xác định các khoảng trống.

Kế hoạch Chuyển đổi được xây dựng dựa trên công việc tự đánh giá và nhằm xác định các rào cản thực tế trong PROW, cung cấp các phương pháp để loại bỏ các rào cản đó, và xây dựng lịch trình loại bỏ.

Kế hoạch Chuyển đổi cũng xác định cá nhân trong PBOT chịu trách nhiệm về Kế hoạch Chuyển đổi, bao gồm duy trì, thực hiện, và cập nhật kế hoạch, cũng như đóng vai trò là người liên lạc với công chúng và là nguồn lực cho các nhân viên trong nội bộ sở.

Cuối cùng, Kế hoạch Chuyển đổi cung cấp thông tin về các nỗ lực của PBOT để tiếp nhận và giải quyết các khiếu nại từ cộng đồng liên quan đến các mối quan ngại hoặc khiếu nại ADA.

1.2 Cam kết đảm bảo Công bằng

Thành phố Portland cam kết tăng cường sự đa dạng, nâng cao công bằng và thúc đẩy hòa nhập trong mọi thứ chúng tôi làm. Sự công bằng, theo định nghĩa của Kế hoạch Portland năm 2012, là khi mọi người đều có quyền tiếp cận các cơ hội cần thiết để đáp ứng các nhu cầu thiết yếu của họ, nâng cao phúc lợi, và đạt được tiềm năng đầy đủ của họ. Chúng tôi cùng chia sẻ trách nhiệm như là các cá nhân trong một cộng đồng và các cộng đồng trong xã hội. Tất cả các cộng đồng cần có khả năng định hình hiện tại và tương lai của chính họ. Công bằng sẽ giúp có được các cộng đồng khỏe mạnh và mang lại lợi ích cho tất cả chúng ta. Nói một cách đơn giản – công bằng đạt được khi kết quả không còn liên quan đến bản sắc của con người.

Ngoài ra, vào năm 2015, Thành phố Portland đã thông qua các mục tiêu và chiến lược công bằng chủng tộc trên toàn thành phố, đó là:

Mục tiêu Công bằng Chủng tộc trên toàn Thành phố.

1. Chúng tôi sẽ chấm dứt sự mất công bằng về chủng tộc trong chính quyền thành phố, để có sự công bằng trong việc tuyển dụng và thăng chức, cơ hội lớn hơn trong việc ký kết hợp đồng, và các dịch vụ công bằng cho tất cả cư dân.
2. Chúng tôi sẽ tăng cường việc tiếp cận, sự tham gia của công chúng, và quyền tiếp cận vào các dịch vụ của Thành phố cho các cộng đồng người da màu và các cộng đồng người nhập cư và người tị nạn, và hỗ trợ hoặc thay đổi các dịch vụ hiện có bằng cách sử dụng các thực tiễn tốt nhất về công bằng chủng tộc.
3. Chúng tôi sẽ hợp tác với các cộng đồng và các tổ chức để loại bỏ bất sự bình đẳng chủng tộc trong tất cả các lĩnh vực của chính phủ, bao gồm giáo dục, tư pháp hình sự, công lý môi trường, y tế, nhà ở, giao thông, và phát triển kinh tế.

Chiến lược Công bằng toàn Thành phố

1. Sử dụng khung công bằng chủng tộc
2. Xây dựng năng lực của tổ chức
3. Thực hiện một quy trình ống kính công bằng chủng tộc (racial equity lens)
4. Dựa trên số liệu
5. Hợp tác với các tổ chức và các cộng đồng khác
6. Hoạt động với sự khẩn trương và tinh thần trách nhiệm

Các quyết định quy hoạch giao thông thường có tác động đáng kể đến sự công bằng và do đó các quan ngại về sự công bằng là vấn đề trước tiên và trọng tâm trong công việc của PBOT. Tại PBOT, chúng tôi đã thực hiện một số hành động để thúc đẩy các mục tiêu và chiến lược công bằng này, bao gồm:

- Thành lập chương trình Công bằng và Hòa nhập trong Văn phòng Giám đốc và xây dựng một số vị trí trong toàn tổ chức với mục đích duy nhất là lãnh đạo việc thực hiện các mục tiêu và chiến lược công bằng, bao gồm cả vị trí Điều phối viên Chuyển đổi Ưu tiên Đi lại ADA

- Xây dựng Kế hoạch Công bằng Chủng tộc năm năm và tích hợp trọng tâm Tư pháp Giao thông vào trong Kế hoạch Chiến lược ba năm của tổ chức

- Kết hợp các điểm dữ liệu cụ thể về công bằng để đánh giá các thiếu sót trong hệ thống giao thông của Portland; ưu tiên vốn và việc đầu tư dự án an toàn; tăng cường quan hệ đối tác cộng đồng; và đánh giá các kết quả của chương trình và dịch vụ.

Người khuyết tật là một trọng tâm nổi bật trong công việc về công bằng và hòa nhập của chúng tôi, nhưng Kế hoạch Chuyển đổi ADA được cập nhật này sẽ giúp làm mới kế hoạch làm việc về tiếp cận dịch vụ cho người khuyết tật của chúng tôi trong toàn tổ chức.

1.3 Lịch sử và Nỗ lực Title II ADA của Thành phố Portland

Ngày 5 Tháng Hai, 1992 - Hội đồng Thành phố nhất trí thông qua Nghị quyết 34945, trong đó khẳng định rằng người khuyết tật có thể tiếp cận được tất cả các chương trình, dịch vụ, và hoạt động do Thành phố cung cấp. Nghị quyết khẳng định rằng không được phân biệt đối xử với người khuyết tật khi họ tìm kiếm công việc trong chính quyền Thành phố.

Ngày 5 Tháng Năm, 1993 - Hội đồng Thành phố đã thông qua Nghị quyết 35135, trong đó khẳng định chính sách cung cấp quyền tiếp cận các chương trình, hoạt động, và dịch vụ của Thành phố bằng việc phê duyệt Kế hoạch Chuyển đổi.

Ngày 4 Tháng Mười, 1996 - Thành phố Portland cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi ADA.
Ngày 17 Tháng Mười, 2001 - Hội đồng Thành phố đã thông qua nghị quyết 36035, thành lập Các Nguyên tắc Hướng dẫn Phát triển Đa dạng/Hành động Tích cực của Thành phố và Kế hoạch Phát triển Chiến lược. Kế hoạch Phát triển Chiến lược kêu gọi Ủy ban Điều phối ADA thành lập một ủy ban toàn thành phố để điều phối sáng

kiến và việc đào tạo ADA. Hiện tại, Điều phối viên Chính sách ADA Title II quản lý một nhóm đại diện ADA Title II trên toàn Thành phố.

Ngày 25 Tháng Năm, 2006 - Lúc đó, Thị trưởng Tom Potter đã soạn thảo một lá thư gửi cho tất cả các Giám đốc Sở, trong đó phác thảo Chính sách Tiếp cận Chương trình để đảm bảo tuân thủ Title II của ADA và đưa ra một hệ thống nhằm cung cấp sự trợ giúp đặc biệt theo yêu cầu của những người khuyết tật.

Ngày 19 Tháng Sáu, 2013 - Thành phố Portland đã thông qua kế hoạch Dân Quyền Title VI với cam kết đảm bảo rằng tất cả mọi người đều có thể tiếp cận được các chương trình, dịch vụ, và hoạt động của Thành phố.

Tháng Bảy, 2014 - Chương trình Dân Quyền Title VI và ADA Title II được chuyển đến Văn phòng Công bằng và Nhân quyền.

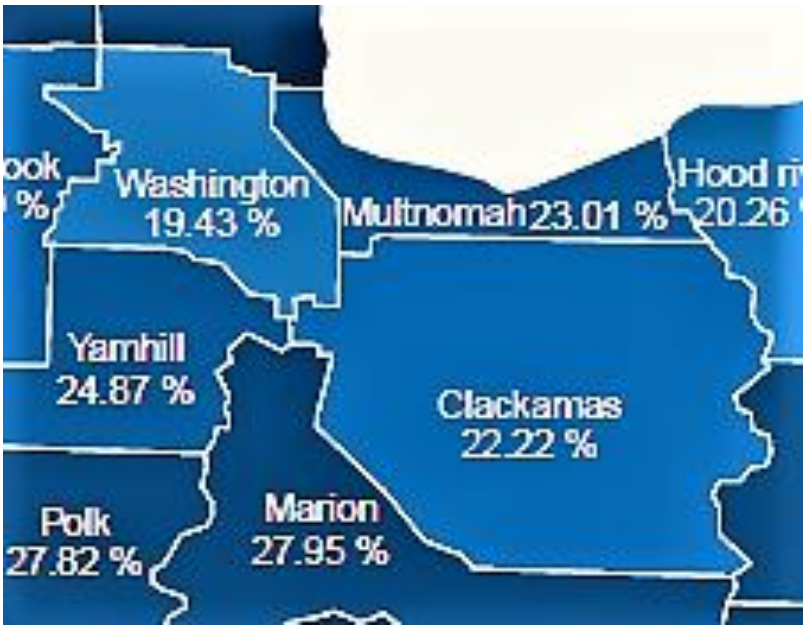
Tháng Mười Một, 2014 - Hội đồng Thành phố đã chấp nhận Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi ADA Title II của Thành phố Portland. Kế hoạch Chuyển đổi này quy định về tất cả các cơ sở mà Thành phố Portland sở hữu, quản lý hoặc vận hành.

Tháng Tám, 2015 - Portland Parks and Recreation (Công viên và Giải trí Portland) đã hoàn thành Nội dung Sửa đổi đối với Kế hoạch Chuyển đổi ADA của Thành phố Portland.

Tháng Hai, 2016 - PBOT đã hoàn thành Báo cáo Nỗ lực Chiến lược Kế hoạch Chuyển đổi ADA dành cho các Lối đi Ưu tiên Công cộng (PROW).

1.4 Người khuyết tật ở Portland

Theo dữ liệu từ Hệ thống Giám sát Nhân tố Rủi ro Hành vi (BRFSS), 23% người sống tại Quận Multnomah là người khuyết tật. Tại Quận Clackamas, 22% người là người khuyết tật và tại Quận Washington, 19% là người khuyết tật.
Bản đồ này từ dữ liệu từ Hệ thống Giám sát Nhân tố Rủi ro Hành vi (BRFSS) 2013-2015 do Đại học Khoa học và Y tế Oregon (OHSU) biên soạn cho biết số liệu thống kê theo từng quận.



Theo dữ liệu từ ước tính 5 năm 2013-2018 của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ (ACS), tỷ lệ phần trăm dân số báo cáo là người khuyết tật tăng theo độ tuổi. Các loại hình khuyết tật bao gồm khả năng di chuyển, thính giác, thị lực, nhận thức, tự chăm sóc, và sống độc lập. Trong số những cư dân Portland từ 5 đến 17 tuổi, có 6.3% là người khuyết tật. Những cư dân Portland từ 75 tuổi trở lên báo cáo tỷ lệ khuyết tật ở mức 53.5%.



2. YÊU CẦU PHÁP LÝ

Các yêu cầu pháp lý ở cấp liên bang, tiểu bang và địa phương để xác định rằng các chính sách, thực tiễn, quy trình, ưu tiên, và chiến lược tài trợ là phù hợp với các quy định. PBOT tuân theo các yêu cầu pháp lý này trong các kế hoạch, chương trình, chính sách, thực tiễn và hoạt động của mình.

2.1. Liên Bang

Mục 504 của Đạo luật Phục hồi năm 1973 [29 U.S.C. 794] nghiêm cấm phân biệt đối xử với người khuyết tật trong bất kỳ chương trình hoặc hoạt động nào nhận hỗ trợ tài chính của liên bang. Title II của Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật (ADA) năm 1990 đã được thông qua để cấm phân biệt đối xử và đảm bảo cơ hội bình đẳng cho người khuyết tật trong việc làm, các dịch vụ của tiểu bang và chính quyền địa phương, các cơ sở thương mại, giao thông vận tải, và cả không gian công cộng lẫn tư nhân được mở cho công chúng. Title II của ADA mở rộng việc cấm phân biệt đối xử đối với tất cả các cơ quan chính quyền tiểu bang và địa phương, đảm bảo rằng người khuyết tật được tham gia hoặc không bị mất các quyền lợi của các dịch vụ, chương trình, hoặc hoạt động của các cơ quan đó.

US Access Board (Ủy ban Tiếp cận Hoa Kỳ) đã xây dựng Hướng dẫn Tiếp cận đối với Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật Hoa Kỳ (ADAAG) vào năm 1991 và cập nhật những hướng dẫn này vào năm 2004. Cả Bộ Tư pháp Hoa Kỳ (US DOJ) lẫn Bộ Giao thông Hoa Kỳ (US DOT) đều có các tiêu chuẩn ADA được xây dựng từ ADAAG để áp dụng cho các yếu tố liên quan đến trách nhiệm cụ thể của họ. Các tiêu chuẩn ADA của US DOT áp dụng riêng cho các cơ sở giao thông công cộng. Các tiêu chuẩn ADA của US DOJ áp dụng cho tất cả các cơ sở ngoại trừ các cơ sở giao thông công cộng. Năm 2005, Hội đồng Tiếp cận Hoa Kỳ đã xây dựng Hướng dẫn Tiếp cận Lối đi Ưu tiên Công cộng (PROWAG). Những hướng dẫn này sau đó được cập nhật vào năm 2011 và 2013 nhưng chưa được chính thức thông qua. Đối với quyền tiếp cận liên quan đến các cơ sở giao thông vận tải, PROWAG là hướng dẫn chính được sử dụng.

2.2. Tiểu bang

Luật Oregon hiện hành có trong các Đạo luật Sửa đổi của Oregon Chương 267 - Các Khu vực Giao thông, Chương 447 - Các Tiêu chuẩn và Thông số giúp Người khuyết tật Tiếp cận (các mục từ 447.210 đến 447.310).

2.3. Thành phố

Để tuân thủ theo Title II của ADA, chính sách của Thành phố Portland là không ai bị cấm tham gia, bị từ chối khỏi các quyền lợi, hoặc phải chịu phân biệt đối xử trong bất kỳ chương trình, dịch vụ, hoặc hoạt động nào của Thành phố do bị khuyết tật. Để giúp đảm bảo quyền tiếp cận các chương trình, dịch vụ, và hoạt động của Thành phố, Thành phố Portland sẽ cung cấp các trợ giúp hợp lý cho người khuyết tật.

Chính sách của Thành phố và PBOT

Chính sách Tín hiệu Phát ra Âm thanh cho Người đi bộ được xác định trong mục 3.2 dưới đây
ADM-18.02 – Quy trình Khiếu nại Dân Quyền Title VI
ADM-18.20 – Quy trình Khiếu nại ADA Title II
HRAR-2.01 Hành động Tích cực Cơ hội Việc làm Bình đẳng (EEO)
HRAR-2.02 Nghiêm Cấm việc Quấy rối, Phân biệt đối xử và Trả đũa tại Nơi làm việc
HRAR-2.06 Trợ giúp Hợp lý cho Người khuyết tật Title I
HRAR-3.01 Quy trình Tuyển dụng
Chính sách 1.09 Chính sách Thông tin Title II và Title VI
Chính sách 1.10 Thông tin Nhân sự Bảo mật và Nhạy cảm
2035 Chính sách Kế hoạch Toàn diện:
- 9.9 Hệ thống giao thông dễ tiếp cận và thân thiện với lứa tuổi
- 9.19 An toàn và khả năng tiếp cận cho người đi bộ
- 9.21 Hệ thống Xe đạp Dễ Tiếp cận
- 9.25 Công bằng trong Giao thông

Nghị định Đồng ý của Trung tâm Thực thi và Giáo dục Dân Quyền

Vào mùa hè năm 2016, Civil Rights Education and Enforcement Center (Trung tâm Thực thi và Giáo dục Dân Quyền - CREEC), đã thông báo cho Thành phố rằng họ không có đủ các con dốc bên lề đường để phục vụ quyền ưu tiên đi lại của người đi bộ nhằm tuân thủ các quy định về quyền của người khuyết tật hiện hành của liên bang. Thông báo về ý định khởi kiện này đã được đưa ra thay mặt cho ba Nguyên đơn đứng tên và một nhóm các cá nhân có vị thế tương tự là cư dân hoặc

du khách đến Thành phố Portland bị khuyết tật về khả năng di chuyển, bao gồm, nhưng không chỉ gồm ở những người sử dụng xe lăn, xe tay ga, hoặc các thiết bị hỗ trợ khác (gọi chung là, “Settlement Class - Nhóm Dàn xếp”).

Vào mùa thu năm 2016, Thành phố đã ký Thỏa thuận Thương lượng với các nguyên đơn và luật sư của Nhóm Dàn xếp để hợp tác làm việc để giải quyết các cáo buộc và cải thiện việc tiếp cận đối với các lối đi ưu tiên dành cho người đi bộ của Thành phố.

Có thể truy cập để xem Nghị định Đồng ý từ thỏa thuận này trong liên kết dưới đây. Các yếu tố chính là:

- Thành phố sẽ thực hiện khảo sát tất cả các góc đường tại các đoạn đường có vỉa hè (lối đi dành cho người đi bộ) của Thành phố để xác định và lập danh sách tất cả các dốc lề đường trên toàn Thành phố. Kết quả của việc lập danh sách này sẽ được sử dụng để xác định những nơi cần có dốc lề đường và những dốc lề đường nào cần được sửa chữa để tuân thủ đầy đủ ADA.
- Thành phố sẽ lắp đặt hoặc khắc phục (sửa chữa) 1,500 dốc lề đường trong mười hai năm, bắt đầu từ ngày 1 Tháng Bảy, 2018.
- Các dốc lề đường sẽ được khắc phục thông qua các dự án hiện có để kích hoạt chúng và sử dụng các ưu tiên được liên bang xác định.
- Chương trình Curb Ramp by Request (Dốc Lề Đường theo Yêu cầu) của Thành phố cũng sẽ xác định các dốc lề đường sẽ được khắc phục.
- Một bản cập nhật cho Kế hoạch Chuyển đổi PROW của PBOT trong vòng ba năm kể từ ngày Nghị định Đồng ý có hiệu lực; trước Tháng Chín, 2021.
- Tiếp cận sâu rộng đến nhóm dàn xếp cũng như bất kỳ người dùng nào khác của hệ thống giao thông muốn đưa ra nhận xét về thỏa thuận này.

Nghị định Đồng ý



3. XÁC ĐỊNH CÁC RÀO CẢN

3.1 Tự Đánh giá của PBOT

Một trong những nghĩa vụ theo Title II của ADA là khảo sát tự đánh giá, được chỉ định cho các nhà quản lý và nhân viên của PBOT có công việc thường xuyên liên quan đến giao tiếp công cộng, tham gia công cộng, hoặc cung cấp dịch vụ cho công chúng. PBOT sẽ tiếp tục đánh giá các hoạt động của mình và thực hiện các điều chỉnh phù hợp để cung cấp quyền tiếp cận đầy đủ. Các câu trả lời khảo sát đã xác định rằng các chương trình và nhân viên của PBOT nói chung nhận thức được các yêu cầu của ADA. Các câu trả lời cũng cho thấy rằng có thể có những lỗ hổng trong các chính sách và thực tiễn của các chương trình cụ thể dưới dạng cách thức nhân viên giao tiếp và cung cấp các dịch vụ cho người khuyết tật. Các khuyến nghị đã được đề ra và đang được tiến hành trong một số lĩnh vực. Như đã lưu ý ở trên, PBOT sẽ tiếp tục tự đánh giá và điều chỉnh khi cần thiết.

3.2 Dốc Lề Đường

Là một phần của Nghị định Đồng ý, Thành phố được yêu cầu thực hiện khảo sát tất cả các góc đường thuộc sở hữu của Thành phố tại các đoạn đường có lối đi dành cho người đi bộ để xác định số lượng và loại hình của các dốc lề đường ở mỗi góc đường, cũng như các dốc lề đường và khu vực đáp có liên quan bị thiếu hoặc không tuân thủ quy định. Cuộc khảo sát đã thu thập dữ liệu tại các địa điểm có dốc lề đường và những địa điểm bị thiếu dốc lề đường. Tại nơi có dốc lề đường, cuộc khảo sát đã xác định loại hình, vị trí, độ dốc, và số đo của từng dốc lề đường. Thông tin thu thập chi tiết có trong Nghị định Đồng ý, Mục V., Đoạn B., tiểu mục 2., c. i. – xv. Kết quả khảo sát và tất cả dữ liệu thu thập được sẽ được ghi chép điện tử vào trong cơ sở dữ liệu GIS của Thành phố.

3.3 Tín hiệu cho Người đi bộ

Tín hiệu cho người đi bộ là một phần quan trọng trong hệ thống giao thông của PBOT. Tín hiệu cho người đi bộ có thể là tự động hoặc được kích hoạt. Tín hiệu cho người đi bộ tự động được hẹn giờ với tín hiệu giao thông xe cộ để xác định khi nào người đi bộ sẽ đi hoặc sẽ đợi. Tín hiệu cho người đi bộ được kích hoạt sẽ được kích hoạt bởi người đi bộ khi nhấn nút để cho biết họ muốn tín hiệu đổi thành "đi bộ" để họ có thể qua đường. Một số địa điểm có nút nhấn dành cho người đi bộ cũng có thể phát ra âm thanh. Có thể yêu cầu lắp đặt các tín hiệu phát ra âm thanh mới dành cho người đi bộ. Nhân viên Thành phố và một chuyên gia về di chuyển từ Ủy ban Người mù Oregon sẽ tham khảo ý kiến của người đưa ra yêu cầu để hiểu rõ các nhu cầu của người đi bộ. Chính sách của Thành phố để đánh giá các yêu cầu này xác định rằng:

- Giao lộ phải có đèn tín hiệu.
- Địa điểm cần được đánh giá về độ an toàn, độ ồn và sự chấp nhận của khu phố.

Có thể xem chi tiết đầy đủ về chính sách và quy trình tại liên kết này:
Tín hiệu Phát ra Âm thanh cho Người đi bộ | Tín hiệu | Thành phố Portland, Oregon

PBOT sẽ bổ sung và cải thiện các tín hiệu cho người đi bộ thông qua các dự án, bao gồm việc lắp đặt các tín hiệu âm thanh trong các dự án đang nâng cấp hoặc bổ sung thêm tín hiệu. Khi các tín hiệu được bổ sung hoặc sửa đổi, dữ liệu sẽ được thu thập để xác định xem tín hiệu có phát ra âm thanh không và có tuân thủ quy định hay không.

3.4 Vỉa hè

Việc tiếp cận của người đi bộ thông qua các vỉa hè tuân thủ quy định và không có chướng ngại vật là một phần quan trọng của hệ thống giao thông dễ tiếp cận. Theo bộ luật Thành phố, chủ sở hữu bất động sản, bao gồm chủ nhà, chủ doanh nghiệp, các trường học, tổ chức lớn khác, và các hiệp hội chủ nhà, có chịu trách nhiệm xây dựng, bảo trì, và sửa chữa các vỉa hè giáp với bất động sản của họ. Thông thường, yêu cầu xây dựng vỉa hè ở những nơi không có hoặc không đủ vỉa hè sẽ được kích hoạt khi việc phát triển hoặc tái phát triển các dự án diễn ra. Tuy nhiên, điều lệ thành phố và bộ luật Thành phố cũng cấp cho Thành phố thẩm quyền yêu cầu việc xây dựng và bảo trì vỉa hè ngoài quy trình phát triển.

Để đáp lại các khiếu nại, thanh tra PBOT sẽ đánh giá các vỉa hè và thông báo cho chủ sở hữu bất động sản biết về việc sửa chữa cần thiết. Trong trường hợp việc sửa chữa kịp thời không được thực hiện bởi chủ sở hữu bất động sản, PBOT sẽ thuê một nhà thầu tư nhân để thực hiện việc sửa chữa và lập hóa đơn cho chủ sở hữu bất

động sản về các chi phí. Hiện tại chủ sở hữu bất động sản có lựa chọn để tài trợ chi phí cho việc sửa chữa đã hoàn thiện của Thành phố. Tính khả thi của việc xây dựng chương trình kiểm tra vỉa hè chủ động đang được thẩm định. Các chi tiết về chương trình vỉa hè hiện có có thể được tìm thấy thông qua liên kết này:
Chương trình Đăng tin Bảo trì Vỉa hè

Mặc dù việc xây dựng và bảo trì vỉa hè vẫn là nghĩa vụ của tư nhân, PBOT vẫn đầu tư vào việc xây dựng vỉa hè, đặc biệt là trên các con phố đông đúc không có đủ vỉa hè và có thể phải phục vụ một số lượng lớn người đi bộ. Vỉa hè cũng được xây dựng thông qua các dự án vốn của PBOT và các dự án phát triển tư nhân. PedPDX là, Kế hoạch Tổng thể dành cho Người đi bộ của PBOT. Chiến lược 8 của PedPDX (Xây dựng và Bảo trì Vỉa hè Không có Chướng ngại vật), xác định 14 hành động để hỗ trợ hệ thống vỉa hè dễ tiếp cận đầy đủ, bao gồm cả việc đánh giá chương trình kiểm tra vỉa hè chủ động. Các thông tin cụ thể của các mục hành động này có sẵn thông qua liên kết sau:
Kế hoạch PedPDX Thành phố Portland

Việc tài trợ cho một cuộc khảo sát về tình trạng và lập danh sách các vỉa hè dọc theo các tòa nhà và bất động sản do thành phố sở hữu hoặc vận hành sẽ được đề xuất cho chu kỳ ngân sách 2020-2021: Kế hoạch Hệ thống Giao thông (TSP) | Thành phố Portland, Oregon

3.5 Đỗ xe

Đỗ xe Dễ Tiếp cận tại các Lối đi Ưu tiên Công cộng

Có các không gian đỗ xe dễ tiếp cận được chỉ định trên các con phố trong thành phố trên khắp Portland. Để tăng khả năng tiếp cận việc đỗ xe trong thời gian ngắn, Thành phố đã thông qua các chính sách mới cho những người đang sử dụng Disabled Person Parking Placards (Bảng hiệu Đỗ xe cho Người khuyết tật) do tiểu bang cấp. Chương trình kéo dài thời gian đỗ xe cho những người đang có Bảng hiệu Đỗ xe cho Người khuyết tật và bổ sung thêm chỗ đỗ xe dành riêng cho những người có bảng hiệu này, bao gồm một số chỗ đỗ đặc biệt dành cho những người có bảng hiệu xe lăn.

PBOT sẽ cân nhắc các yêu cầu của chủ sở hữu bất động sản đối với không gian đỗ xe trên hệ thống dễ tiếp cận nằm ở phía trước bất động sản của họ. Một quy trình hoặc chính sách cụ thể hơn liên quan đến các yêu cầu này sẽ được xây dựng như một phần của việc thực hiện Kế hoạch Chuyển đổi.
Bản đồ bãi đỗ xe dễ tiếp cận trên các lối đi ưu tiên công cộng và tại các nhà để xe thuộc sở hữu của thành phố có sẵn tại liên kết này: Bản đồ Bãi đỗ xe Dễ Tiếp cận

Công trình Đỗ xe Nhiều tầng

PBOT sở hữu và/hoặc vận hành các cơ sở đỗ xe nhiều tầng ở Portland, chủ yếu tại trung tâm thành phố. Các cơ sở đỗ xe này phải tuân theo ADA Title II và được yêu cầu đưa vào kế hoạch chuyển đổi, tuy nhiên, Kế hoạch Chuyển đổi này sẽ tập trung vào các lối đi ưu tiên công cộng. PBOT đã hoàn thành kế hoạch chuyển đổi cho các tòa nhà của mình, bao gồm các công trình đỗ xe nhiều tầng, vào Tháng Mười, 2014. Các rào cản, danh sách kiểm kê, và các phương pháp để loại bỏ trong các công trình đỗ xe nhiều tầng của PBOT được đưa vào trong Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi ADA Title II của Thành phố Portland trong các mục 3.3 và 4.1.

Trang web: Kế hoạch Chuyển tiếp ADA Title II của Thành phố Portland

3.6 Các điểm dừng đỗ Giao thông

Điểm dừng đỗ cho xe buýt, Max và Xe điện Portland hiện có trên các con phố trong thành phố do PBOT quản lý. Mặc dù các điểm dừng đỗ giao thông có trong các lối đi ưu tiên công cộng (PROW), nhưng chúng là trách nhiệm của nhà cung cấp dịch vụ giao thông. Đối với xe buýt và Max, các điểm dừng đỗ giao thông này là trách nhiệm của Tri-Met. Là chủ sở hữu và nhà điều hành của hệ thống Xe điện Portland, PBOT chịu trách nhiệm cho các địa điểm đó. Các tiện nghi và điều kiện tại các điểm dừng đỗ giao thông thay đổi tương ứng với các nơi trú, lối vào, vỉa hè và biển báo liên quan. Khi cần cải thiện việc tiếp cận tại các điểm dừng đỗ xe buýt và Max, PBOT sẽ làm việc với Tri-Met để xác định bất kỳ sửa đổi nào được yêu cầu trong PROW. Các sửa đổi về việc tiếp cận được yêu cầu cho các trạm Xe điện Portland sẽ được xác định và đưa vào lịch trình khắc phục của Kế hoạch Chuyển đổi.


Những người sử dụng xe lăn chờ để lên Xe điện Portland.

Danh sách các trạm Xe điện Portland có trong Kế hoạch Quản lý Tài sản Giao thông (TAM) của hệ thống Xe điện Portland. Việc đánh giá điều kiện sẽ được cập nhật hàng năm. Có 66 trạm mở cửa và 2 trạm bổ sung được đặt trên các trung tâm thương mại công cộng, mà không phải là các lối đi ưu tiên công cộng (PROW).



4. PHƯƠNG PHÁP ĐỂ LOẠI BỎ RÀO CẢN

4.1 Cải thiện Vốn, Thay đổi, Bảo trì, và Yêu cầu của Cộng đồng

PBOT sử dụng một số phương pháp khác nhau để lắp đặt và sửa chữa các dốc lề đường, tín hiệu cho người đi bộ, vỉa hè, và các yếu tố giao thông dễ tiếp cận khác.

- **Các dự án Cải thiện Vốn** bao gồm xây dựng mới và các dự án cải thiện theo kế hoạch. Các dự án này có thể yêu cầu bổ sung, thay thế, hoặc cập nhật các yếu tố dễ tiếp cận trong các lối đi ưu tiên công cộng (PROW).

- **Các thay đổi** trong các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) bao gồm các dự án sửa chữa lại và tất cả các công việc khác có thể cần đến việc lắp đặt và sửa chữa các yếu tố dễ tiếp cận.

- **Công việc Bảo trì** trong các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) cũng có thể cần đến các công việc sửa chữa hoặc thay thế các yếu tố không tuân thủ quy định hoặc còn thiếu. Liên quan đến các dốc lề đường, kế hoạch công việc Bảo trì & Vận hành của PBOT đưa ra mục tiêu 700-1000 dốc lề đường mỗi năm. Cam kết 700-1,000 con dốc được nêu lại trong Kế hoạch Quản lý Hệ thống Vỉa hè năm 2004.

- **Các yêu cầu của cộng đồng** có nhiều hình thức thông qua các cơ hội được xác định cụ thể trong Mục 4.4 dưới đây và thường dẫn đến kết quả là làm cho các yếu tố giao thông dễ tiếp cận trở nên tuân thủ với ADA.

4.2 Công việc của những Tổ chức khác trên các Lối đi Ưu tiên Công cộng

Sở Dịch vụ Phát triển (BDS) của Thành phố Portland cấp giấy phép cho các dự án như các tòa nhà dân sinh, văn phòng, công nghiệp và thương mại, và nhà ở có thể giúp đưa ra các cải thiện công cộng. Cải thiện công cộng có thể bao gồm các yếu tố dễ tiếp cận như vỉa hè, con dốc, và tín hiệu. Những tổ chức xin cấp phép này sẽ được yêu cầu xây dựng các công trình cải thiện đáp ứng tiêu chuẩn tiếp cận đầy đủ ở mức độ cao nhất có thể.

4.3 Các Con Dốc Lề Đường theo Yêu cầu

Vào năm 1997, ADA Curb Ramp Request Program (Chương trình Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật theo Yêu cầu) đã được xây dựng để đáp ứng các yêu cầu từ các thành viên cộng đồng trong việc xây dựng các dốc lề đường trên các con phố địa phương trên toàn thành phố. Việc xây dựng lại và lắp đặt các góc đường mới để cung cấp các dốc lề đường theo yêu cầu là một cách mà Thành phố cung cấp quyền tiếp cận cho những người bị hạn chế khả năng đi lại hoặc những người sử dụng xe lăn hoặc các thiết bị trợ giúp đi lại khác.
Các địa điểm được yêu cầu được đánh giá theo thứ tự tiếp nhận và ưu tiên theo các nguyên tắc sau:

- Các yêu cầu được thực hiện bởi hoặc vì quyền lợi của người khuyết tật.
- Các yêu cầu mà có vẻ nguy hiểm hoặc gây ra tình trạng nguy hiểm cho người khuyết tật.
- Các địa điểm thường xuyên xảy ra tai nạn cho người đi bộ do không có các dốc lề đường hoặc các con dốc này không tuân thủ quy định.
- Các khu vực người đi bộ thường xuyên sử dụng.
- Những nơi có mật độ người khuyết tật cao hơn.
- Các địa điểm giúp lấp đầy các khoảng trống trong mạng lưới cho người đi bộ để phục vụ các điểm đến quan trọng.

Để biết thêm thông tin về chương trình này, hãy truy cập liên kết sau: Chương trình Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật theo Yêu cầu | Thành phố Portland, Oregon

4.4 Các Yêu cầu, Quan ngại, Khiếu nại của Cộng đồng Người khuyết tật

Ngoài chương trình Dốc Lề Đường theo Yêu cầu, Thành phố có một số cách để các thành viên cộng đồng đưa ra yêu cầu, gửi mối quan ngại hoặc gửi khiếu nại

liên quan đến khả năng tiếp cận các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) và việc tuân thủ ADA.

823-SAFE

Các thành viên cộng đồng có thể liên hệ với Thành phố về các vấn đề bảo trì hoặc an toàn giao thông bao gồm biển báo, tín hiệu, vỉa hè, và ổ gà.

Liên hệ Đường dây nóng An toàn Giao thông và Sinh hoạt Khu phố theo số 503-823-SAFE (7233), hoặc gửi yêu cầu trực tuyến. Các vấn đề có thể bao gồm, nhưng không chỉ gồm, các mối quan ngại về lối qua đường, biển báo phù hợp, tầm nhìn, tốc độ và lưu lượng giao thông.

PDX Reporter

PDX Reporter là cách thuận tiện để tương tác với các sở của thành phố và báo cáo về các sự cố cũng như các vấn đề bảo trì trong giới hạn của thành phố Portland. Ứng dụng này có thể được sử dụng trên mọi điện thoại thông minh, máy tính bảng hoặc máy tính để bàn có hỗ trợ web.
Để sử dụng ứng dụng, hãy truy cập www.pdxreporter.org và đăng nhập bằng tài khoản PortlandOreb.gov của quý vị, hoặc tài khoản mà quý vị đã sử dụng với phiên bản trước của ứng dụng này. Đăng nhập là bắt buộc, nhưng đăng ký là miễn phí và luôn mở cho công chúng--chỉ cần sử dụng liên kết "đăng ký" trên trang đăng nhập. Nếu quý vị lưu ứng dụng vào màn hình chính, quý vị có thể sử dụng nó giống như bất kỳ ứng dụng nào khác trên điện thoại thông minh hoặc máy tính bảng của mình. Xem trang trợ giúp trong ứng dụng để biết thêm thông tin.

Gửi Khiếu nại ADA Title II

Bất cứ ai cho rằng họ là đối tượng của sự đối xử bất bình đẳng hoặc phân biệt đối xử vì lý do khuyết tật có thể nộp đơn khiếu nại với Người quản lý Chương trình Title II của Thành phố Portland. Quy trình này áp dụng cho tất cả các khiếu nại được gửi theo Title II của ADA phát sinh từ bất kỳ chương trình, dịch vụ hoặc hoạt động nào của Thành phố Portland hoặc tổ chức nhận phụ (sub-recipient). Đây là một quy trình hành chính không quy định về các thiệt hại bồi thường hoặc trừng phạt.

Quy trình của Thành phố không phải là duy nhất. Một người nộp đơn khiếu nại lên Thành phố cũng có thể nộp đơn khiếu nại lên các cơ quan tiểu bang hoặc liên bang khác hoặc tòa án. Các cơ quan khác sẽ có thời gian giới hạn cho việc nộp đơn khiếu nại. Thông thường, các cơ quan liên bang yêu cầu các khiếu nại Title II phải được nộp trong vòng 180 ngày kể từ ngày xảy ra hành động phân biệt đối xử.

Thông tin thêm về cách nộp đơn khiếu nại ADA Title II, bao gồm cả mẫu đơn để sử dụng, có thể được tìm thấy tại liên kết này: Nộp Đơn Khiếu nại | Thành phố Portland, Oregon

Tín hiệu Dễ Tiếp cận cho Người đi bộ

Chương trình này cho phép Công chúng yêu cầu về các tín hiệu dễ tiếp cận cho người đi bộ. Vui lòng tham khảo mục 3.3

4.5 Trường hợp Ngoại lệ ADA

ADA, Title 28 của Code of Federal Regulations (Bộ luật Quy định Liên bang), Mục 35.150(a) (còn được gọi là Quy tắc ADA), quy định rằng các tổ chức công sẽ vận hành các dịch vụ, chương trình, và hoạt động của họ để đảm bảo chúng dễ dàng tiếp cận và sử dụng bởi người khuyết tật. Quy tắc ADA cũng cung cấp một số trường hợp ngoại lệ:

Không khả thi Về mặt Kỹ thuật

Trong một số điều kiện, Thành phố có thể bị hạn chế về khả năng, hoặc hoàn toàn không có khả năng để cung cấp các dốc lề đường, vỉa hè, tín hiệu cho người đi bộ, hoặc các yếu tố khác do các hạn chế hiện có về mặt thực tế hoặc địa điểm. Ví dụ, không gian trống ở đỉnh con dốc bị cản trở bởi một tòa nhà, hoặc ngọn đồi là quá dốc khiến không thể đưa ra độ dốc hợp lý cho một con dốc lề đường ở cả hai hướng. Trong những trường hợp này, Thành phố có thể xác định rằng một con dốc lề đường là không khả thi về mặt kỹ thuật hoặc không thực tế về mặt cấu trúc. PBOT đã thông qua một quy tắc hành chính để điều chỉnh việc sử dụng đánh giá này của mình. Quy tắc này được đính kèm trong Phụ lục 12.1.

Gánh nặng Quá mức

Quy tắc ADA cũng nêu rõ rằng Thành phố có thể không cần phải đưa ra sửa đổi nếu làm như vậy sẽ làm thay đổi một cách căn bản tính chất của một dịch vụ, chương trình, hoặc hoạt động hoặc dẫn đến các gánh nặng tài chính hoặc hành chính quá mức.

Việc một thay đổi hoặc sửa đổi có phải là gánh nặng quá mức hay không sẽ cần đến việc đánh giá tất cả các nguồn lực có sẵn và phải được quyết định bởi người đứng đầu cơ quan.

Các yếu tố sau sẽ được cân nhắc trong việc xác định liệu một sửa đổi chương trình có tạo ra gánh nặng quá mức hay không: tính chất và chi phí của sửa đổi đó, nguồn lực tài chính của thành phố có sẵn để thực hiện sửa đổi, tác động mà chi phí của

thay đổi sẽ ảnh hưởng đến hoạt động của thành phố, và tính lâu dài của những thay đổi ảnh hưởng đến địa điểm.

Nếu một sửa đổi được xác định là gây ra gánh nặng quá mức, Thành phố sẽ xác định các lựa chọn khác để cung cấp quyền tiếp cận các cơ sở hoặc dịch vụ.

Tiếp cận Chương trình

Quy định cũng xác nhận rằng một tổ chức công cộng không bắt buộc phải làm cho từng cơ sở hiện có của mình trở nên dễ tiếp cận và dễ sử dụng với những người khuyết tật, miễn là toàn bộ chương trình là dễ tiếp cận. Ví dụ: quyết định của Thành phố không lắp đặt các dốc lề đường tại một số địa điểm (hoặc lắp đặt chúng ở mức ưu tiên thấp hơn sau này), miễn là có một đường đi hợp lý có sẵn ngay cả khi không có các dốc lề đường đó.

4.6 Khả năng Truy cập Trang Web

Năm 2017, Thành phố Portland đã bắt đầu lên kế hoạch thay thế trang web internet 15 năm tuổi của mình. Đội ngũ Thay thế Trang Web của Portland Oregon (POWR) đã dành một năm làm việc với PBOT và các nhân viên sở ngành khác trên trang web mới. Trang web mới, được ra mắt vào Tháng Sáu, 2020, đã rất dễ dàng để sử dụng cho tất cả các thành viên cộng đồng và tuân thủ Hướng dẫn Truy cập Nội dung Web, WCAG 2.1 Cấp độ AA. Trang web dễ sử dụng và có tông màu trung tính, điều này sẽ giúp các thành viên cộng đồng tìm thấy những thứ họ đang tìm kiếm một cách hiệu quả.

Trang web: Thành phố Portland, Oregon | Portland.gov

4.7 Tiêu chuẩn Thiết kế và Thông số Kỹ thuật

PBOT đã xây dựng hướng dẫn kỹ thuật trong các thông số kỹ thuật và kế hoạch để đảm bảo rằng khi các dốc lề đường, tín hiệu cho người đi bộ, bãi đỗ xe, vỉa hè, và các yếu tố dễ tiếp cận khác nằm trên hoặc dọc theo các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) được xây dựng, chúng sẽ được thiết kế và xây dựng theo các tiêu chuẩn ADA. Hướng dẫn chính là từ Bản Hướng dẫn về Thiết bị Điều khiển Giao thông Thống nhất (MUTCD), Cơ quan quản lý Đường Cao tốc Liên bang (FHWA) và các quy định ADA 2010. Các tiêu chuẩn này và nhiều thông tin hơn về thiết kế hệ thống giao thông dễ tiếp cận có thể được tìm thấy trong Trang web Bản vẽ Tiêu chuẩn & Chi tiết của PBOT và trên Trang ADA theo các liên kết này. Các tiêu chuẩn và thông số kỹ thuật của PBOT trong một số yếu tố đã vượt quá các yêu cầu ADA tối thiểu của liên bang.

Trang web: Bản vẽ Tiêu chuẩn & Chi tiết | Thành phố Portland, Oregon

Trang web: Trang ADA | Dành cho Kỹ sư, Nhà thầu & Tư vấn viên | Thành phố Portland, Oregon

4.8 Đánh giá các Chính sách, Thực tiễn, và Quy trình

PBOT hoạt động bằng cách sử dụng nhiều chính sách, quy trình, pháp lệnh, và bộ luật bằng văn bản. Các chính sách và quy trình mới hoặc được sửa đổi sẽ được xem xét với mục đích đảm bảo rằng tất cả các chương trình của PBOT đều hỗ trợ khả năng tiếp cận đầy đủ. Các chính sách và quy trình hiện có sẽ được xem xét để đảm bảo rằng mỗi chính sách và quy trình sẽ hỗ trợ khả năng tiếp cận đầy đủ.

4.9 Đào tạo

PBOT cung cấp một hội thảo về dốc lề đường cho người khuyết tật cho các nhân viên và tư vấn viên, để phổ biến kiến thức và giải thích về các yêu cầu thiết kế và xây dựng. Các nhân viên cũng đã tham dự các buổi đào tạo của Sở Giao thông Oregon (ODOT) về các thực tiễn tốt nhất trong thiết kế và kiểm tra dốc lề đường. PBOT cũng có một khóa đào tạo về công bằng bắt buộc cung cấp một góc nhìn rộng hơn về tư pháp giao thông khi phục vụ nhu cầu của tất cả người dùng hệ thống giao thông. Các khóa đào tạo này và các đào tạo khác khi thích hợp, sẽ được phát triển trong tương lai để cung cấp nội dung phù hợp, cập nhật cho các nhân viên và tư vấn viên.



5. CÁC CHƯƠNG TRÌNH & KẾ HOẠCH KHÁC GIÚP TĂNG CƯỜNG KHẢ NĂNG TIẾP CẬN

PBOT cam kết khả năng tiếp cận đầy đủ trên hệ thống giao thông và trong các chương trình của mình. Ngoài lịch trình loại bỏ rào cản trong Kế hoạch Chuyển đổi này, còn có một số chương trình và kế hoạch khác của PBOT hoặc Thành phố nhằm giải quyết các yếu tố về khả năng tiếp cận hệ thống giao thông.

5.1 Kế hoạch Chuyển đổi & Các Bổ sung ADA Title II của Thành phố Portland

Thành phố Portland cung cấp nhiều chương trình và dịch vụ khác nhau trong nhiều cơ sở cho các cư dân của mình và đây cũng là quyền lợi dành cho du khách của thành phố. Các cơ sở của Thành phố bao gồm các tòa nhà Thành phố, bãi đỗ xe công cộng, và các cơ sở do Thành phố sở hữu và quản lý được điều hành bởi các tổ chức tư nhân hoặc công cộng khác. Cho dù trách nhiệm của một sở kết thúc và sở khác bắt đầu có thể không minh bạch hoặc không quan trọng đối với cư dân và du khách nhưng quyền tiếp cận vào tất cả các cơ sở, chương trình, và dịch vụ của Thành phố thì phải minh bạch và quan trọng. Do hoạt động riêng biệt của các sở khác nhau, Thành phố sẽ có một vài Kế hoạch Chuyển tiếp ADA Title II.

Vào Tháng Mười Một, 2014, Hội đồng Thành phố đã phê duyệt kế hoạch chuyển đổi nhằm giải quyết các yếu tố rộng hơn và phổ biến hơn của các cơ sở Thành phố. Kế hoạch Chuyển đổi của Thành phố Portland là kết quả của việc đánh giá chi tiết tất cả các cơ sở thành thị của thành phố Portland nơi các chương trình, hoạt động, và dịch vụ luôn sẵn sàng phục vụ công chúng. Kế hoạch Chuyển đổi này cũng bao gồm các công trình đỗ xe nhiều tầng, liên quan trực tiếp đến việc tiếp cận giao thông.

Trang web: Kế hoạch Chuyển đổi ADA Title II của Thành phố Portland

Vào Tháng Tám, 2015, Hội đồng Thành phố đã phê duyệt Cập nhật Các Cơ sở Công viên cho Kế hoạch Chuyển đổi nêu trên. Các cơ sở Công viên & Giải trí của Portland (PP & R) được đánh giá là một phần của Kế hoạch Chuyển đổi, mặc dù do số lượng lớn (260) cơ sở công viên công chúng dễ tiếp cận, các đánh giá tiêu tốn nhiều thời gian hơn để thực hiện so với việc đánh giá của các sở khác và dẫn đến bản cập nhật cụ thể về các công viên.
Trang web: Cập nhật về các Công viên trong Kế hoạch Chuyển đổi ADA Title II của Thành phố Portland

Vào Tháng Mười Hai, 2016, Hội đồng Thành phố đã phê duyệt bản cập nhật Địa điểm Biểu diễn Nghệ thuật cho Kế hoạch Chuyển tiếp cơ sở. Thành phố sở hữu ba cơ sở biểu diễn nghệ thuật – Portland'5 Centers for the Arts – Keller Auditorium, Arlene Schnitzer Concert Hall và Antoinette Hatfield Hall. Để đảm bảo tính nhất quán với phần còn lại của các nỗ lực, Thành phố đã sử dụng cùng một nhóm tư vấn và cùng phương pháp để thực hiện các đánh giá tại các địa điểm Portland'5 vào đầu năm 2016.
Trang web: Cập nhật về các Địa điểm Biểu diễn Nghệ thuật trong Kế hoạch Chuyển đổi ADA Title II của Thành phố Portland

Nội dung cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi tập trung vào giao thông này nhằm cung cấp một khuôn khổ cho việc cải thiện liên tục các cơ sở của Thành phố dành cho người khuyết tật. Đây là một tài liệu động, được cập nhật thường xuyên khi các rào cản được gỡ bỏ, và các cơ sở mới thuộc về quyền sở hữu hoặc kiểm soát của Thành phố.

5.2 Kế hoạch PedPDX

PedPDX là Kế hoạch Tổng thể dành cho Người đi bộ trên toàn Thành phố Portland. Thông qua PedPDX, Thành phố Portland khẳng định đi bộ là quyền cơ bản của con người và là phương tiện giao thông cơ bản nhất. PedPDX đảm bảo đi bộ là một trải nghiệm an toàn, dễ tiếp cận, và hấp dẫn cho mọi người ở Portland bằng cách đặt người đi bộ lên hàng đầu trong chính sách, đầu tư, và thiết kế của Thành phố. Kế hoạch này ưu tiên các cải thiện vỉa hè và lối qua đường, cùng với các khoản đầu tư khác để giúp việc đi bộ trở nên an toàn và thoải mái hơn trên toàn thành phố.

Kế hoạch xác định các chiến lược và công cụ quan trọng để biến Portland thành một thành phố đi bộ tuyệt vời cho tất cả mọi người, bao gồm cả người khuyết tật. Các chiến lược hỗ trợ trực tiếp nhất cho khả năng tiếp cận bao gồm việc giải quyết

các khoảng trống trong mạng ưu tiên cho người đi bộ, xây dựng và duy trì các vỉa hè không có chướng ngại vật, và làm việc với các nhà phát triển, cư dân, và chủ sở hữu bất động sản để cung cấp các cải thiện cho người đi bộ.
Trang web: Tài liệu PedPDX | Thành phố Portland, Oregon

5.3 Chương trình Các Con Phố trong Khu phố

Ở Portland, ít hơn 4% (50 dặm của 1,181 dặm) các con phố là chưa được cải thiện - đường đất và sỏi. 17% khác (200 dặm) các con phố còn thiếu cải thiện – có một vài vỉa hè, nhưng không có lề đường. 250 dặm các con phố chưa được cải thiện này khiến cho người dân gặp khó khăn trong việc đi bộ một cách an toàn và dễ dàng qua các cộng đồng của họ. Dựa trên ý kiến đóng góp của cộng đồng, khung chương trình Các Con phố trong Khu phố đã được xây dựng để đưa vào các yếu tố chương trình bổ sung để giải quyết thêm cơ sở hạ tầng còn thiếu của các con phố trong khu phố.
Trang web: Khung chương trình Các Con phố trong Khu phố | Thành phố Portland, Oregon

5.4 Chương trình Đạp xe Thích ứng Cho Người Khuyết tật

Bắt đầu thử nghiệm vào mùa xuân năm 2017 và bây giờ là một chương trình PBOT tiêu chuẩn, Portland đã điều phối một chương trình để cung cấp các điều chỉnh thực tế trong hệ thống chia sẻ xe đạp BIKETOWN. Được thiết kế trong sự hợp tác với các bên liên quan từ cộng đồng người khuyết tật, Adaptive BIKETOWN là chương trình cho thuê xe đạp thích ứng cho người khuyết tật của Portland. Mục tiêu là tăng khả năng tiếp cận việc đạp xe cho người khuyết tật. PBOT hợp tác với Kerr Bikes để cung cấp một đội gồm 15 chiếc xe đạp, bao gồm xe đạp bằng tay, xe ba bánh, xe đạp đôi và xe đạp điện thích ứng cho người khuyết tật. Trọng tâm là cho thuê xe đạp có chiều dài từ ngắn đến trung bình, trong từ một đến ba giờ. Lượng hành khách của Adaptive BIKETOWN tăng trưởng sau mỗi năm.
Trang web: http://adaptivebiketown.com/





5.5 Các Con Phố Chung

Việc dành các lối đi ưu tiên bổ sung cho các dự án thi thoảng vẫn diễn ra nhưng các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) là công trình cố định ở hầu hết các khu vực của Portland. Khi các mô hình vận chuyển mới trở nên sẵn có cho người dùng và sự cạnh tranh gia tăng đối với việc sử dụng các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) cố định, PBOT nhận thức được sự cần thiết phải đảm bảo việc sử dụng nó an toàn và linh hoạt. Nhiều chương trình, kế hoạch, và dự án của Thành phố đang xác định các chiến lược con phố chung liên quan đến những nỗ lực cụ thể của họ. Ví dụ: PedPDX, Chiến lược 5.2 bao gồm một mục về Các Con Phố Chung Dành Cho Người đi bộ. Một tư vấn viên sẽ cung cấp chuyên môn cho Sở trong việc phát triển các chiến lược để đánh giá các thiết kế đường phố phù hợp. Thông qua những nỗ lực hiện tại và trong suốt vòng đời của Kế hoạch Chuyển đổi này, PBOT sẽ xây dựng các chính sách và quy trình để áp dụng cho các dự án trong tương lai.

5.6 PDX WAV

Để cải thiện dịch vụ theo yêu cầu cho những người sử dụng thiết bị trợ giúp đi lại, PBOT đã phát triển PDX WAV, một chương trình giúp các dịch vụ cho thuê xe an toàn, đáng tin cậy trở nên dễ tiếp cận hơn.

Không giống như các chương trình giao thông khác dành cho người khuyết tật, PDX WAV phục vụ những khách hàng cần đi xe ngay lập tức. Dịch vụ theo yêu cầu của các nhà cung cấp bao gồm các công ty taxi và TNC (Uber và Lyft) ở Portland cần dễ dàng nhận được, an toàn và đáng tin cậy. Không cần phải đăng ký trước PDX WAV và quý vị không phải chia sẻ một chuyến đi với ai đó mà quý vị không biết.
Trang web: PDX WAV

5.7 Tuyến đường An toàn đến Trường học



Chương trình Tuyến đường An toàn đến Trường học (SRTS) của PBOT là sự hợp tác giữa Thành phố Portland, các trường học, khu phố, tổ chức cộng đồng và các cơ quan khác để giúp việc đi bộ và đi xe đạp quanh các khu phố và trường học trở nên vui vẻ, dễ dàng, an toàn và lành mạnh. Kỹ sư giao thông của SRTS làm việc quanh năm để cải thiện các con phố, biển báo, và tín hiệu xung quanh trường học. Những cải thiện này không chỉ mang lại lợi ích cho học sinh và gia đình các em, trong đó có thể có một số là người khuyết tật, mà còn cho cả các cộng đồng và khu phố xung quanh trường học.
Trang web: Tuyến đường An toàn đến Trường học | Thành phố Portland, Oregon

5.8 Ví Giao thông

Ví Giao thông là tập hợp các vé và tín dụng được sử dụng khi tham gia giao thông, khi sử dụng hệ thống Xe điện Portland, xe đạp dùng chung, và xe scooter. Đây là một chiến lược hiệu quả, chi phí thấp để giảm nhu cầu đỗ xe và tắc nghẽn bằng cách tăng các chuyến đi trong hệ thống giao thông, và các chuyến đi bằng xe đạp, xe scooter và đi bộ. Mặc dù không được thiết kế đặc biệt hoặc nhắm mục tiêu vào người khuyết tật, chương trình này sẵn có cho tất cả người dùng và khi được sử dụng sẽ giúp việc đi lại quanh Portland trở nên dễ tiếp cận hơn.



6. ƯU TIÊN VÀ TÀI TRỢ

6.1 Tiêu chí Ưu tiên

Dốc Lề Đường

Nghị định đồng ý của CREEC chỉ thị Thành phố Portland hàng năm cung cấp một danh sách các địa điểm mà Thành phố dự định lắp đặt các dốc lề đường dễ tiếp cận cho năm dương lịch sắp tới.

Phương pháp luận về ưu tiên sau đây sẽ được sử dụng cho các dốc lề đường khác với các con dốc đã được lắp đặt hoặc khắc phục liên quan đến việc xây dựng mới, bao gồm các dự án vốn và dự án xây dựng tư nhân.

Nghị định đồng ý của CREEC nêu rõ thứ tự mà Thành phố sẽ ưu tiên các dốc lề đường tại các địa điểm phục vụ cho các khu vực, như sau:

1. Các văn phòng chính phủ, cơ sở, trường học, và công viên (bao gồm cả các lối đi ưu tiên của của người đi bộ liền kề với các cơ sở do Thành phố sở hữu hoặc điều hành, và các con đường dẫn từ các lối đi ưu tiên liền kề của người đi bộ đó đến lối vào chính của các cơ sở đó);
2. Hành lang giao thông;
3. Bệnh viện, cơ sở y tế, cơ sở trợ giúp sinh hoạt, và các cơ sở tương tự khác;
4. Địa điểm công cộng, chẳng hạn như các khu thương mại và kinh doanh;
5. Các cơ sở có chủ sử dụng lao động; và
6. Khu phố dân sinh.

PBOT sẽ chọn các địa điểm để lắp đặt các dốc lề đường dễ tiếp cận hàng năm theo phương pháp luận dự kiến.

1. Vẽ bản đồ các văn phòng chính phủ, cơ sở, trường học, và công viên.

Thành phố sẽ bắt đầu thực hiện tại các địa điểm được xếp hạng đầu tiên theo thứ tự ưu tiên trong nghị định đồng ý của CREEC, cụ thể là các văn phòng chính phủ, cơ sở, trường học, và công viên (bao gồm các lối đi ưu tiên của người đi bộ liền kề với các cơ sở do Thành phố sở hữu hoặc điều hành, và các con đường dẫn từ các lối đi ưu tiên liền kề của người đi bộ đó đến lối vào chính của các cơ sở đó).

2. Sử dụng danh sách kiểm kê hiện có để xác định nơi thiếu các dốc lề đường hoặc có nhu cầu khắc phục.

Thành phố sẽ so sánh các địa điểm của các cơ sở trong 'bước một' với danh sách kiểm kê dốc lề đường của các địa điểm bị thiếu dốc hoặc các nơi mà dốc hiện có không tuân thủ về mặt kỹ thuật. Việc lắp đặt các dốc lề đường sẽ được ưu tiên cho các con đường đi lại (trong các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) dẫn đến lối vào chính của các cơ sở.

3. Sử dụng Mạng lưới Ưu tiên cho Người đi bộ của PBOT để giải quyết các chính sách về nhu cầu, an toàn và công bằng cho người đi bộ của Thành phố.



Một bức ảnh so sánh trước và sau của các dốc lề đường ở Portland.

Mạng lưới Ưu tiên cho Người đi bộ phản ánh trực tiếp các ưu tiên dựa trên nhu cầu của người đi bộ. Các ưu tiên công cộng liên quan đến nhu cầu về an toàn ("Các con phố nơi có người đi bộ bị giết hoặc bị thương") và nhu cầu về công bằng ("Các khu vực phục vụ những người cần dựa vào việc đi bộ nhiều nhất") đã có trên Mạng lưới Ưu tiên dành cho Người đi bộ như một phần của khung khổ thứ tự ưu tiên PedPDX. PBOT đã dành hai năm làm việc với cộng đồng để phát triển PedPDX, để hướng dẫn các chính sách và hoạt động đầu tư của Portland trong 20 năm tới. Kế hoạch cung cấp cho mỗi con phố trong phân loại người đi bộ một số điểm phản

ánh mức độ nhu cầu di chuyển của người đi bộ trên con phố đó. Cách tiếp cận dựa trên nhu cầu này đảm bảo rằng các cải thiện sẽ được ưu tiên thực hiện trên các con phố cung cấp quyền tiếp cận cho các điểm đến đi bộ, vốn là nơi có nhu cầu cao nhất.

4. Xác định những Chồng chéo bằng các Địa điểm được Xếp hạng Thấp hơn trong Ưu tiên Dàn xếp của CREEC

- Ưu tiên các địa điểm cung cấp quyền tiếp cận cho các Khu vực khác được xác định mức ưu tiên thấp hơn trong nghị định đồng ý của CREEC, cụ thể theo thứ tự dưới đây:
- Hành lang giao thông;
- Bệnh viện, cơ sở y tế, cơ sở trợ giúp sinh hoạt, và các cơ sở tương tự khác;
- Địa điểm công cộng, chẳng hạn như các khu thương mại và kinh doanh;
- Các cơ sở chứa chủ sử dụng lao động; và
- Khu phố dân sinh.

Trong phạm vi có thể, PBOT sẽ áp dụng chiến lược ưu tiên tương tự này cho các tín hiệu của người đi bộ, vỉa hè, điểm dừng đỗ giao thông, bãi đỗ xe, và các yếu tố khác trong hệ thống giao thông khi chúng được lắp đặt hoặc khắc phục bên ngoài các dự án vốn và dự án xây dựng tư nhân.

6.2 Tài trợ

Có nhiều cách để các quỹ cam kết tài trợ cho các con dốc lề đường, tín hiệu cho người đi bộ, điểm dừng đỗ giao thông, bãi đỗ xe dễ tiếp cận, vỉa hè, và các yếu tố dễ tiếp cận khác dọc theo hoặc trong các lối đi ưu tiên công cộng (PROW) và các sửa đổi trong các chính sách, thực tiễn, và quy trình của PBOT, để cung cấp khả năng tiếp cận chương trình đầy đủ. Mục 4.0 và 5.0 xác định các dự án và chương trình thực hiện khắc phục các yếu tố này như là một phần trong nỗ lực của họ.

Là một phần của nghị định đồng ý của CREEC, PBOT đã cam kết khắc phục 1,500 dốc lề đường mỗi năm trong vòng 12 năm cho đến năm 2030. Điều này tương đương với khoảng 14 triệu đô-la mỗi năm của thỏa thuận. Chương trình Dốc Lề Đường theo Yêu cầu là một phần của cam kết tài trợ này.

Các dự án để cung cấp các kế hoạch phương thức (modal plan) sẽ bao gồm việc tài trợ cho các yếu tố dễ tiếp cận có liên quan và phù hợp trong phạm vi các dự án đó.

Tất cả các Dự án Cải thiện Vốn (CIP) và các dự án bảo trì sẽ tài trợ cho các yếu tố giao thông dễ tiếp cận mà các dự án của chúng giúp thực hiện việc khắc phục.



7. TIẾP CẬN VÀ THAM GIA CỦA CỘNG ĐỒNG

7.1 Sự kiện cộng đồng

Dự thảo Kế hoạch Chuyển đổi đã được phát hành vào mùa hè năm 2020. Nó có sẵn trên trang web với các liên kết được gửi đến các bên liên quan được nêu dưới đây. Các bản in của kế hoạch đã được cung cấp cho các tổ chức và cá nhân được xác định trong Phụ lục 12.3 và được cung cấp cho bất kỳ ai theo yêu cầu.

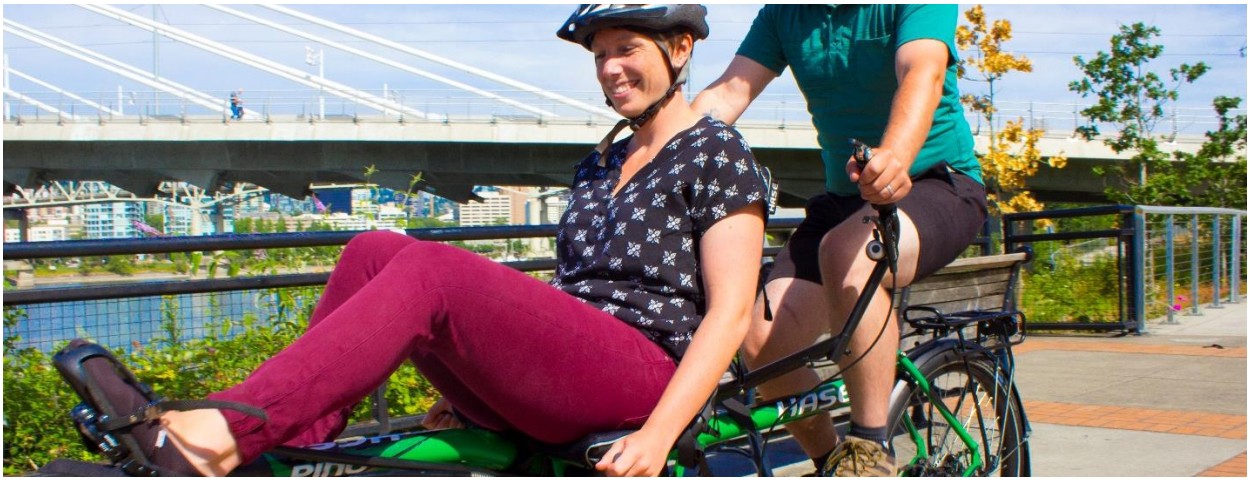
Do COVID-19, việc tiếp cận cộng đồng sẽ được tiến hành thông qua một buổi gặp mặt cộng đồng trực tuyến được cập nhật thường xuyên. Các phiên tương tác sẽ được tổ chức để cho phép người tham gia đặt câu hỏi với nhân viên của PBOT. Nhân viên của PBOT cũng sẽ cung cấp các bài thuyết trình cho các tổ chức theo yêu cầu của họ, cung cấp thông tin giống như trên trang web và các phiên tương tác trong khi vẫn có thể tham gia vào các yếu tố cụ thể của Kế hoạch Chuyển đổi.

7.2 Ý kiến Công chúng

Công chúng được khuyến khích đóng góp ý kiến. Tại các cuộc họp và trong các phiên hỏi đáp (Q & A), các ý kiến công chúng sẽ được ghi lại. Một biểu mẫu trực tuyến sẽ luôn có sẵn cho đến khi thời gian tiếp cận và tham gia của cộng đồng và kết thúc. Tất cả các ý kiến sẽ được xem xét và cân nhắc trong quá trình xây dựng Kế hoạch Chuyển đổi cuối cùng.

7.3 Các bên liên quan

PBOT đã truyền đạt sự sẵn có của dự thảo Kế hoạch Chuyển đổi và các cơ hội tham gia cho các cá nhân và tổ chức được xác định trong Phụ lục 12.3. Danh sách các bên liên quan bao gồm các tổ chức vận động, tổ chức phi lợi nhuận, và các cơ quan chính phủ phục vụ người khuyết tật. Danh sách này cũng bao gồm các tổ chức vận động, tổ chức phi lợi nhuận, và các cơ quan chính phủ phục vụ các nhóm người cụ thể về văn hóa mà ở đó khả năng có các thành viên hoặc khách hàng bị khuyết tật không thể sử dụng các chương trình dành riêng cho người khuyết tật.



8. LỊCH TRÌNH ĐỂ LOẠI BỎ RÀO CẢN

8.1 Lịch trình Ban đầu để Loại bỏ Rào cản

Rào cản đối với việc tiếp cận chương trình PBOT đầy đủ có thể bao gồm các tòa nhà, dốc lề đường, tín hiệu cho người đi bộ, bãi đậu xe trên hệ thống, vỉa hè, các chính sách, thực tiễn, và quy trình. Các rào cản trong tòa nhà được đề cập trong Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi ADA Title II của Thành phố Portland, được Hội đồng Thành phố Portland thông qua vào Tháng Mười, 2014.

Thành phố đã cam kết lắp đặt hoặc khắc phục 18,000 dốc lề đường trong 12 năm bắt đầu từ năm 2018. Công việc theo kế hoạch để đạt được mục tiêu này là sự kết hợp của các yêu cầu từ người khuyết tật, các dự án cải thiện vốn, các thay đổi trong các lối đi ưu tiên (bao gồm việc sửa chữa, bảo trì và dự án xây dựng tư nhân trên các con phố).

Thành phố dự định sẽ xem xét và đánh giá hàng năm Kế hoạch Chuyển đổi, lịch trình và các chương trình ADA cho PROW. Việc xem xét và đánh giá sẽ bao gồm các nhiệm vụ sau:

- Hàng năm sẽ cập nhật các thông tin về tình trạng các con dốc lề đường khi chúng được lắp đặt và khắc phục.
- Hàng năm sẽ đánh giá các tiến bộ và đưa ra bất kỳ khuyến nghị nào để cập nhật lịch trình và tài liệu kế hoạch trong Kế hoạch Chuyển đổi.
- Xem xét các yêu cầu đối với các dịch vụ và khiếu nại nhận được trong suốt cả năm và đánh giá việc ra quyết định và phản hồi.
- Cung cấp thông tin cập nhật hàng năm về các đánh giá trên cho công chúng thông qua trang web công cộng của Thành phố: http://www.portland.gov

Đối với các yếu tố hệ thống không phải là dốc lề đường và các chính sách, thực tiễn, và quy trình cần được cập nhật hoặc xây dựng, thì lịch trình trong Bảng 8.1 thể hiện kế hoạch của PBOT để xác định các thiếu sót và thực hiện các sửa đổi trong vòng đời 20 năm của Kế hoạch Chuyển đổi.

Mục tiêu 20 năm để Loại bỏ Rào cản của Kế hoạch Chuyển tiếp

	5 Năm Đầu 21-22	5 Năm Đầu 22-23	5 Năm Đầu 23-24	5 Năm Đầu 24-25	5 Năm Đầu 25-26	5 Năm Thứ Hai 2026 - 2031	5 Năm Thứ Ba 2031- 2036	5 Năm Thứ Tư 2036 - 2041
Dốc Lề Đường Kiểm kê	25%	25%	5%	5%	5%	25%	10%	
Dốc Lề Đường Khắc phục & Lắp đặt	1500	1500	1500	1500	1500	7500	750/*	*
Tín hiệu cho Người đi bộ Tập hợp Điều kiện		10%	10%	20%	20%	40%		
Tín hiệu cho Người đi bộ Khắc phục		5%	5%	10%	10%	20%	25%	25%
Bãi đỗ xe Dễ Tiếp cận Trên Hệ thống Kiểm kê	25%	25%	25%	25%				
Bãi đỗ xe Dễ Tiếp cận Trên Hệ thống Khắc phục					10%	30%	30%	30%
Xác định Chính sách Cần Sửa đổi	100%							
Chính sách Sửa đổi		25%	25%	25%	25%			
Điểm dừng đỗ Giao thông Kiểm kê		25%	25%	25%	25%			
Điểm dừng đỗ Giao thông Khắc phục					10%	30%	30%	30%
Vỉa hè Kiểm kê Dọc Mặt tiền do Thành phố sở hữu		50%	50%					
Vỉa hè Mặt tiền Thành phố Khắc phục					25%	25%	25%	25%
Cải thiện Vỉa hè Thi hành & Khắc phục		10%	10%	10%	10%	20%	20%	20%

*Tiến độ mục tiêu sau khi các dốc lề đường theo Nghị định Đồng ý được hoàn thành sẽ được xem xét lại sau 5 năm thử nghiệm cùng với Nghị định.

Bảng 8.1 Mục tiêu Kế hoạch Chuyển đổi để Loại bỏ Rào cản

Khi các rào cản không thể bị gỡ bỏ và/hoặc trước khi các rào cản được gỡ bỏ theo lịch trình đề xuất, PBOT sẽ cung cấp các điều chỉnh mang tính chương trình tạm thời khi được yêu cầu.

8.2 Cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi

Khi các rào cản được loại bỏ thông qua các dự án, dự án xây dựng, và các thay đổi trong hệ thống giao thông, các báo cáo hàng năm sẽ được cung cấp cho Hội đồng Thành phố Portland và các cập nhật Kế hoạch Chuyển đổi sẽ được công bố ít nhất 5 năm một lần.



9. NGƯỜI CHỊU TRÁCH NHIỆM CHO KẾ HOẠCH CHUYỂN ĐỔI

Theo yêu cầu của ADA khi hoàn thành Kế hoạch Chuyển đổi, Thành phố đã yêu cầu cá nhân sau đây chịu trách nhiệm thực hiện Kế hoạch Chuyển đổi này.

Điều phối viên ADA của PBOT
Lisa B. Strader
Lisa.Strader@portlandoregon.org
503-823-5703

10. BẢNG CHÚ GIẢI THUẬT NGỮ & TỪ VIẾT TẮT

Dễ tiếp cận: tuân thủ các quy định hiện hành của Title II của Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật (ADA) hoặc bất kỳ tiêu chuẩn ADA nào được Bộ Tư pháp Hoa Kỳ và Bộ Giao thông Hoa Kỳ thông qua để áp dụng cho quyền ưu tiên đi lại của người đi bộ.

Các Yếu tố Dễ Tiếp cận: Các con dốc lề đường, vỉa hè, điểm dừng đỗ giao thông, bãi đỗ xe, và các tín hiệu cho người đi bộ mà cung cấp hệ thống giao thông dễ tiếp cận cho tất cả người dùng.

Tín hiệu Dễ Tiếp cận cho Người đi bộ (APS): Là thiết bị truyền đạt thông tin về pha ĐI BỘ dưới định dạng âm thanh và rung động.

Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật (ADA): Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật; Luật dân quyền được thông qua vào năm 1990 và có hiệu lực từ Tháng Bảy, 1992. ADA đặt ra các hướng dẫn về thiết kế cho việc tiếp cận các cơ sở công cộng, bao gồm các vỉa hè và đường mòn, dành cho những người khuyết tật.

Hướng dẫn Tiếp cận Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật (ADAAG): Bao gồm phạm vi và các yêu cầu kỹ thuật cho việc tiếp cận các tòa nhà và cơ sở công cộng của người khuyết tật theo Đạo luật về Người Mỹ Khuyết tật (ADA) năm 1990.

Thay đổi: Sự thay đổi của một cơ sở trong các lối đi ưu tiên công cộng mà các tác động có thể ảnh hưởng đến việc tiếp cận, lưu thông, hoặc sử dụng của người đi bộ.

Cơ quan quản lý Đường Cao tốc Liên bang (FHWA): Một chi nhánh của Bộ Giao thông Hoa Kỳ quản lý Chương trình Đường Cao tốc do liên bang tài trợ, cung cấp hỗ trợ tài chính cho các tiểu bang để xây dựng và cải thiện các đường cao tốc, đường đô thị và nông thôn, và các cây cầu.

Hướng dẫn về Thiết bị Điều khiển Giao thông Đồng nhất MUTCD –: Tiêu chuẩn quốc gia cho các thiết bị điều khiển giao thông của Hoa Kỳ. Tiêu chuẩn này đã được Tiểu bang Oregon thông qua . Bản hướng dẫn này cung cấp hướng dẫn về các địa điểm và độ cao của nút tín hiệu.

ODOT – Sở Giao thông Oregon

PBOT – Sở Giao thông Portland

“Cơ sở dành cho Người đi bộ” hoặc “Các Cơ sở dành cho Người đi bộ”: Bất kỳ phần nào của một giao lộ hoặc con phố dành cho người đi bộ, và bất kỳ Lối đi nào dành cho Người đi bộ, lối qua đường, lề đường, con dốc lề đường, lối đi, lối đi ưu tiên dành cho người đi bộ, đường hầm dành cho người đi bộ, cầu dành cho người đi bộ, hoặc các con đường hay lối đi các loại khác dành cho người đi bộ, toàn bộ hoặc một phần, được sở hữu, kiểm soát hoặc bảo trì hoặc thuộc trách nhiệm của Thành phố Portland.

Mạng lưới Ưu tiên cho Người đi bộ: Mạng lưới các con phố và con đường của Portland cung cấp các kết nối quan trọng cho người đi bộ để di chuyển và các điểm đến quan trọng khác.

Tín hiệu cho Người đi bộ: Các thiết bị được sử dụng tại các giao lộ có tín hiệu để thông báo cho người đi bộ khi nào an toàn để qua đường. Một số, nhưng không phải tất cả, có các thông báo bằng âm thanh.

Lối đi cho Người đi bộ: Vỉa hè hoặc bề mặt ngoài trời được xây khác
được cung cấp cho người đi bộ để đi lại trong các lối đi ưu tiên công cộng, toàn bộ hoặc một phần, thuộc sở hữu, được kiểm soát, hoặc bảo trì hoặc thuộc trách nhiệm của Thành phố Portland.

PPP – Chính sách, Lập Kế hoạch, & Dự án

PROWAG: Từ viết tắt của Hướng dẫn Tiếp cận các Lối đi Ưu tiên Công cộng; hướng dẫn về các lối đi ưu tiên công cộng dễ tiếp cận được ban hành năm 2005 bởi Hội đồng Tiếp cận Hoa Kỳ. Hướng dẫn này đề cập đến thực tiễn thiết kế đường, độ dốc, và địa hình liên quan đến việc tiếp cận của người đi bộ đối với các lối đi và con phố, bao gồm lối qua đường, dốc lề đường, ghế ngồi công cộng trên đường, tín hiệu cho người đi bộ, bãi đỗ xe, và các cấu phần khác của các lối đi ưu tiên công cộng. Mặc dù chưa được US DOJ và US DOT thông qua, nhưng hướng dẫn này đã được nhiều khu vực pháp lý lấy làm tiêu chuẩn.

Lối đi Ưu tiên Công cộng (PROW): Đất công hoặc tài sản công, thường là trong các hành lang liên thông, được lấy hoặc dành riêng cho mục đích giao thông.

“Khắc phục” hoặc “Việc Khắc phục”: Việc chỉnh sửa dốc lề đường, tín hiệu cho người đi bộ, vỉa hè, hoặc yếu tố khác hiện có không tuân thủ quy định để khiến chúng trở nên tuân thủ với các tiêu chuẩn ADA.

Mục 504: Mục này trong Đạo luật Phục hồi nghiêm cấm việc phân biệt đối xử trong bất kỳ chương trình hoặc hoạt động nào được chính phủ liên bang tiến hành.

Hội đồng Tiếp cận Hoa Kỳ: Một cơ quan liên bang độc lập xây dựng và duy trì các tiêu chí thiết kế cho các tòa nhà và các dự án xây dựng khác, phương tiện giao thông, các thiết bị viễn thông, và công nghệ thông tin và điện tử. Cơ quan này cũng thực thi các tiêu chuẩn về khả năng tiếp cận áp dụng cho các cơ sở được liên bang tài trợ.

Bộ Tư pháp Hoa Kỳ (DOJ): Bộ Tư pháp Hoa Kỳ (thường được gọi là Bộ Tư pháp hoặc DOJ), là cơ quan điều hành liên bang Hoa Kỳ chịu trách nhiệm hành pháp và quản lý tư pháp.

11. CÁC NGUỒN TRỢ GIÚP

11.1 Thành phố Portland (với tư cách là một tổ chức):

- Đối với các câu hỏi liên quan đến việc làm, mối quan ngại, khiếu nại, trợ giúp đặc biệt (bao gồm hồ sơ đăng ký và quy trình tuyển dụng):
  - Phòng Nhân Sự 503-823-3572

- Đối với các quan ngại về Phân biệt đối xử của Cảnh sát Portland:
  - Bộ phận Đánh giá Cảnh sát Độc lập 503-823-0146

- Để kết nối với chính quyền Thành phố
  - Văn phòng Cộng đồng và Đời sống Công dân 503-823-4519

- Đối với các vấn đề về rào cản trong hệ thống chính quyền
  - Văn phòng Công bằng và Nhân quyền 503-823-4433

- Khiếu nại Chung về các Dịch vụ & Thực tiễn của Thành phố:
  - Văn phòng Thanh tra viên, 503-823-0144

- Đối với các câu hỏi về tiêu chuẩn và bộ luật xây dựng (đối với các tòa nhà mà thành phố Portland không sở hữu hoặc sử dụng):

  - Bộ phận Nguồn Trợ giúp của Trung tâm Dịch vụ Phát triển: 503-823-7300
  - Bộ phận Thực thi Bộ luật/Vi phạm Bộ luật của Thành phố Portland: 503-823-CODE (2633)

- Tất cả các yêu cầu về tiếp cận (trợ giúp đặc biệt, dịch vụ ngôn ngữ, v.v.) có thể được gửi trực tiếp đến những người giám sát chương trình, dịch vụ hoặc hoạt động cụ thể đó (hoặc sở).
  - Để nhận danh sách các sở nói chung, hãy gọi Bộ phận Thông tin Quận Thành phố 503-823-4000

- Bộ phận Dân Quyền Title VI: 503-823-2595

- Bộ phận ADA Title II: 503-823-2709

- Bộ phận Tiếp cận Ngôn ngữ: 503-823-4432

- Yêu cầu về trợ giúp đặc biệt hoặc liên hệ với Điều phối viên ADA
  - https://www.portlandoregon.gov/oehr/66525?a=454403

- Liên hệ với một ban liên lạc Dân Quyền Title VI của Sở
  - https://www.portlandoregon.gov/oehr/67053

11.2 Nguồn trợ giúp Khu vực Portland:

- Tri-Met
  - Giám đốc Phụ trách Đa dạng và Công bằng về Giao thông Công cộng: 503-962-2217
  - Chung: 503-238-RIDE (7433)

- Quận Multnomah
  - Quản trị viên Dân Quyền của Quận: 503-988-4201
  - Aging and Disability Resource Connection Helpline (Đường dây Trợ giúp Kết nối Nguồn lực cho Người khuyết tật và Người già - ADRC): 503-988-3646

- Quận Clackamas
  - Aging and Disability Resource Connection (Kết nối Nguồn lực cho Người khuyết tật và Người già): 503-650-5622

- Quận Washington
  - Aging and Disability Resource Center (Trung tâm Nguồn lực cho Người khuyết tật và Người già): 503-673-2372

- Independent Living Resources (Các Nguồn trợ giúp Sinh hoạt Độc lập)
  - (503) 232-7411
  - www.ilr.org

11.3 Nguồn trợ giúp của Oregon

- Trung tâm NW ADA
  - 800-949-4232 hoặc 425-233-8913

- Phòng Dân Quyền, Sở Lao động và Công nghiệp, Tiểu Bang Oregon
  - Hỗ trợ Kỹ thuật: 971-673-0764
  - Đường dây PDX: 971-673-0764

- Bộ phận Bộ luật Xây dựng Tiểu bang Oregon
  - 503-378-4133

- Trung tâm Nguồn lực cho Người khuyết tật và Người già của Oregon
  - Tiểu bang: 1-855-ORE-ADRC (673-2372)
  - Quận Multnomah: 503-988-3646

11.4 Nguồn trợ giúp của Liên bang

- Bộ phận Dân Quyền, Sở Tư pháp: 202-514-4609
- Bộ phận Dân Quyền, Đường dây Khiếu nại: 888-736-5551 hoặc 202-514-3847
- Đường dây nóng Dân Quyền Title VI, Sở Tư pháp: 1-888-848-5306
- Đường dây Thông tin ADA (toàn quốc): 800-514-0301
- Hội đồng Tiếp cận: 800-872-2253 hoặc 202-272-0080

12 PHỤ LỤC

12.1 Chỉ thị của Kỹ sư Thành phố về Tính Không khả thi về mặt Kỹ thuật

PBOT SỞ GIAO THÔNG PORTLAND

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 Ủy viên **Chris Warner** Giám đốc Lâm thời

CHỈ THỊ CỦA KỸ SƯ THÀNH PHỐ

Số	Thay thế ST	Ngày Có Hiệu Lực	Ngày hủy bỏ
ST **002-02**	**002-01**	**21 Tháng Hai, 2019**	
Chủ đề		Người ban hành	
Các tiêu chí Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người Khuyết tật (ADA) của Thành phố Portland Dốc Lề đường Trên hoặc Dọc theo Đường bộ ODOT Các tiêu chí cho Dốc Lề Đường Một Đường Chéo/Dốc Kép, Đánh giá và Phê duyệt Tính khả thi về mặt Kỹ thuật		*!}:* Steve Townsen, P.E., Kỹ sư Thành phố *-----I*	

MỤC ĐÍCH:

Làm rõ và hướng dẫn về (a) các phê duyệt đối với các phương án thay thế cho các tiêu chí dốc lề đường cho Người khuyết tật (ADA) của Thành phố Portland được cung cấp trong Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người Khuyết tật; (b) các yêu cầu 0D0T đối với dốc lề đường được xây dựng trên hoặc dọc theo đường bộ 0D0T; (c) các tiêu chí để phê duyệt dốc một đường chéo thay cho dốc kép ở góc đường; và (d) xem xét và phê duyệt tính khả thi về mặt kỹ thuật.

CHỈ THỊ:

Các tiêu chí Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người Khuyết tật (ADA) của Thành phố Portland

Các tiêu chí thiết kế cho dốc lề đường của Thành phố Portland được cung cấp trong Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người Khuyết tật của PB0T.

Các phương án khác với cho các tiêu chí này đòi hỏi phải có sự chứng minh và phê duyệt bằng văn bản bởi Cố vấn Kỹ thuật ADA của PB0T đúng như nội dung có trong Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật.

Dốc Lề đường Trên hoặc Doc theo Đường bô 0D0T

Các yêu cầu 0D0T áp dụng cho các thiết kế dốc lề đường dành cho các dốc dự kiến thực hiện trên hoặc dọc theo đường bộ 0D0T. Cụ thể, có được các đánh giá và phê duyệt 0D0T và sử dụng các mẫu 0D0T và các quy trình ngoại lệ thiết kế. Ngoài ra, sử dụng các Mẫu Kiểm tra Dốc Lề Đường 0D0T dành cho các dốc lề đường được xây dựng trên hoặc dọc theo đường bộ 0D0T.

Dốc Một Đường Chéo thay cho Dốc Kép Là một Phương án Thay thế cho các Tiêu chí Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật của Thành phố Portland

Mong muốn của Thành phố là xây dựng các dốc kép ở góc đường, thay vì dốc một đường chéo. Tuy nhiên, FHWA cung cấp nhiều loại và cấu hình dốc lề đường khác nhau. Xem https://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/ sidewalk2/ pdf/ 08chapter7.pdf.

Xây dựng dốc một đường chéo ở góc đường thay vì dốc kép ở góc đường là phương án khác so với các tiêu chí của Thành phố và cần có sự phê duyệt của Cố vấn Kỹ thuật ADA của PB0T. Khi dự định xây dốc một đường chéo, Kỹ sư Hồ sơ cung cấp chứng minh bằng văn bản trên Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật vào phần được chỉ định là "Phần dành cho Nhận xét Bổ sung". Sau khi xem xét và đồng ý, Cố vấn Kỹ thuật ADA phê duyệt bằng cách ký vào Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật.

Trong trường hợp cần thiết phải xây dựng dốc kép ở góc đường để cung cấp lối đi ưu tiên bổ sung, Thành phố trước tiên sẽ cố gắng thu hồi lối đi ưu tiên nói trên, với điều kiện là lối đi ưu tiên bổ sung đó không có công trình nào (như một tòa nhà). Tuy nhiên, nếu việc thu hồi lối đi ưu tiên bổ sung không phải là một lựa chọn khả thi, thì một loại cấu hình dốc lề đường khác phù hợp với lối đi ưu tiên hiện có sẽ được cho phép.

Trong trường hợp hiếm hoi khi mà không thể xây dựng được dốc lề đường trong khu vực lối đi ưu tiên bị hạn chế, lối qua đường tại địa điểm này có thể bị đóng cửa, dưới sự chỉ đạo và thẩm quyền của Kỹ sư Giao thông Thành phố. Bộ luật Thành phố Portland 16.10.200 Nghĩa vụ của Kỹ sư Giao thông Thành phố.

Đánh giá và Phê duyệt Tính khả thi về mặt Kỹ thuật

Đối với một dự án thực hiện việc thay đổi, cơ quan công cộng phải kết hợp các tiêu chuẩn tiếp cận ADA ở mức độ cao nhất có thể. 28 CFR §35.151(b). Tính khả thi theo nghĩa của tiêu chuẩn này chỉ là tính khả thi về mặt thực tế. Một cơ quan công cộng được miễn trừ việc đáp ứng các tiêu chuẩn ADA trong trường hợp hiếm hoi khi địa hình thực tế hoặc điều kiện địa điểm gây hạn chế cho việc việc xây dựng hoặc thay đổi cơ sở để đáp ứng tiêu chuẩn. Hướng dẫn Tiếp cận ADA 4.1.6(1)(j). Chi phí không phải là yếu tố trong việc quyết định liệu việc đáp ứng các tiêu chuẩn đã được hoàn thành ở mức cao nhất có thể hay không. Hướng dẫn Hỗ trợ Kỹ thuật ADA Title II của DOJ, § ll-6.3200(3)-(4), 1993.

Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật được sử dụng để ghi lại quyết định cho phép Thành phố giải thích quyết định về tính không khả thi về mặt kỹ thuật. Cố vấn Kỹ thuật ADA của PBOT sẽ làm việc với quý vị để xác định xem liệu trường hợp cụ thể có đáp ứng tiêu chuẩn không khả thi về mặt kỹ thuật hay không và hỗ trợ quý vị trong việc cung cấp văn bản chứng minh cần thiết để ủng hộ cho quyết định này. Các trường hợp ngoại lệ do tính không khả thi về mặt kỹ thuật đòi hỏi phải có sự chứng minh và phê duyệt bằng văn bản của Cố vấn Kỹ thuật ADA.

Kỹ sư Thành phố sẽ chỉ định Cố vấn Kỹ thuật ADA. PBOT có năm Cố vấn kỹ Thuật ADA sau đây:

Chon Wong, P.E., Jimi Joe, P.E., Raphael Haou, P.E., Chris Wier, P.E., và Eva Huntsinger, JD, P.E.

Mẫu Thiết kế Dốc Lề Đường cho Người khuyết tật có trên trang web của PBOT tại địa chỉ:

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

Để biết thêm thông tin, xin vui lòng liên hệ với Cố vấn Kỹ thuật ADA của PBOT.

12.2 Chính sách về Trường hợp Ngoại lệ Không khả thi về mặt Kỹ thuật và có Ý nghĩa Lịch sử của Thành phố Portland

QUY TRÌNH TITLE II CỦA ĐẠO LUẬT NGƯỜI MỸ KHUYẾT TẬT ĐỂ GHI LẠI TRƯỜNG HỢP NGOẠI LỆ KHÔNG KHẢ THI VỀ MẶT KỸ THUẬT VÀ CÓ Ý NGHĨA LỊCH SỬ
Quy tắc Hành chính được Giám đốc Văn phòng Công bằng và Nhân quyền Thông qua theo thẩm quyền đưa ra quy tắc

Thành phố Portland phải tuân thủ Title II của Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật (ADA). ADA cho phép các cơ quan chính phủ đưa ra các ngoại lệ để tuân thủ đầy đủ và nghiêm ngặt các yêu cầu để thay đổi các tòa nhà hoặc cơ sở hiện có để phục vụ việc tiếp cận của người dân. Quy tắc hành chính này thiết lập các trách nhiệm và quy trình tại Thành phố Portland để ghi lại và phê duyệt các ngoại lệ đối với các yêu cầu ADA trong các thay đổi đó.

Các trường hợp ngoại lệ được mô tả trong quy tắc hành chính này bao gồm không khả thi về mặt kỹ thuật và có ý nghĩa lịch sử.

Cục dự án Thành phố xác định sự cần thiết của trường hợp ngoại lệ để tuân thủ đầy đủ và nghiêm ngặt các yêu cầu của ADA để loại bỏ các rào cản sẽ cung cấp tài liệu cho người quản lý chương trình ADA Title II thuộc Văn phòng Công bằng và Nhân quyền (OEHR), trong đó mô tả:

Lý do yêu cầu trường hợp ngoại lệ đối với (các) yếu tố hoặc (các) tính năng được xác định trong việc thay đổi do không khả thi về kỹ thuật hoặc có ý nghĩa lịch sử.

Những nỗ lực mà cục đã thực hiện để đạt được sự tuân thủ ADA đối với dự án ở mức độ tối đa có thể. Điều này có thể bao gồm các bước mà cục đã thực hiện ngoài các yêu cầu pháp lý tối thiểu để bù đắp các hạn chế về khả năng tiếp cận có thể có gây ra bởi yếu tố hoặc tính năng bao, gồm các lựa chọn theo chương trình dễ tiếp cận khác và/hoặc việc tạo điều kiện tương đương.

Người quản lý chương trình ADA Title II có thể:
Yêu cầu tài liệu bổ sung hoặc thông tin hỗ trợ;
Đề xuất các lựa chọn thay thế có thể đáp ứng tốt hơn các yêu cầu ADA Title II;
Yêu cầu một cuộc họp để thảo luận;
Quyết định tài liệu là không đầy đủ; hoặc là
Đồng tình với yêu cầu về trường hợp ngoại lệ kèm theo hoặc không kèm theo ý kiến.

Tiêu chí và Tài liệu

Không khả thi về mặt kỹ thuật
Một trường hợp ngoại lệ đối với việc tuân thủ thiết kế có thể được phê duyệt cho một yếu tố hoặc tính năng được xác định trong một tòa nhà hoặc cơ sở hiện có vì lý do sự thay đổi đó có rất ít khả năng thực hiện được do một hoặc nhiều tiêu chí sau.

Các điều kiện cấu trúc hiện có sẽ cần phải loại bỏ hoặc thay đổi một thành phần chịu tải vốn là một phần thiết yếu của khung kết cấu.
Các ràng buộc thực tế hoặc tại địa điểm hiện có khác ngăn trở các sửa đổi vốn tuân thủ đầy đủ các yêu cầu tối thiểu.
Các ràng buộc thực tế hoặc tại địa điểm hiện có khác ngăn trở việc bổ sung các tính năng, yếu tố, hoặc không gian vốn tuân thủ đầy đủ các yêu cầu tối thiểu.

Tài liệu hỗ trợ cần xác định các bước thực hiện hoặc dự định thực hiện sẽ được thực hiện để đảm bảo rằng việc tuân thủ ADA đã hoặc có thể được thực hiện ở mức độ cao nhất có thể.

Có Ý nghĩa Lịch sử

Đối với một địa điểm lịch sử, tòa nhà hoặc cơ sở đủ điều kiện, văn phòng Thành phố có thể xác định trường hợp ngoại lệ cho một yếu tố hoặc tính năng được xác định nếu việc tuân thủ ADA sẽ đe dọa hoặc phá hủy ý nghĩa lịch sử của tòa nhà hoặc cơ sở đó.

Trong quy tắc hành chính này, một tòa nhà hoặc cơ sở lịch sử đủ điều kiện được định nghĩa là một tòa nhà hoặc cơ sở đáp ứng một hoặc nhiều tiêu chí sau.

Được liệt kê trong Sổ Đăng ký Quốc gia về Địa điểm Lịch sử hoặc là một công trình đóng góp trong Khu vực Lịch sử Quốc gia được Đăng ký;
Được Nhân viên Bảo tồn Lịch sử Tiểu bang chứng nhận là tài sản lịch sử theo ORS Chương 358; hoặc là,
Được chỉ định là một địa điểm lịch sử nổi bật của địa phương hoặc của Portland theo Title 33 của Bộ luật Thành phố Portland hoặc là một công trình đóng góp trong Khu vực Bảo tồn được chỉ định tại địa phương.

Là một phần trong tài liệu yêu cầu một trường ngoại lệ có ý nghĩa lịch sử, cơ quan Thành phố nên yêu cầu cả tài liệu về chỉ định lịch sử và đặc điểm có ý nghĩa lịch sử của tòa nhà hoặc địa điểm, và tài liệu về cách mà việc thay đổi sẽ đe dọa, làm giảm hoặc phá hủy các tính năng và/hoặc các yếu tố có ý nghĩa lịch sử được mô tả trong danh sách lịch sử, chỉ định lịch sử, hoặc trong kho tài sản lịch sử của Thành phố, Tiểu bang hoặc Liên bang.

Tài liệu hỗ trợ cần xác định các bước thực hiện hoặc dự kiến thực hiện được thực hiện để đảm bảo rằng việc tuân thủ ADA đã hoặc có thể được thực hiện ở mức cao nhất có thể mà không đe dọa hoặc phá hủy ý nghĩa lịch sử của tòa nhà hoặc cơ sở. (Những) người ra quyết định cuối cùng, người quản lý chương trình ADA Title II và cục dự án phải cùng nhau đảm bảo rằng sự thay đổi cung cấp khả năng tiếp cận ở mức độ cao nhất có thể và sự không tuân thủ các tiêu chuẩn thiết kế ADA đầy đủ và nghiêm ngặt của Thành phố là một quyết định hợp lý được chứng minh bằng tài liệu đầy đủ. Các cục dự án của Thành phố có trách nhiệm cung cấp tài liệu kịp thời, chính xác và đầy đủ cho các yêu cầu trường hợp ngoại lệ. Người quản lý chương trình ADA Title II chịu trách nhiệm xem xét các yêu cầu và tài liệu kèm theo và cung cấp cho người ra quyết định của Thành phố đánh giá về tính đầy đủ của yêu cầu trường hợp ngoại lệ. Trừ khi được chỉ thị bởi Ủy viên Phụ trách, Giám đốc Cục có trách nhiệm xem xét và phê duyệt cuối cùng đối với bất kỳ yêu cầu trường hợp ngoại lệ nào. Thẩm quyền phê duyệt phải được trao cho giám sát viên cấp cao bằng văn bản.

Việc tham khảo ý kiến với Văn phòng Luật sư Thành phố và/hoặc các chuyên gia kỹ thuật về thiết kế khả năng tiếp cận ADA được khuyến khích trong tất cả các bước của quy trình yêu cầu. Phê duyệt cuối cùng sẽ được lưu trữ trong hồ dự án cùng với bản sao được cung cấp cho người quản lý chương trình ADA Title II.

12.3 Danh sách các Bên liên quan Tham gia Hoạt động Cộng đồng của Kế hoạch Chuyển đổi ADA

AARP Oregon & các chi nhánh
American Council of the Blind, Chi nhánh Metro PDX
AOCIL
APANO
Asian Health & Services Center
Hiệp hội các Quận của Oregon
AYCO Health and Disability Program
Beyond Black
Black Parent Initiative
Brain Injury Alliance of Oregon
Central Northeast Neighborhood Coalition
Charles Jordan Community Center
Clackamas County Aging & Disability Resource Connection
Coalition of Communities of Color
Community Vision
Congo Peace Project
Connecting Communities Coalition (c/o Relay Resources)
Hội đồng về Quan hệ Hồi giáo Mỹ
CYMA space
Czech School of Portland
Disability Arts and Culture Project
Disability Awareness Resource Team
Disabled Refugee Alliance
Disability Rights Oregon
Division Midway Alliance
East Portland Community Office
Easter Seals Oregon
El Programa Hispano
Epilepsy Foundation of Oregon
Family and Community Together (FACT)
Hearing Loss Association of Oregon
Phòng Thương mại Đô thị Tây Ban Nha
Hollywood Senior Center
Housing and Community Services of Oregon
Hygiene 4 All
Immigrant and Refugee Community (IRCO)

Impact NW
Independent Living Resources
Invisible Disabilities Association
Latino Network
League of Oregon Cities
Learning Disability Association of Oregon
Lewis & Clark College - Student Services
Lutheran Community Services
Metro
Metropolitan Family Services
Momentum Alliance
Morrison Child & Family Services
Multnomah County Aging & Disability Resource Connection (Trung tâm Kết nối Nguồn lực cho Người già và Người khuyết tật Quận Multnomah)
Multnomah County Aging & Disability Services (Dịch vụ cho Người già và Người khuyết tật Quận Multnomah)
Multnomah County Developmental Disabilities Services
Multnomah County Disability Services Advisory Council (Hội đồng Tư vấn Dịch vụ cho Người khuyết tật Quận Multnomah)
Multnomah County Mental Health Services (Dịch vụ Sức khỏe Tâm thần Quận Multnomah)
National Alliance on Mental Illness (NAMI) Multnomah (Liên minh Quốc gia về Bệnh Tâm thần Multnomah)
National Federation of the Blind, Chi nhánh Oregon
Tổ chức Quốc gia về Người khuyết tật
Native American Youth and Family Center (NAYA)
Neighbors West/Northwest (NW/NW)
North Portland Neighborhood Services
Northeast Coalition of Neighborhoods
Northwest ADA Center
Northwest Down Syndrome Association
NW Pilot Project
ODOT Region 1
OHSU Avel Gordly Center for Healing
On-the-Move Community Integration
OPAL Environmental Justice Oregon
Open Signal
Oral Hull Foundation for the Blind
Văn phòng Ủy ban Vận động Oregon
Hiệp hội Người Khiếm thính Oregon

Sở Lao động và Công nghiệp Oregon
Ủy ban Người mù Oregon
Hiệp hội Công nhân Y tế Cộng đồng Oregon
Hội đồng Người khuyết tật Phát triển Oregon
Ủy ban Người khuyết tật Oregon
Ngân hàng Thực phẩm Oregon
Cơ quan Y tế Oregon
Bộ phận Dân Quyền Sở Tư pháp Oregon
Sở Cựu chiến binh Oregon
Hiệp hội Người tiêu dùng Sức khỏe Tâm thần Oregon
Sở Công viên và Giải trí Oregon
Liên minh Tự Vận động Oregon
Oregon Spinal Cord Injury Connection
Oregon Vocational Rehabilitation
Oregon Walks
Paralyzed Veterans of America, Chi nhánh Oregon
Diễn đàn Lãnh đạo Người Mỹ gốc Phi Portland (PAALF)
Portland Community College - Disability Services
Đơn vị Tội phạm Người lớn và Người già Dễ bị Tổn thương Sở Cảnh sát Portland
Portland State University-Disability Resource Center
Trung tâm y tế VA Portland
Public Transportation Advisory Council Disability Workshop
Rahab's Sisters
Reed College - Disability Support Services
Real Choice Initiatives
Ride Connection
Right to Survive
Rose Community Development
Rosewood Initiative
Self Enhancement Inc
Spinal Coordinated
Somali American Council of Oregon (SACOO)
Southeast Uplift Neighborhood Coalition
Southwest Neighborhoods, Inc.
State Independent Living Council
Street Roots
Street Trust
Symbiosis PDX
The Arc Multnomah-Clackamas

TriMet
Unite Oregon
United Cerebral Palsy Association
United Cerebral Palsy of Oregon & South Washington
United Congolese Community Group
United Spinal Association
Urban League of Portland
Verde
Veterans Administration, Portland Regional Office
VOZ Workers Rights
Washington County Disability, Aging, and Veteran Services
Western Conexiones