



2016 2040 RTPSCS

THE 2016-2040 REGIONAL TRANSPORTATION PLAN/ SUSTAINABLE COMMUNITIES STRATEGY

A Plan for Mobility, Accessibility, Sustainability and a High Quality of Life

TÓM TẮT

ADOPTED
APRIL 2016

TÓM TẮT



HÌNH DUNG VÙNG CỦA CHÚNG TA VÀO NĂM 2040

Hãy tự chuyển mình đến tương lai vào thời điểm 25 năm sau. Bạn hình dung xem vùng Nam California sẽ như thế nào? SCAG hình dung ra một vùng dân số đã tăng gần bốn triệu người - một cách bền vững. Trong những cộng đồng trên khắp miền Nam California, người dân khoan khoái đi lại đó đây, cơ hội kinh tế nhiều hơn và chất lượng cuộc sống cao hơn.

TẦM NHÌN CỦA CHÚNG TA

Trong tầm nhìn của chúng ta về vùng này vào năm 2040, nhiều cộng đồng trở nên gắn kết hơn và kết nối liền mạch bằng vô vàn phương án quá cảnh công cộng giao thông, bao gồm cả xe buýt và dịch vụ đường sắt mở rộng. Người dân sống gần chỗ làm việc, trường học, khu mua sắm và các điểm đến khác. Các khu phố dân cư dễ đi bộ hơn và người đi xe đạp an toàn hơn. Cư dân có nhiều lựa chọn hơn ngoài việc lái xe, giảm tải cho đường bộ và đường cao tốc. Con người có lối sống tích cực hơn và khỏe mạnh khi họ đi xe đạp, đi bộ hoặc đi quá cảnh trong những chuyến đi ngắn. Hàng hóa trôi tự do dọc các tuyến đường bộ, đường cao tốc, đường sắt, đường hàng hải và đường hàng không ra vào vùng này - thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.

Mạng lưới giao thông rộng mẽnh mang của miền Nam California được bảo tồn và duy trì trong tình trạng được sửa chữa tốt, sao cho tiền thuế công không bị chi vung vãi cho sửa chữa lớn và cải tạo tốn kém. Đường bình thường và đường cao tốc của vùng được quản lý tốt, sao cho được vận hành một cách an toàn và hiệu quả, trong khi nhu cầu đòi hỏi đối với mạng lưới vùng được quản lý một cách hiệu quả bằng cách cung ứng nhiều phương án lựa chọn thay thế cho việc vận chuyển.

Nhà ở trong vùng đủ để đáp ứng nhu cầu của dân số ngày càng tăng cùng với những ưu tiên và mong muốn của người dân đang chuyển đổi, và có nhiều ngôi nhà giá cả phải chăng hơn cho tất cả các thành phần xã hội. Với tình hình cộng đồng kết nối nhiều hơn, nhiều lựa chọn hơn cho đi lại và thương mại sôi động, người dân được thưởng thức thêm nhiều cơ hội để thăng tiến về giáo dục và kinh tế. Khi tăng trưởng và cơ hội được phân bổ rộng khắp, người dân từ các khu dân cư đa dạng trong vùng chia sẻ những lợi ích của chất lượng cuộc sống nâng cao.

Với nhiều lựa chọn thay thế cho việc lái xe, chất lượng không khí được cải thiện và khí thải nhà kính, chất góp phần làm thay đổi khí hậu toàn cầu, sẽ giảm. Cộng đồng khắp miền Nam California được chuẩn bị sẵn sàng nhiều hơn để đương đầu và đối phó với những hậu quả không thể tránh khỏi của biến đổi khí hậu như hạn hán và cháy rừng, sóng nhiệt, mực nước biển dâng và thời tiết khắc nghiệt. Trong khi đó, những vùng đất tự nhiên và khu vui chơi giải trí được bảo tồn và bảo vệ sẽ cho mọi người một thời gian nghỉ ngơi thoát khỏi những khu làm ăn bận rộn trong vùng.

Vào giữa thế kỷ, công nghệ đã làm biến chuyển dạng thức chúng ta đi lại. Xe ô-tô chạy tự động đã nổi lên như một lựa chọn khả thi cho mọi người và đang được tích hợp vào hệ thống giao thông tổng thể. Nhiều phương án đi lại dùng chung phương tiện dựa vào thông tin liên lạc tức thời, thanh quyết toán không cần giấy tờ lúc đó đã thành thạo và các thị trường mới cho di chuyển đi lại được tạo lập và củng cố.

Trên hết, người dân toàn vùng có nhiều lựa chọn hơn để đi lại đó đây và với những lựa chọn này sẽ có nhiều cơ hội để sống một cuộc sống chất lượng tốt hơn, lành mạnh hơn và chắc chắn hơn về mặt kinh tế.

Tầm nhìn này đến giữa thế kỷ, đã được xây dựng trên sự đóng góp ý kiến của từ hàng ngàn người khắp miền Nam California, được thể hiện trong 2016 Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải/Chiến Lược Cộng Đồng Bền Vững (2016 RTP/SCS, hoặc còn gọi là Quy Hoạch), một tài liệu quy hoạch chính cho giao thông vận tải vùng và mạng lưới sử dụng đất đai. Kế hoạch cân bằng nhu cầu cơ động và nhà ở trong tương lai của vùng với mục tiêu kinh tế, môi trường và sức khỏe cộng đồng. Kế hoạch tầm xa này, do tiểu bang California và chính phủ liên bang yêu cầu, được SCAG cập nhật mỗi bốn năm về những thay đổi nhân khẩu, hoàn cảnh kinh tế và chính sách. Quy hoạch 2016 RTP/SCS là một bản kế hoạch chi tiết sống động cho tương lai vùng của chúng ta.

CHÚNG TA ĐI LÀM NHƯ THẾ NÀO



14%

ĐI CHUNG XE



76%

LÁI XE MỘT MÌNH



5%

QUÁ CẢNH
(Xe Buýt/Đường Sắt)

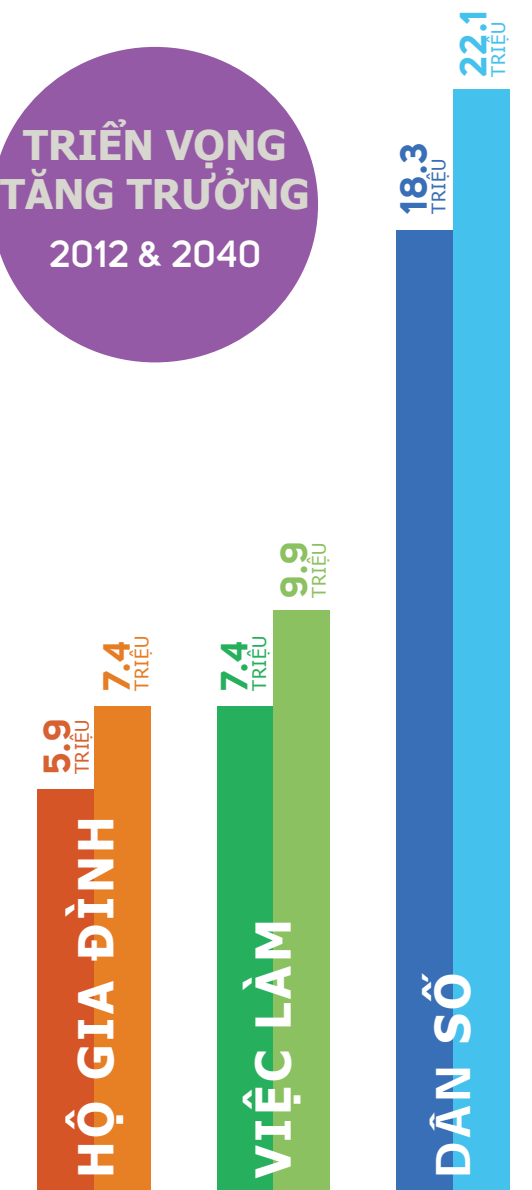


5%

KHÔNG ĐỘNG CƠ
(Đi Bộ/Xe Đạp)

Source: SCAG Regional Travel Demand Model

TRIỂN VỌNG TĂNG TRƯỞNG 2012 & 2040



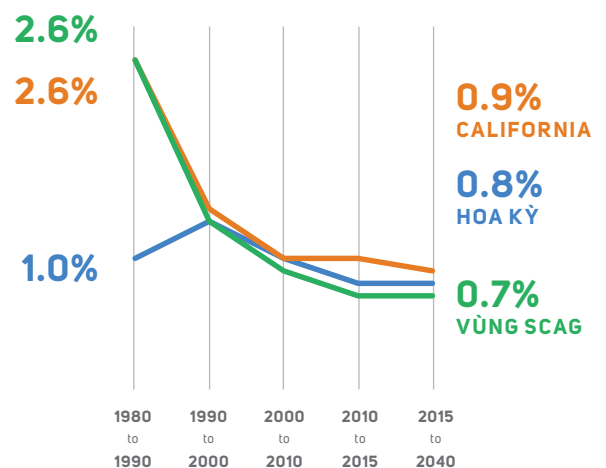
Source: CA DOF, CA EDD, SCAG

NHỮNG THÁCH THỨC CHÚNG TA PHẢI ĐỐI MẶT

Chúng ta đang sống vào một thời chuyển biến lớn tại miền Nam California. Vùng của chúng ta phải đối mặt với một số thách thức khi chúng ta theo đuổi những mục tiêu đề ra trong Quy Hoạch 2016 RTP/SCS:

- **Chúng ta đang tăng trưởng chậm hơn:** Nhưng vùng của chúng ta dự kiến sẽ tăng đến 22 triệu dân vào năm 2040 - tăng thêm gần bốn triệu người.
- **Tổng dân số sẽ già hơn:** Độ tuổi trung bình của dân số toàn vùng dự kiến sẽ tăng, với tỷ trọng ngày càng tăng người cao tuổi. Sự thay đổi về nhân khẩu học này sẽ có tác động lớn đến nhu cầu giao thông vận chuyển và những kế hoạch giao thông vận tải. Thách thức chủ yếu cho vùng sẽ là cung ứng cho người cao tuổi nhiều phương án đi lại để duy trì tính độc lập của họ khi về già.
- **Tỷ lệ người làm việc sẽ nhỏ hơn:** Phần tỷ lệ những người trẻ ở độ tuổi lao động dự kiến sẽ giảm. Tỷ lệ người trong độ tuổi từ 65 trở lên với người trong độ tuổi lao động (15-64) dự kiến sẽ tăng. Điều này có nghĩa là vùng chúng ta có thể đối mặt với tình trạng thiếu lao động và theo sau đó là cắt giảm doanh thu thuế.

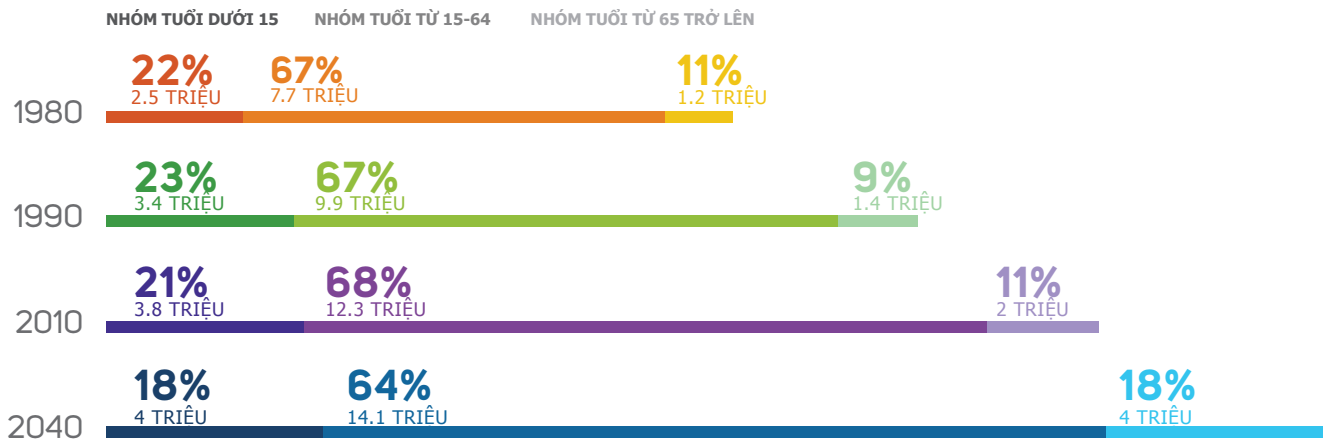
Tỉ Lệ Tăng Trưởng Dân Số Trung Bình Hàng Năm



Source: US Census Bureau, CA DOF, SCAG

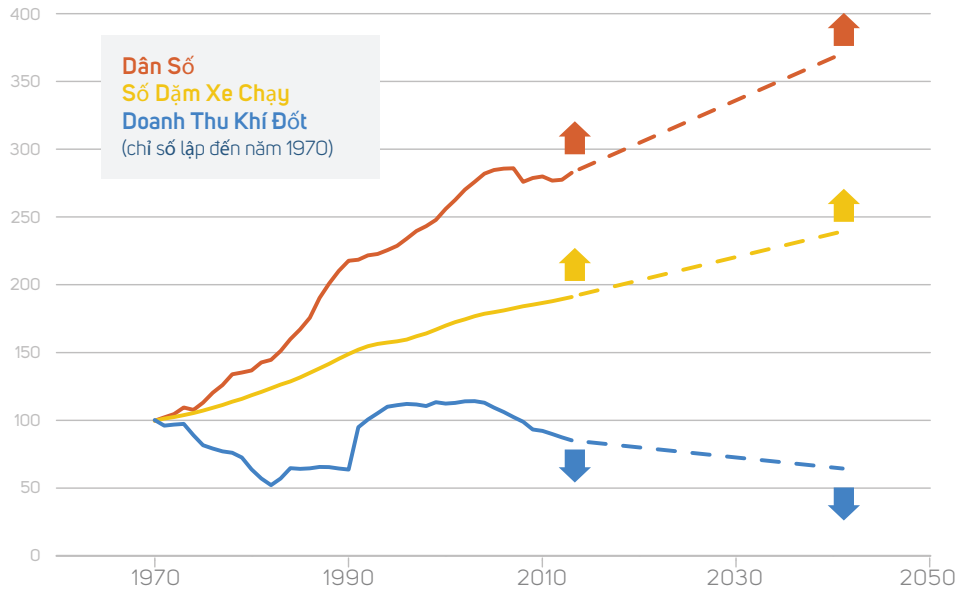
- **Nhiều người trong chúng ta muốn lối sống đô thị hơn:** Thế hệ Y ngày nay, những người sinh giữa năm 1980 và 2000, được dự kiến là sẽ có nhu cầu về những cộng đồng gắn kết hơn và tiếp cận nhiều hơn đến quá cảnh - chuyển dịch ưu tiên vùng sang hệ thống giao thông tổng thể và các loại nhà ở cần xây dựng. Nhóm người sinh sau Thế Chiến II chắc cũng mong có những loại cộng đồng này.
- **Sẽ có nhiều người tiếp tục sống ở những khu ngoại ô và tự lái xe một mình:** Bất chấp những xu hướng mới nổi lên được thảo luận ở trên, nhiều người dân trong vùng sẽ tiếp tục sống ở những vùng ngoại ô và lái xe đi làm, đi học, đi mua sắm và tới những điểm đến khác một mình - chứ không sử dụng giao thông công cộng và các giải pháp vận chuyển khác. Quy hoạch 2016 RTP/SCS sẽ không thay đổi cách mọi người lựa chọn để đi lại, nhưng Kế Hoạch được thiết kế sẽ cung cấp cho người dân có nhiều lựa chọn hơn để hết thảy chúng ta đều có thể trải nghiệm những lợi ích của toàn vùng.
- **Giá nhà đất đang gia tăng:** Giá nhà đất đang tăng đều và khả năng chi trả đang giảm. Khi cộng đồng tài phát triển trở nên nhỏ hơn với nhiều phương án di động mới và những tiện nghi đô thị hồi sinh, thì cư dân hiện tại có thể có nguy cơ chuyển chỗ ở.
- **Hệ thống giao thông vận tải cần được duy tu và bảo trì:** Hệ thống giao thông của miền Nam California ngày càng bị hư tổn do nhiều thập kỷ thiếu đầu tư cho duy tu và bảo trì cơ sở hạ tầng. Những khoản đầu tư này đã không theo kịp với nhu cầu của hệ thống, và chất lượng của nhiều tuyến đường, đường cao tốc, cầu, những tiện nghi cho cơ sở vật chất quá cảnh, xe đạp và người đi bộ của chúng ta đang tiếp tục xấu đi. Nếu chúng ta cứ tiếp tục kiểu duy tu bảo trì hệ thống thiếu hụt kinh phí như thế, thì chi phí đưa hệ thống của chúng ta trở lại tình trạng được sửa chữa tốt hợp lý sẽ tăng lên theo cấp số nhân.

Thế Hệ Thời Bùng Nổ Dân Số Sẽ Già và Về Hưu



Source: US Census Bureau, SCAG

HÌNH 1 DÂN SỐ CALIFORNIA, KHUYNH HƯỚNG DOANH THU DU LỊCH VÀ THUẾ KHÍ ĐỐT



Source: Caltrans, California Department of Finance, California State Board of Equalization, White House Office of Management and Budget

Tình Trạng Hư Hỏng

17%

NHỮNG CON ĐƯỜNG CAO TỐC **BỊ HƯ HẠI**

6%

CÁC TUYẾN ĐƯỜNG ĐỊA PHƯƠNG TRONG **TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐẠT TIÊU CHUẨN NĂM 2012**

25%

CÁC TUYẾN ĐƯỜNG ĐỊA PHƯƠNG SẼ Ở TRONG **TÌNH TRẠNG KHÔNG ĐẠT TIÊU CHUẨN VÀO NĂM 2022 VÀ HIỆN TẠI (2012) ĐANG ĐƯỢC TÀI TRỢ**

18%

NHỮNG CHIẾC CẦU BI ĐÁNH GIÁ **LỢI THỜI VỀ MẶT CHỨC NĂNG**

10%

NHỮNG CHIẾC CẦU BI ĐÁNH GIÁ **THÍU HỤT VỀ MẶT CẤU TRÚC**



tất cả các khoản chi tiêu được đề xuất xuyên suốt năm **2040** được phân bổ cho đường cao tốc & các hoạt động và bảo trì hệ thống động mạch trong năm **2016 RTP/SCS**

Source: Federal Highway Administration National Bridge Inventory & 2014 State Highway Operation & Protection Program

- **Kinh phí cho giao thông vận chuyển khan hiếm và không đủ:** Xét tới nhu cầu dự kiến thì kinh phí đầy đủ để cải thiện tình trạng giao thông hiện nay là không bền vững. Doanh thu dự kiến từ thuế xăng, và các nguồn cấp kinh phí cho giao thông vận tải xưa nay sẽ không đáp ứng được nhu cầu đầu tư giao thông vận tải - và, trong thực tế, các khoản thu thuế xăng đang suy giảm vì mức thuế suất (cả tiểu bang và liên bang) đã không được điều chỉnh trong hơn hai thập kỷ qua trong khi nhiều loại xe có hiệu quả nhiên liệu hơn và sử dụng nhiên liệu thay thế thì tiếp tục phát triển.
- **Chuyển hàng hóa qua vùng đồi núi với nhiều khó khăn đang gia tăng:** vì là một điểm trao đổi thương mại toàn cầu, vận chuyển hàng hóa sẽ phải đối mặt với nhiều khó khăn thách thức khi nhu cầu của người tiêu dùng đối với các sản phẩm tiếp tục gia tăng. Cơ sở hạ tầng cho giao thông vận tải hàng hóa sẽ căng thẳng, những nỗ lực để giảm thiểu ô nhiễm không khí từ các nguồn vận chuyển hàng hóa sẽ không đủ để đáp ứng những tiêu chuẩn chất lượng không khí quốc gia, công suất tại các cảng quốc tế sẽ quá tải và không gian nhà kho có thể thiếu hụt so với nhu cầu.
- **Công nghệ đang biến chuyển giao thông vận tải:** đổi mới phương tiện đi lại bao gồm xe hơi điện, thông tin thời gian thực cho người đi lại, mở rộng phát triển dùng chung phương tiện và tìm nguồn chuyên chở do điện thoại thông minh cùng những tiến bộ công nghệ khác sẽ đòi hỏi phải cập nhật quy hoạch để tích hợp hài hòa những phương án đi lại mới vào hệ thống giao thông tổng thể.
- **Hàng triệu người hiện nay kém sức khỏe:** Nhiều người trong vùng của chúng ta kém sức khỏe do các bệnh mãn tính liên quan đến chất lượng không khí kém và ít vận động. Bệnh tim, đột quỵ, ung thư, bệnh đường hô hấp phổi mạn tính và bệnh tiểu đường chịu trách nhiệm cho 72 phần trăm tất cả trường hợp tử vong trong vùng của chúng ta. Hàng triệu người sống chung với bệnh mãn tính như hen suyễn mỗi ngày.
- **Biến đổi khí hậu buộc chúng ta phải thích nghi:** Hậu quả của biến đổi khí hậu sẽ tiếp tục làm căng thẳng cuộc sống hàng ngày của hàng triệu người. Hạn hán và cháy rừng, thiếu nước do hạn hán, nhưng cũng giảm băng tuyết ở núi, nước biển dâng, sự kiện thời tiết khắc nghiệt và nhiều tác động khác sẽ đòi hỏi các cộng đồng phải làm cho khu dân cư của mình vững vàng hơn đối với sự biến đổi của khí hậu.

TIẾN ĐỘ CỦA CHÚNG TA TỪ NĂM 2012

Mặc dù những thách thức đối với chúng ta rất lớn, vùng này đã đạt những tiến bộ đáng kể trong vài năm qua.

QUÁ CẢNH

Dịch vụ quá cảnh tiếp tục mở rộng trong vùng và cấp độ dịch vụ đã vượt cấp độ trước thời khủng hoảng - chủ yếu là nhờ tăng trưởng về dịch vụ đường sắt. Tiến bộ đáng kể đã được thực hiện hướng đến việc hoàn tất những dự án quá cảnh cần đầu tư vốn, bao gồm Mở Rộng Tuyến Tàu Hỏa Cam (Orange Line Extension) của Cơ Quan Quản Lý Giao Thông Đô Thị Quận Los Angeles (Metro) và tuyến Metro Expo Line. Trong khi đó, năm dự án đường Metro chính hiện đang được xây dựng ở Quận Los Angeles.

VẬN TẢI HÀNH KHÁCH ĐƯỜNG SẮT

Vận chuyển hành khách đường sắt đang mở rộng và cải thiện dịch vụ trên nhiều mặt. Tuyến Amtrak Pacific Surfliner hiện nay đang được Cơ Quan Đường Sắt Los Angeles-San Diego-San Luis Obispo (LOSSAN) cấp địa phương quản lý; Metrolink sắp hoàn thành trên tuyến Perris Valley; Metrolink đã trở thành tuyến đường sắt hành khách đầu tiên trong cả nước thực hiện chương trình Điều Vận Tàu Chủ Động và mua đầu máy Tier IV tiết kiệm nhiên liệu, khí thải thấp; và hệ thống Tàu Cao Tốc California đang được xây dựng ở Central Valley, và dự kiến sẽ bắt đầu dịch vụ đến Sân bay Burbank Bob Hope trong năm 2022 và hướng đến ga Los Angeles Union Station vào năm 2028. Một số dự án cần đầu tư vốn đang được tiến hành hoặc đã hoàn thành, bao gồm cả Trung Tâm Vận Tải Đa Phương Thức vùng Anaheim (Anaheim Regional Intermodal Transportation Center (ARTIC)) và Trung Tâm Vận Tải Đa Phương Thức Vùng Sân Bay Burbank Bob Hope (Burbank Bob Hope Airport Regional Intermodal Transportation Center), chưa kể những công trình khác.

ĐƯỜNG CAO TỐC

Do những hạn chế về đất đai, tài chính và môi trường, việc mở rộng đường cao tốc đã chậm lại một cách đáng kể trong thập kỷ vừa qua. Tuy nhiên, một số dự án đã được hoàn thành từ năm 2012 để cải thiện việc tiếp cận, thu hẹp những khoảng cách quan trọng, và những điểm tắc nghẽn huyết mạch trong mạng lưới khu vực. Những dự án này bao gồm Dự Án Hành Lang Phía Nam Đường Liên Bang Số 10 về hướng tây mở rộng ra ở vùng Redlands và Yucaipa, và Dự Án Hai Quận Đường Liên Bang Số 215 ở Quận Riverside và Quận San Bernardino, và những dự án khác.

LÀN XE CHỖ KHÁCH HIỆU SUẤT CAO (HOV) VÀ MẠNG LƯỚI ĐƯỜNG TỐC HÀNH

Nhu cầu trên đường cao tốc vùng của chúng ta tiếp tục vượt mức công năng sẵn có trong thời kỳ cao điểm, nhưng một số dự án để nối những khoảng trống HOV đã được hoàn thành. Kết quả đã thêm vào 27 dặm cho làn HOV của vùng trên các Tuyến Đường Liên Tiểu Bang (Interstate) 5, 405, 10, 215 và 605, trên Đường Tiểu Bang số 57 (State Route) và trên Dự Án Kết Nối Phía Tây ở Quận Cam. Vùng này cũng đang phát triển một Mạng Lưới Làn Tốc Hành Cấp Vùng. Trong số những sự kiện quan trọng: một năm trình diễn của Làn Tốc Hành (Express Lanes) ở Quận Los Angeles cùng các tuyến đường liên tiểu bang Interstate 10 và Interstate 110 đã được làm cố định trong năm 2014; và công tác xây dựng đã bắt đầu trên làn tốc hành Đường Tiểu Bang (State Route) 91 mở rộng về phía đông đến tuyến đường Liên Tiểu Bang Interstate 15 ở Quận Riverside.

GIAO THÔNG VẬN CHUYỂN CÓ HOẠT ĐỘNG

Vùng của chúng ta đang tiến bộ vững chắc trong việc khuyến khích nhiều người dùng phương tiện giao thông có hoạt động và hơn 650 triệu Mỹ kim đang được triển khai cho việc đầu tư vào Chương Trình Giao Thông Có Hoạt Động. Gần 37 phần trăm tất cả chuyến đi dưới một dặm và 18 phần trăm tất cả chuyến đi dưới ba dặm đều được thực hiện thông qua giao thông vận chuyển có hoạt động. Là 1 phần trăm thị phần của tất cả các chuyến đi, đi xe đạp đã tăng hơn 70 phần trăm kể từ 2007 đến 1,12 phần trăm. Hơn 500 dặm đường xe đạp mới đã được xây dựng trong vùng và các chương trình an toàn và khuyến khích đang giúp mọi người chọn đi bộ và đi xe đạp làm những phương án đi lại.

VẬN TẢI HÀNG HÓA

Vùng này tiếp tục thực hiện tiến bộ đáng kể hướng tới hoàn thành một số sáng kiến gọi vốn đầu tư lớn để hỗ trợ vận chuyển hàng hóa và giảm khí thải độc hại do vận tải hàng hóa tạo ra. Tiến bộ kể từ năm 2012 bao gồm: Chương Trình Hành Động Bầu Không Khí Trong Sạch Ở Cảng Vịnh San Pedro (CAAP) đã dẫn đến mức tiêu thụ diesel giảm 82 phần trăm, oxit nitơ 54 phần trăm và oxit của lưu huỳnh 90 phần trăm; và Chương Trình Xe Tải Sạch Cảng Vịnh San Pedro đã dẫn đến giảm 80 phần trăm khí thải xe tải ở cảng. Vùng này cũng cho thấy tiến bộ trong công nghệ tiên tiến cho vận tải hàng hóa, bao gồm Hệ Thống Đường Dây Xích Trên Cao dài một dặm (Overhead Catenary System (OCS)) ở thành phố Carson. Xây dựng cầu Gerald Desmond cũng đã được khởi công. 14 trong số 71 dự án nút giao thông khác mức theo kế hoạch cho toàn khu vực đã hoàn thành, và 24 dự án khác sẽ hoàn thành vào năm 2016. Đường rầy kép của Liên Minh Thái Bình Dương thuộc Phân Ban Alhambra (Union Pacific (UP) Alhambra Subdivision) đã khởi đầu. Đường vượt ngang Colton Crossing, tách hai đường sắt Loại I bằng một cầu vượt dài 1,4 dặm đã nâng tàu của Liên Minh Thái Bình Dương (Union Pacific (UP)) đi hướng về phía đông-tây, đã được hoàn thành vào tháng 8 năm 2013.

THỰC THI BỀN VỮNG

Từ năm 2012, Chương Trình Viện Trợ Quy Hoạch Bền Vững của SCAG đã tài trợ cho 70 dự án quy hoạch (tổng cộng 10 triệu Mỹ kim) để giúp chính quyền địa phương kết nối những kế hoạch sử dụng đất đai của địa phương với những mục tiêu của 2012 RTP/SCS. Chính quyền địa phương đã cập nhật những kế hoạch tổng thể và mã khu vực đã đề ra; hoàn thành những kế hoạch cụ thể cho các trung tâm thành phố và Phát Triển Định Hướng Quá Cảnh (Transit Oriented Development (TOD)); chính sách thực hiện bền vững; và thông qua kế hoạch hành động khí hậu của thành phố. 30 trong 191 thành phố trong vùng SCAG đã báo cáo, cập nhật kế hoạch tổng thể của họ kể từ năm 2012 và 42 thành phố khác có bản cập nhật kế hoạch tổng thể treo. 54 phần trăm tất cả kế hoạch tổng thể loại được thông qua và loại treo bao gồm quy hoạch cho TOD, 55 phần trăm lên kế hoạch tập trung vào những nơi trọng điểm và 76 phần trăm bao gồm những chính sách khuyến khích phát triển nội vùng. Để bảo vệ chất lượng nước, 91 phần trăm các thành phố đã thông qua nhiều chính sách liên quan đến nước và 85 phần trăm đã áp dụng những biện pháp giải quyết chất lượng nước. Để bảo tồn năng lượng, 86 phần trăm các thành phố đã triển khai thực hiện chính sách tiết kiệm năng lượng cộng đồng, với 80 phần trăm các thành phố triển khai thực hiện chính sách hiệu suất năng lượng đô thị, và 76 phần trăm thực hiện chính sách năng lượng tái tạo. Trong số 191 thành phố toàn vùng, 189 thành phố đã hoàn thành hợp phần phát triển bền vững, với 184 thành phố thực hiện ít nhất là 10 hoặc nhiều hơn các chính sách hoặc chương trình và 10 thành phố triển khai thực hiện 20 hoặc nhiều hơn các chính sách hay chương trình. Nhóm cuối cùng này bao gồm vùng Pasadena, Pomona và Santa Monica

NHÀ Ở PHÙ HỢP VỚI KHẢ NĂNG CHI TRẢ

Tiểu bang đang mời chào nhiều cơ hội mới để giúp thúc đẩy những khu nhà ở giá cả phải chăng. Vào mùa xuân năm 2015, chương trình "Cộng Đồng Bền Vững Nhà Ở Giá Cả Phải Chăng California" (AHSC) đã trao giải vòng đầu tiên kinh phí cho các ứng viên sau một quá trình thi đua để nhận viện trợ. Trong số tiền 122 triệu Mỹ kim có sẵn trên toàn tiểu bang, 27 triệu Mỹ kim được trao cho 10 dự án trong vùng quy hoạch SCAG. 842 căn nhà có giá cả phải chăng, bao gồm 294 căn nhà được chỉ định cho những hộ gia đình có mức thu nhập 30 phần trăm hoặc ít hơn thu nhập trung bình của khu vực, sẽ được xây dựng bằng kinh phí này. Trong khi đó, Dự Thảo Luật số 628 Thượng Viện (Beall), và Dự Thảo Luật số 2 Hội Đồng (Alejo), cung cấp cho các khu vực có quyền hạn cơ hội để thiết lập một nguồn tài trợ nhằm phát triển nhà ở giá phải chăng và cơ sở hạ tầng cùng những tiện nghi hỗ trợ.

Y TẾ CÔNG

Vùng SCAG luôn nỗ lực liên tục để tăng cường sức khỏe cộng đồng. Sở Y Tế Quận Los Angeles và Sở Quy Hoạch Thành Phố đang phát triển một bản đồ y tế (Health Atlas), trong đó nêu bật sự chênh lệch về sức khỏe giữa các vùng cư trú lân cận. Trong quận Riverside, Sáng Kiến Quận Lành Mạnh Riverside (the Healthy Riverside County Initiative) đang nỗ lực làm việc nhằm tạo ra các giải pháp cho những thành phố lành mạnh thông qua tối thiểu 15 thành phố. Quận San Bernardino gần đây đã hoàn thành việc Sáng Kiến Dấu Hiệu Sinh Tồn Cộng Đồng, trong đó hình dung ra một "quận nơi mà việc cam kết tối ưu hóa sức khỏe và chăm sóc sức khỏe gắn liền với tất cả những quyết định của người dân, các tổ chức và chính quyền."

CÔNG BẰNG CHO MÔI TRƯỜNG

Kể từ khi áp dụng 2012 RTP/SCS, công bằng cho xã hội và công lý cho môi trường đã trở thành ưu tiên ngày càng quan trọng trong việc quy hoạch vùng. Ví dụ, có nhiều kế hoạch để thúc đẩy giao thông vận chuyển có hoạt động, nâng cao sức khỏe cộng đồng, tăng cường tiếp cận quá cảnh, bảo tồn không gian mở, giảm ô nhiễm không khí và nhiều hơn nữa, tất cả đều được đánh giá theo cách mà những lợi ích của nỗ lực này được phân bổ giữa tất cả các nhóm cư dân. Cơ quan Bảo Vệ Môi Trường Tiểu Bang California (Cal/EPA) đã phát triển một công cụ mới, gọi là Tầm Soát Môi Trường California (CalEnviroScreen), giúp xác định những khu vực nào trong tiểu bang có mức độ dễ bị tổn thương môi trường do tỷ lệ lịch sử của mức độ tiếp xúc với chất độc hại và tác nhân xã hội nhất định. Dựa vào công cụ này, nhiều nơi trong vùng có thể được hưởng lợi từ tài trợ "Vốn-và-Mậu dịch" (Cap-and-Trade) nhằm ưu tiên những cộng đồng bị tác động bất tương xứng.

PHÂN ĐỊNH GIAI ĐOẠN CHO KẾ HOẠCH CỦA CHÚNG TA

SCAG bắt đầu phát triển Quy Hoạch 2016 RTP/SCS bằng cách trước tiên tiếp cận với khu vực pháp lý địa phương để lắng nghe trực tiếp ý kiến về kế hoạch phát triển của họ. Bước tiếp theo là soạn ra những tình huống tăng trưởng, mỗi tình huống đại diện cho một tầm nhìn khác nhau về sử dụng đất đai và giao thông vận tải trong năm 2040. Cụ thể hơn nữa, từng tình huống được thiết kế để khám phá và chuyển tải tác động của nơi sẽ phát triển, mức độ tăng trưởng nào sẽ được chú trọng ở nội đô của thành phố và thị trấn hiện có và nó sẽ tăng trưởng như thế nào - hình hài và phong cách của các khu phố và hệ thống giao thông mà sẽ định hình sự tăng trưởng trong giai đoạn này. Sàng lọc những tình huống này bằng cách thông qua việc tiếp cận với công chúng và điều tra sâu rộng, đã dẫn đến một "tình huống được ưa chuộng," giúp chỉ dẫn cho những chiến lược, chương trình và dự án chi tiết trong Quy Hoạch.

SÁNG KIẾN CHÍNH

Với tình huống ưa chuộng đã lựa chọn, quy hoạch 2016 RTP/SCS, gồm 556,5 tỉ Mỹ kim đầu tư vào giao thông vận tải, đã đề xuất nhiều sáng kiến chính để phấn đấu hướng tới tầm nhìn của chúng ta đến năm 2040.

DUY TU HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI CHÚNG TA ĐANG CÓ (TRƯỚC HẾT LÀ SỬA CHỮA)

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS kêu gọi mức đầu tư 274,9 tỉ Mỹ kim hướng tới việc duy tu hệ thống hiện có của chúng ta. Việc phân bổ các khoản chi này bao gồm cho hệ thống quá cảnh và đường sắt vận chuyển hành khách, hệ thống đường cao tốc tiểu bang và những con đường giao thông địa phương quan trọng trong vùng.

MỞ RỘNG HỆ THỐNG QUÁ CẢNH TRONG VÙNG TẠO CHO NGƯỜI DÂN NHIỀU LỰA CHỌN THAY THẾ CHO VIỆC LÁI XE MỘT MÌNH

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS dành 56,1 tỉ Mỹ kim cho các dự án quá cảnh cần đầu tư vốn. Phần này bao gồm việc mở rộng đáng kể tàu điện ngầm Metro và Hệ Thống Quá Cảnh Bằng Đường Sắt (Light Rail Transit) (LRT) ở Quận Los Angeles. Trong khi đó, các tuyến mới quá cảnh nhanh bằng xe buýt (Bus Rapid Transit (BRT)) sẽ mở rộng dịch vụ xe buýt tốc độ cao trong vùng; dịch vụ xe điện mới sẽ kết nối những điểm đến chính tại Quận Cam; và phần mở rộng Metrolink mới sẽ tiếp tục kết nối cộng đồng trong vùng Inland Empire. Những cải tiến mở rộng khác cũng được lên kế hoạch cho xe buýt địa phương, xe buýt nhanh, BRT và dịch vụ tốc hành trên toàn vùng. Để làm cho việc quá cảnh trở nên là một phương án hấp dẫn và khả thi hơn, Quy Hoạch 2016 RTP/SCS cũng hỗ trợ thực hiện và mở rộng việc ưu tiên tín hiệu quá cảnh; thỏa thuận và truyền thông giá vé trong vùng và liên quận; tăng công suất vận chuyển xe đạp trên tuyến quá cảnh và toa xe đường sắt; hệ thống thông tin hành khách thời gian thực cho phép lái khách ra quyết định sáng suốt hơn; và thực hiện chiến lược dặm đầu tiên/dặm cuối cùng để mở rộng phạm vi hiệu quả của việc quá cảnh.

MỞ RỘNG ĐƯỜNG SẮT VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS kêu gọi đầu tư vào đường sắt chở khách 38,6 tỉ Mỹ kim cho các dự án cần đầu tư vốn và 15,7 Mỹ kim cho việc vận hành và bảo trì. Bản Kế Hoạch này kêu gọi duy trì những cam kết trong Quy Hoạch 2012 RTP/SCS, bao gồm giai đoạn 1 của Hệ Thống Tàu Cao Tốc California và Bản Ghi Nhớ (MOU) về Hệ Thống Tàu Cao Tốc, trong đó xác định danh mục các dự án ứng cử viên để cải thiện hệ thống Metrolink và hành lang đường sắt LOSSAN, qua đó cung cấp lợi ích ngắn hạn trước mắt cho vùng trong khi đặt nền móng cho việc hội nhập với dự án Tàu Cao Tốc California trong tương lai. Những dự án cần đầu tư vốn này sẽ đưa những phần mạng lưới đường sắt

trong vùng đạt đến mức tốc độ liên bang, xác định là 110 dặm/giờ hoặc hơn, và sẽ giúp dẫn đến một hệ thống dịch vụ đường sắt hòa quyện với nhau.

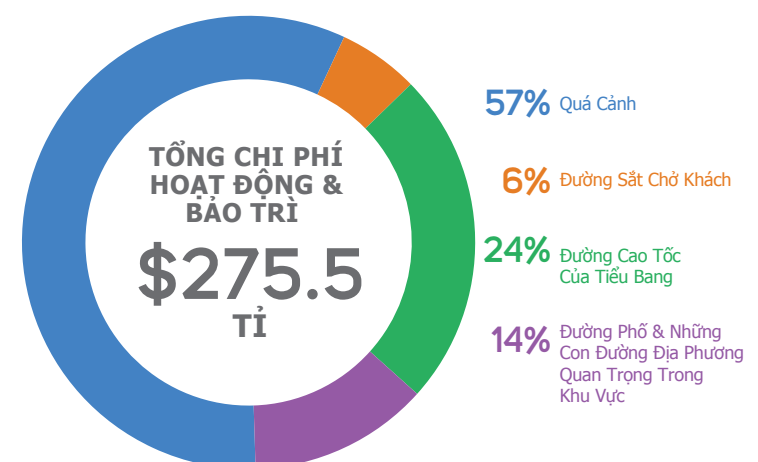
NÂNG CẤP ĐƯỜNG CAO TỐC VÀ CÔNG SUẤT ĐƯỜNG CHÍNH

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS kêu gọi đầu tư 54,5 tỉ Mỹ kim để cải thiện các nguồn đầu tư cho cơ sở hạ tầng và 102,5 tỉ Mỹ kim cho vận hành và bảo trì hệ thống đường cao tốc tiểu bang và các tuyến đường địa phương và đường giao thông quan trọng trong vùng. Điều này bao gồm chú trọng vào việc đạt được năng suất tối đa bằng cách bổ sung công suất chủ yếu qua việc lắp những lỗ hổng trong hệ thống và cải thiện việc tiếp cận; và những biện pháp khác bao gồm việc triển khai công nghệ mới. Quy hoạch này cũng tiếp tục hỗ trợ mạng lưới Đường Tốc Hành (Express Lanes) trong vùng, xây dựng trên sự thành công của Đường Tốc Hành Tiểu Bang số 91 (State Route 91 Express Lane) ở Quận Cam, cũng như các Đường Cao Tốc Liên Tiểu Bang 10 và 110 (Interstate 10 and Interstate 110 Express Lanes) ở Quận Los Angeles.

QUẢN LÝ NHU CẦU ĐỐI VỚI HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS kêu gọi mức đầu tư 6,9 tỉ Mỹ kim cho những chiến lược Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông Vận tải (TDM) trong vùng. Những chiến lược này tập trung vào việc giảm số lần chạy xe riêng một mình và tổng số dặm xe đi (VMT) thông qua việc bố trí đi chung xe, trong đó bao gồm đi chung xe hơi, chung xe tải nhỏ và chính sách hỗ trợ dịch vụ đi tìm nguồn cung ứng

HÌNH 2 CÁC CHI PHÍ BẢO QUẢN VÀ HOẠT ĐỘNG



Source: California Department of Transportation, 2015 Ten-Year SHOPP Plan

phương tiện vận chuyển như Uber và Lyft; phân phối lại hoặc loại bỏ các chuyến đi xe trong giai đoạn cao điểm thông qua ưu đãi khuyến khích cách bố trí làm việc từ xa và lịch trình làm việc thay thế; và giảm số lượng các chuyến đi xe riêng một người thông qua việc tăng cường sử dụng quá cảnh, đường sắt, đi xe đạp, đi bộ và các loại đi lại thay thế khác.

TỐI ƯU HÓA CÔNG NĂNG CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS ưu tiên 9.2 tỉ Mỹ kim cho việc cải tiến Hệ Thống Quản Lý Giao Thông Vận Tải (TSM), bao gồm mở rộng hệ đèn tín hiệu đoạn đường dẫn vào đường cao tốc, tăng cường quản lý sự cố, loại bỏ những con đường nút cổ chai để cải thiện lưu lượng xe (ví dụ, làn đường phụ trợ), mở rộng và tích hợp mạng đồng bộ hóa tín hiệu giao thông, tập hợp dữ liệu để theo dõi hiệu suất của hệ thống, quản lý tắc nghẽn hành lang tích hợp và năng động và những cải tiến khác ở Hệ Thống Giao Thông Thông Minh (Intelligent Transportation System (ITS)).

TĂNG CƯỜNG ĐI BỘ, ĐI XE ĐẠP VÀ NHỮNG DẠNG GIAO THÔNG VẬN CHUYỂN CÓ HOẠT ĐỘNG KHÁC

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS lập kế hoạch cho sự tiến bộ liên tục trong việc phát triển mạng lưới đi xe đạp trong vùng của chúng ta, giả định tất cả kế hoạch giao thông có hoạt động của địa phương sẽ được thực hiện, và dành nguồn lực để duy trì và sửa chữa hàng ngàn dặm vỉa hè đổ nát. Bản Quy Hoạch cũng xem xét những chiến lược và cách tiếp cận mới ngoài những đề xuất trong năm 2012. Nhằm thúc đẩy việc đi lại những đoạn đường ngắn, việc này bao gồm cải thiện chất lượng vỉa hè, mạng lưới đường xe đạp địa phương và khu vực cơ động trong khu phố. Để thúc đẩy việc đi lại những đoạn đường dài trong vùng, việc này bao gồm phát triển mạng lưới tuyến đường xanh (Greenway) trong vùng, và tiếp tục đầu tư vào mạng lưới đường xe đạp trong vùng và đường dẫn nối vào Tuyến Đường Mòn Ven Biển California (California Coastal Trail). Giao thông vận chuyển có hoạt động cũng sẽ được đẩy mạnh bằng cách tích hợp với hệ thống giao thông quá cảnh của vùng; tăng cường tiếp cận 224 ga đường sắt, đường sắt nhẹ và trạm xe buýt cố định có hướng dẫn; tăng cường 16 hành lang vùng có hỗ trợ cho việc đi xe đạp và đi bộ; hỗ trợ các chương trình đi xe đạp chung; và giáo dục người dân về lợi ích của việc vận chuyển có hoạt động cho sinh viên, cũng như thúc đẩy những chiến dịch an toàn giao thông.

CÙNG CỐ MẠNG LƯỚI VẬN CHUYỂN TRONG VÙNG ĐỂ VẬN TẢI HÀNG HÓA

Quy Hoạch 2016 RTP / SCS dành 74,8 tỉ Mỹ kim cho chiến lược vận tải hàng hóa. Trong số này đang thiết lập một hệ thống các tuyến đường mở rộng chỉ dành riêng cho xe tải từ Cảng San Pedro Bay tới trung tâm thành phố Los Angeles cùng tuyến đường Liên Tiểu Bang 710; kết nối với tuyến đường Tiểu Bang 60 phân đoạn đông-tây và cuối cùng hướng đến Tuyến Đường Liên Bang 15 ở Quận San Bernardino; làm việc để giảm tắc nghẽn 50 xe tải đầu tiên ở những đoạn nút cổ chai; bổ sung các đường rầy chính cho tuyến Burlington Northern Santa Fe (BNSF) San Bernardino và Tiểu Khu Cajon (Cajon Subdivisions) và đường sắt Liên minh Thái Bình Dương (the Union Pacific Railroad (UPRR))

Alhambra và tiểu khu Mojave (Mojave Subdivisions); mở rộng/hiện đại hóa các cơ sở vận chuyển đa phương; xây dựng đường sắt cao tốc với nút giao thông khác mức; cải thiện cơ sở hạ tầng đường sắt khu vực cảng; giảm tác động môi trường bằng cách hỗ trợ triển khai loại xe tải thương mại và đầu máy xe lửa ít phát thải khí độc; và trong dài hạn nâng cấp công nghệ tiên tiến để thực hiện một hệ thống vận tải hàng hóa không có khí thải và gần như không có phát thải.

BẢNG 1 CÁC DỰ ÁN VỐN QUÁ CẢNH ĐƯỢC CHỌN LỰA

Airport Metro Connector
Crenshaw LAX Transit Corridor
East San Fernando Valley Transit Corridor
Eastside Transit Corridor Phase 2
Exposition Transit Corridor, Phase 2 to Santa Monica
Metro Gold Line Foothill Extension Phase 2A
Metro Gold Line Foothill Extension: Azusa to County Line
Regional Connector
Purple Line Extension to La Cienega, Century City, Westwood
Sepulveda Pass Corridor
South Bay Metro Green Line Extension
West Santa Ana Branch Transit Corridor
Bus & Rail Capital—LA County Near Term
Countywide Bus System Improvement—Metro Fleet
Countywide Bus System Improvement—LA County Muni Fleet
Metro Rail System Improvements (Capital Costs Only)
Metro Rail Rehabilitation and Replacement (Capital Costs Only)
Transit Contingency/New Rail Yards/Additional Rail Cars (Capital Costs Only)—LA County
Anaheim Rapid Connection
Countywide Fixed Route, Express and Paratransit capital (Baseline)—Orange County
Santa Ana and Garden Grove Streetcar
Coachella Valley Bus Rapid Service
Perris Valley Line
Perris Valley Line Extension to San Jacinto
Foothill/5th Bus Rapid Transit
Gold Line Phase 2B to Montclair
MetroLink San Bernardino Line Double tracking
Passenger Rail Service from San Bernardino to Ontario Airport
Redlands Rail
West Valley Connector Bus Rapid Transit
Vermont Short Corridor
Metro Red Line Extension: Metro Red Line Station North Hollywood to Burbank Bob Hope Airport
Metro Green Line Extension: Metro Green Line Norwalk Station to Norwalk MetroLink Station
Slauson Light Rail: Crenshaw Corridor to Metro Blue Line Slauson Station

Source: 2016-2040 RTP/SCS Project List

KÍCH HOẠT THỨC ĐẨY CÔNG NGHỆ

Những tiến bộ trong thông tin liên lạc, điện toán và kỹ thuật - từ sáng kiến cơ động chung đến xe không phát khí thải - có thể dẫn đến một hệ thống giao thông vận tải hiệu quả hơn với nhiều sự lựa chọn di động hơn cho tất cả mọi người. Đổi mới công nghệ cũng có thể làm giảm tác động môi trường của những phương thức giao thông vận tải hiện tại. Ví dụ, xe dùng nhiên liệu thay thế tiếp tục trở nên dễ tiếp cận hơn đối với người tiêu dùng mua lẻ cũng như đối với việc ứng dụng cho việc vận chuyển hàng hóa và cho một đoàn xe - và một khi nhiều người sử dụng loại xe này, thì việc ô nhiễm không khí cũng có thể giảm xuống. Trong khi đó, công nghệ thông tin liên lạc, có thể cải thiện việc vận chuyển của các xe chở khách và các xe trung chuyển quá cảnh. Là một phần của Quy Hoạch 2016 RTP/SCS, SCAG chú trọng đến chiến lược dựa trên địa điểm, cụ thể nâng cao hiệu suất Xe Lai Xăng-Điện (Plug-in Hybrid (PHEV)) trong vùng. Đây là những xe chạy bằng điện được trang bị thêm động cơ xăng phòng khi ắc quy xe bị cạn. Quy Hoạch 2016 RTP/SCS đề xuất một mạng lưới cây sọc điện trong vùng sẽ làm tăng số dặm xe PHEV chạy bằng điện, ngoài việc hỗ trợ tăng trưởng của thị trường PEV nói chung. Trong nhiều trường hợp, những bộ sọc có thể tăng gấp đôi tầm hoạt động bằng điện của xe PHEVs, giảm dặm xe đi phát sinh đuôi khí thải từ ống khói.

BẢNG 2 CÁC DỰ ÁN HOẠT ĐỘNG VÀ BẢO TRÌ QUÁ CẢNH CHÍNH VÀ ĐẦU TƯ

(Hơn \$500 Triệu)

Access Services Incorporated (Paratransit)–Metro subsidy
Preventive Maintenance (Capital & Operating Maintenance Items Only) – LA County
Countywide Fixed Route, Express and Paratransit Operations–Orange County
OCTA SRTP Implementation
Metrolink Operations–Orange County
Transit Extensions to Metrolink–Go Local Operations–Orange County
San Bernardino Countywide Local Transit Service Operations
Regionwide Transit Operations and Maintenance–Preservation
Expand Bus Service: Productive Corridors
Expand Bus Service: BRT
Expand Bus Service: Point-to-Point

Source: 2016-2040 RTP/SCS Project List

BẢNG 3 SÁU DỰ ÁN MOU HÀNG ĐẦU

Los Angeles	Southern California Regional Interconnector Project
Los Angeles	CP Brighton to CP Roxford Double Track
Orange	State College Blvd. Grade Separation
Riverside	McKinley St. Grade Separation
San Bernardino	CP Lilac to CP Rancho Double Track
San Diego	San Onofre to Pulgas Double Track

CP = Công tắc theo dõi, hoặc vị trí của tín hiệu theo dõi hoặc dấu hiệu mà người điều vận có thể xác định khi điều khiển xe lửa.

CẢI THIỆN ĐƯỜNG DẪN VÀO SÂN BAY

Nhận thấy vùng SCAG là một trong những vùng hàng không thương mại sầm uất và đa dạng nhất trên thế giới và du lịch bằng đường hàng không đóng góp một phần quan trọng đối với hoạt động kinh tế của vùng, Quy Hoạch 2016 RTP/SCS bao gồm những chiến lược để giảm tác động của hành khách hàng không bị tắc nghẽn khi đi đường bộ. Những chiến lược này bao gồm hỗ trợ khu vực hóa nhu cầu đi bằng đường hàng không; tiếp tục hỗ trợ các dự án trong vùng và liên vùng để tạo điều kiện để vào sân bay (ví dụ, Tàu Cao Tốc); hỗ trợ nỗ lực quy hoạch địa phương đang được các nhà khai thác sân bay tiến hành cùng ủy ban giao thông quận và chính quyền địa phương; khuyến khích phát triển và sử dụng phương tiện quá cảnh đến các sân bay của vùng; khuyến khích việc sử dụng xe có nhiều người đi cùng; và khuyến khích việc sử dụng phương thức “đi kè” đi đến/đi từ sân bay (ví dụ, hành khách xuống xe tại sân bay từ xe ô tô cá nhân).

CHÚ TRỌNG TĂNG TRƯỞNG MỚI XUNG QUANH NƠI QUÁ CẢNH

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS có những kế hoạch chú trọng đến việc tăng trưởng mới xung quanh nơi quá cảnh, những kế hoạch này được hỗ trợ bởi những chính sách sau: xác định các khu vực chiến lược để đầu tư phát triển nội đô; cơ cấu lại kế hoạch về một hệ thống trung tâm phát triển ba lớp; phát triển “những Cộng Đồng Hoàn Chỉnh;” phát triển các điểm trên một đoạn đường tập nập; lập kế hoạch bổ sung nhà ở và các công việc gần nơi quá cảnh; lên kế hoạch cho thay đổi nhu cầu các loại nhà ở; tiếp tục bảo vệ những khu nhà riêng biệt hiện có và ổn định; đảm bảo tiếp cận đầy đủ với không gian mở và bảo tồn môi trường sống; và kết hợp với ý kiến và phản hồi của địa phương về sự tăng trưởng trong tương lai. Những chính sách này hỗ trợ sự phát triển của:

- Khu Vực Quá Cảnh Chất Lượng Cao (HQTAs):** là những khu vực trong vòng một dặm rưỡi của một trạm quá cảnh cố định hoặc một hành lang quá cảnh xe buýt nơi xe buýt đón khách với tần suất 15 phút một lần hoặc ít hơn trong giờ vận chuyển cao điểm. Trong khi Khu vực quá cảnh chất lượng cao (HQTAs) chỉ chiếm 3 phần trăm tổng diện tích đất trong vùng SCAG, những khu vực này được quy hoạch và dự kiến chứa 46 phần trăm tăng trưởng trong hộ gia đình tương lai của vùng và 50 phần trăm tăng trưởng việc làm trong tương lai.
- Hành Lang Đáng Sống:** những con đường nhánh nơi chính quyền địa phương có thể lập kế hoạch phối kết hợp những yếu tố sau: tần suất xe buýt chất lượng cao; dân cư mật độ cao và công án việc làm ở các ngã tư trọng điểm; và tăng cường giao thông vận chuyển có hoạt động thông qua các tuyến đường dành riêng cho xe đạp.
- Khu Dân Cư Cơ Động (NMAs):** các khu vực này đại diện cho việc tổng hợp nhiều quy hoạch khác nhau và được áp dụng trong một loạt cách thiết lập. Nhiều chiến lược có ý định đưa ra những phương án giao thông bền vững cho cư dân trong vùng, là những người không có các phương tiện tiếp cận thuận tiện để đến nơi quá cảnh tần suất cao, nhưng phải đi nhiều chặn đường ngắn trong khu phố của họ. Khu dân cư cơ động (NMAs) rất thuận lợi cho việc giao thông có hoạt động và bao gồm phương cách “Những Con Đường Hoàn Hảo” để cải thiện đường giao thông bằng cách thay thế ô-tô đơn và đa người đi bằng xe đạp, đi bộ, trượt ván, xe điện và những thiết bị cơ động cao cấp trong khu phố.

- Cải thiện chất lượng không khí và giảm phát khí nhà kính:** Thông qua việc quy hoạch tích hợp sử dụng đất và vận chuyển, thông qua những sáng kiến được thảo luận trong phần này, mà vùng SCAG sẽ phần đầu hướng tới một vùng bền vững hơn. Vùng SCAG phải đạt được những tiêu chuẩn chất lượng không khí cụ thể của liên bang. Đó cũng là yêu cầu của pháp luật tiểu bang để giảm phát thải khí nhà kính trong vùng. Luật tiểu bang California yêu cầu vùng phải giảm phát thải khí nhà kính theo đầu người trong vùng SCAG ở mức 8 phần trăm vào năm 2020 - so với mức năm 2005. - và 13 phần trăm vào năm 2035. Những chiến lược, chương trình, dự án đề ra trong Quy Hoạch 2016 RTP/SCS được dự án đạt kết quả giảm phát thải khí nhà kính trong vùng SCAG vượt mục tiêu giảm thiểu.

BẢO TỒN VÙNG ĐẤT TỰ NHIÊN

Nhiều diện tích đất tự nhiên gần cạnh vùng đô thị hóa hiện không có kế hoạch bảo tồn và rất dễ tổn thương vì áp lực phát triển. Quy Hoạch 2016 RTP/SCS khuyến cáo chuyển hướng tăng trưởng từ lãnh địa sinh tồn có giá trị cao đến những khu vực đã đô thị hóa hiện có. Chiến lược này tránh được tăng trưởng trong những khu vực sinh tồn nhạy cảm, xây dựng trên khuôn mẫu bảo tồn, và bổ sung thêm phương pháp dựa trên việc sử dụng lại đất.

BẢNG 4 MẪU CÁC DỰ ÁN CAO TỐC CHÍNH DO CÁC QUẬN CAM KẾT

	QUẬN	TUYẾN ĐƯỜNG	MÔ TẢ	NĂM HOÀN THÀNH	CHI PHÍ (\$1,000'S)
LÀN XE LƯU LƯỢNG HỖN HỢP	Imperial	SR-98	Widen and improve SR-98 or Jasper Rd to 4/6 lanes	2025	\$1,170,483
	Imperial	SR-111	Widen and improve to a 6-lane freeway with interchanges to Heber, McCabe and Jasper and overpass at Chick Rd	2030	\$999,136
	Los Angeles	SR-57/SR-60	Improve the SR-57/SR-60 interchange	2029	\$475,000
	Orange	I-5	Add 1 mixed-flow lane in each direction from SR-57 to SR-91	2040	\$305,924
	Orange	SR-55	Add 1 mixed-flow lane in each direction and fix chokepoints from I-405 to I-5 and add 1 auxiliary lane in each direction between select on/off ramps and operational improvements through project limits	2020	\$274,900
	Orange	SR-91	Add 1 mixed-flow lane on SR-91 eastbound from SR-57 to SR-55 and improve interchange at SR-91/SR-55	2025	\$425,000
	Orange	I-405	Add 1 mixed-flow lane in each direction from I-5 to SR-55	2023	\$374,540
	Ventura	SR-118	Add 1 mixed-flow lane in each direction from Tapo Canyon Rd to LA Avenue	2025	\$216,463
LÀN XE TỐC HÀNH	Los Angeles	I-110	Construct express lane off-ramp connector from 28th St to Figueroa St	2023	\$55,000
	Riverside	I-15	Add 1 express lane in each direction from Cajalco Rd to SR-74	2029	\$453,174
	San Bernardino	I-15	Add 2 express lanes in each direction from US-395 to I-15/I-215 interchange	2030	\$687,994
LÀN DÀNH CHO XE CHỖ NHIỀU KHÁCH	Los Angeles	I-5	Add 1 HOV lane in each direction from Weldon Canyon Rd to SR-14	2017	\$410,000
	Los Angeles	SR-14	Add 1 HOV lane in each direction from Ave P-8 to Ave L	2027	\$120,000
	Los Angeles	SR-71	Convert expressway to freeway-add 1 HOV lane and 1 mixed-flow lane	2028	\$13,392
	Orange	I-5	Add 1 HOV lane in each direction from Pico to SD County Line	2040	\$237,536
	Riverside	I-15	Add 1 HOV lane in each direction from SR-74 to I-15/I-215 interchange	2039	\$375,664
	San Bernardino	I-10	Add 1 HOV lane in each direction from Ford to RV County Line	2030	\$126,836
	San Bernardino	I-215	Add 1 HOV lane in each direction from SR-210 to I-15	2035	\$249,151
	San Bernardino	I-210	Add 1 HOV lane in each direction from I-215 to I-10	2040	\$178,780
Ventura	US-101	Add 1 HOV lane in each direction from Moorpark Rd to SR-33	2029	\$132,000	

BẢNG 5 CÁC DỰ ÁN LÀN DÀNH CHO XE CHỞ NHIỀU KHÁCH CHÍNH

QUẬN	TUYẾN ĐƯỜNG	TỪ	ĐẾN	NĂM HOÀN THÀNH
Los Angeles	I-5	Weldon Canyon	SR-14	2017
Los Angeles	I-5	Pico Canyon	Parker Rd	2025
Los Angeles	SR-14	Ave P-8	Ave L	2027
Los Angeles	SR-71	Mission Blvd	Rio Rancho Rd	2028
Orange	I-5	Pico	SD County Line	2040
Orange	I-5	SR-55	SR-57	2018
Orange	SR-73	I-405	MacArthur	2040
Riverside	I-15	SR-74	I-15/I-215 Interchange	2039
Riverside	I-215	Nuevo Rd	Box Springs Rd	2030
San Bernardino	I-10	Ford St	RV/SB County Line	2030
San Bernardino	I-215	SR-210	I-15	2035
San Bernardino	I-210	I-215	I-10	2040
Ventura	US-101	Moorpark Rd	SR-33	2029

CÁC KẾT NỐI ĐƯỜNG CAO TỐC VỚI ĐƯỜNG CAO TỐC CHO LÀN DÀNH CHO XE CHỞ NHIỀU KHÁCH

Los Angeles	I-5/I-405	Connector (partial)		2029
Los Angeles	I-405/I-110	Connector Improvements		2021
Orange	I-405/SR-73	Connector		2040
Riverside	SR-91/SR-71	Connector Improvements		2020
San Bernardino	I-10/I-15	Connector (partial)		2035

BẢNG 6 MẠNG LƯỚI LÀN ĐƯỜNG CẤP TỐC

	QUẬN	TUYẾN ĐƯỜNG	TỪ	ĐẾN
BỔ SUNG LÀN ĐƯỜNG CẤP TỐC	Los Angeles	I-10	I-605	San Bernardino County Line
	Los Angeles	I-105*	I-405	I-605
	Los Angeles	I-405**	I-5	Orange County Line
	Los Angeles	I-605	I-10	Orange County Line
	Orange	SR-55***	SR-91	I-405
	Orange	SR-73	I-405	MacArthur Boulevard
	Orange	I-405**	Los Angeles County Line	SR-55
	Orange	I-605	Los Angeles County Line	I-405
	Riverside	I-15**	San Bernardino County Line	SR-74
	Riverside	SR-91*	Orange County Line	I-15
	San Bernardino	I-10**	Los Angeles County Line	Ford Street
	San Bernardino	I-15**	High Desert Corridor	Riverside County Line
CÁC KẾT NỐI TRỰC TIẾP CHO LÀN ĐƯỜNG CẤP TỐC	Los Angeles	I-405/I-110	I-405 NB to I-110 NB and I-110 SB to I-405 SB	
	Orange	I-5/SR-55	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	SR-91/SR-55	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	SR-91/SR-241	SR-241 NB to SR-91 EB and SR-91 WB to SR-241 SB	
	Orange	I-405/SR-55	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	I-405/SR-73	Planned HOV to proposed express lane direct connector	
	Orange	I-405/I-605	Existing HOV to proposed express lane direct connector	
Riverside	SR-91/I-15	SR-91 EB to I-15 SB and I-15 NB to SR-91 WB		

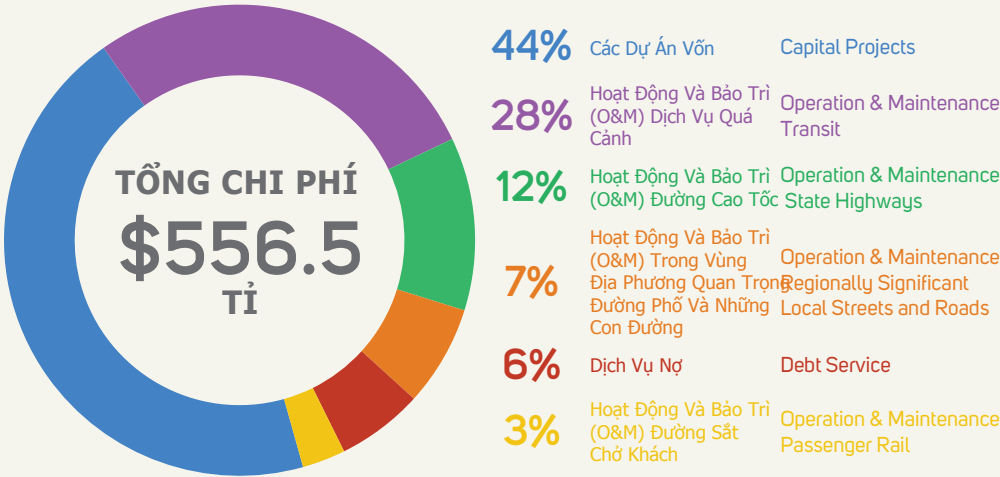
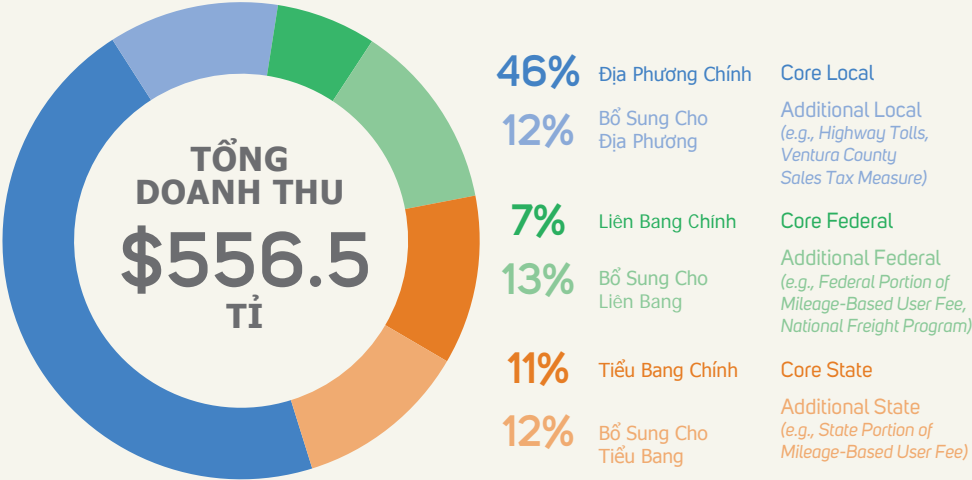
Ghi chú: *Hai Làn Đường Cấp Tốc cho toàn bộ chiều dài ** Hai Làn Đường Cấp Tốc cho một phần ***Có thể là một hoặc hai Làn Đường Cấp Tốc

CẤP TÀI CHÍNH CHO TƯƠNG LAI CHÚNG TA

Để thực hiện những mục tiêu đầy tham vọng của Quy Hoạch 2016 RTP/SCS cho đến năm 2040, SCAG dự báo chi phí là 556.5 tỉ Mỹ kim - trong đó 274,9 tỉ Mỹ kim là ngân sách cho vận hành và bảo trì hệ thống giao thông vùng, và 250,9 tỉ Mỹ kim dành riêng cho việc nâng cấp vốn đầu tư cho việc vận chuyển.

Doanh thu dự báo bao gồm cả nguồn kinh phí hiện có và một số nguồn cấp kinh phí mới, dự kiến hợp lý sẽ có sẵn cho Quy Hoạch 2016 RTP/SCS, tổng gộp lại là 556,5 tỉ Mỹ kim. Khoản thu hợp lý có sẵn bao gồm điều chỉnh ngắn hạn thuế tiêu thụ khí ga của tiểu bang và liên bang và thay thế về lâu dài các loại thuế khí ga bằng phí sử dụng dựa trên số dặm (hoặc điều chỉnh thuế nhiên liệu tương đương). Những thể loại này và các nguồn kinh phí khác được xác định là có sẵn hợp lý dựa trên cơ sở tiềm năng tạo doanh thu, ưu tiên truyền thống và khả năng thực hiện trong khung thời gian của Quy Hoạch.

HÌNH 3 TÓM TẮT DOANH THU & CHI PHÍ CỦA NĂM TÀI CHÍNH 2016–2040 (THEO ĐỒNG ĐÔ-LA)



CHÚNG TA SẼ ĐẠT ĐƯỢC NHỮNG GÌ?

Nhìn chung, các khoản đầu tư vào giao thông vận tải trong Quy Hoạch 2016 RTP/SCS sẽ hoàn vốn mức 2 Mỹ kim cho mỗi đô la đầu tư. So sánh với một phương án thay thế là không phê chuẩn Quy Hoạch này, thì Quy hoạch 2016 RTP/SCS sẽ thực hiện những việc sau đây:

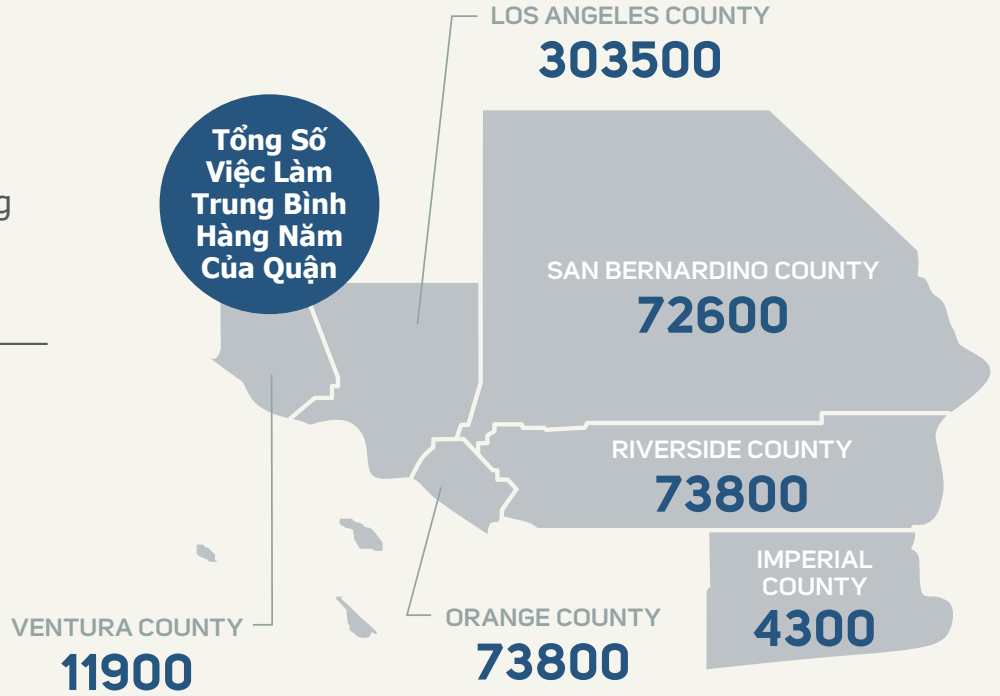
- Bản Quy Hoạch cho thấy mức giảm 8 phần trăm lượng khí thải nhà kính bình quân đầu người vào năm 2020, mức giảm 18 phần trăm vào năm 2035 và mức giảm 22 phần trăm vào năm 2040 - so với các mức năm 2005. Mức này vượt qua mức giảm bắt buộc của tiểu bang, trong đó 8 phần trăm vào năm 2020 và 13 phần trăm vào năm 2035.
- Chất lượng không khí trong vùng sẽ cải thiện theo Quy Hoạch, vì nhiên liệu sạch hơn và công nghệ xe mới sẽ giúp giảm đáng kể nhiều chất gây ô nhiễm, là những thứ đã góp phần tạo nên khói bụi và những chất ô nhiễm khác trong không khí có thể làm ảnh hưởng đến sức khỏe cộng đồng trong vùng.
- Tỷ lệ phần trăm kết hợp những chuyến đi bằng cách đi chung xe, giao thông vận chuyển có hoạt động và giao thông công cộng sẽ tăng khoảng 4 phần trăm, cùng với mức giảm tương xứng trong tỉ lệ xe chỉ một người lái.
- Chỉ Số Dặm Đường Xe Chạy (Vehicle Miles Traveled (VMT)) bình quân đầu người sẽ giảm gần 10 phần trăm và Chỉ Số Giờ Xe Chạy (Vehicle Hours Traveled (VHT)) bình quân đầu người giảm 18 phần trăm (cho ô tô nhỏ và xe tải nhẹ/cỡ vừa), là kết quả của việc sử dụng vị trí đất hiệu quả hơn và dịch vụ vận chuyển quá cảnh được cải thiện tốt hơn.
- Đi lại hàng ngày bằng quá cảnh sẽ tăng khoảng một phần ba, vì dịch vụ vận chuyển quá cảnh được cải thiện và nhiều mô hình được phát triển theo định hướng quá cảnh.
- Quy Hoạch sẽ giảm mức trễ giờ theo bình quân đầu người khoảng 45 phần trăm, và xe tải hạng nặng chậm trễ trên đường cao tốc giảm gần 40 phần trăm. Điều này có nghĩa là chúng ta sẽ dành ít thời gian hơn phải ngồi trong xe và hàng hóa của chúng ta sẽ được vận tải hiệu quả hơn.
- Khoảng 375.000 việc làm mới sẽ được tạo ra hàng năm, do sự tăng cạnh tranh và cải thiện hiệu suất kinh tế của vùng đã dẫn đến việc giảm ùn tắc và cải tiến các tiện nghi trong vùng vì thực hiện theo Quy Hoạch.
- Quy hoạch sẽ làm giảm lượng đất đai trước đây chưa phát triển (đồng cỏ hoang) chuyển sang sử dụng trong đô thị hóa bởi 23 phần trăm. Bằng cách bảo tồn không gian mở và đất nông thôn khác, bản Quy Hoạch cung cấp một nền tảng vững chắc để phát triển bền vững hơn trong vùng SCAG.
- Quy hoạch sẽ dẫn đến giảm tỷ lệ béo phì trong vùng của chúng ta là 2,5 phần trăm, và giảm tỷ trọng dân số bị cao huyết áp còn là 3 phần trăm. Nó cũng đưa đến kết quả giảm tổng chi phí y tế hàng năm cho các bệnh đường hô hấp hơn 13 phần trăm.

TẠO CÔNG ẮN VIỆC LÀM CHO VÙNG SCAG

539,900

Tổng Số VIỆC LÀM Trung Bình Hàng Năm Trong Vùng SCAG

Tổng số việc làm, tất cả các nguồn, xây dựng, hoạt động và bảo trì, các lợi ích của mạng lưới, từ năm 2016 RTP/SCS, với năm 2012 được thể hiện để so sánh, việc làm trung bình hàng năm (Liên quang đến Năm Cơ Sở 2040).



Số Dặm Đường Xe Chạy Hàng Ngày (VMT)

bình quân đầu người

NĂM CƠ SỞ 2012

22.8 DẶM

NĂM CƠ SỞ 2040

22.1 DẶM

NĂM KẾ HOẠCH 2040

20.5 DẶM

So Sánh Năm Cơ Sở 2040 đến Năm Kế Hoạch 2040

-7.4%



So Sánh Năm Cơ Sở 2012 đến Năm Kế Hoạch 2040

-10.2%

Số Phút Trì Hoãn Mỗi Ngày

bình quân đầu người

NĂM CƠ SỞ 2012

11.8 PHÚT

NĂM CƠ SỞ 2040

15.0 PHÚT

NĂM KẾ HOẠCH 2040

9.2 PHÚT

So Sánh Năm Cơ Sở 2040 đến Năm Kế Hoạch 2040

-39%



So Sánh Năm Cơ Sở 2012 đến Năm Kế Hoạch 2040

-22%

CHÚNG TA SẼ BẢO ĐẢM THÀNH CÔNG NHƯ THẾ NÀO

Kế hoạch của chúng ta gồm một số kết quả và phương pháp được sử dụng để đánh giá tiến bộ của chúng ta trong việc đạt được những mục tiêu. Bao gồm:

- Hiệu Suất Sử Dụng Địa Thế, trong đó phản ánh mức độ cải thiện sử dụng đất và chiến lược điều phối giao thông vận tải tác động đến lượng di chuyển của người và hàng hóa.
- Tính Cơ Động và Khả Năng Tiếp Cận, trong đó phản ánh khả năng của chúng ta đến được điểm đích mong muốn tương đối dễ dàng và trong một thời gian hợp lý, sử dụng lựa chọn giao thông vận tải hợp lý có sẵn.
- An Toàn và Sức Khỏe, nhận ra rằng Quy Hoạch 2016 RTP/SCS có những tác động vượt ra ngoài những tác động đặc biệt liên quan đến giao thông vận tải (ví dụ như các bệnh liên quan đến ô nhiễm).
- Chất Lượng Môi Trường, được đo theo tiêu chuẩn chất gây ô nhiễm và phát thải khí nhà kính.
- Cơ Hội Kinh Tế, được đo tính trong điều kiện thêm việc làm được tạo ra và những đóng góp ròng cho Tổng Sản Phẩm Vùng (Gross Regional Product) đạt được thông qua khả năng cạnh tranh kinh tế vùng được cải thiện - là kết quả của những khoản đầu tư giao thông vận tải được cung cấp thông qua Quy Hoạch 2016 RTP/SCS.
- Hiệu Quả Đầu Tư, chỉ ra mức độ chi tiêu của Kế Hoạch mà tạo ra lợi ích cho người tham gia giao thông có thể trải nghiệm trực tiếp.
- Tính Bền Vững của Hệ Thống Giao Thông, phản ánh hệ thống giao thông vận tải của chúng ta, theo thời gian, có thể duy trì hiệu suất tổng thể tốt và một cách công bằng như thế nào đối với việc thiệt hại tối thiểu đến môi trường và không ảnh hưởng đến khả năng giải quyết nhu cầu về giao thông vận tải của các thế hệ trong tương lai.

Quy Hoạch 2016 RTP/SCS được thiết kế để đảm bảo rằng hệ thống giao thông vận tải vùng phục vụ tất cả các tầng lớp xã hội. Bản Quy Hoạch phụ thuộc vào vô vàn phương pháp thực hiện nhằm theo dõi sự tiến bộ của quy hoạch để đạt được công bằng cho xã hội và cho môi trường. Những phương pháp này bao gồm khả năng tiếp cận công viên và những vùng đất tự nhiên, tác động tiếng ồn của đường giao thông, tác động của chất lượng không khí và tác động sức khỏe cộng đồng, và nhiều phương pháp nữa.

KẾT QUẢ THỰC HIỆN KẾ HOẠCH

Dành Ít Thời Gian Trên Đường

20.5 dặm

số dặm trung bình một người lái mỗi ngày



7.4%

9.2 phút

bình quân đầu người chậm trễ hàng ngày (thêm thời gian để lái xe)



39%

Cơ Hội Kinh Tế Lớn Hơn



\$1.00 = \$2.00

ĐẦU TƯ LỢI ÍCH



351,000

công việc bổ sung được hỗ trợ bằng cách nâng cao khả năng cạnh tranh

Tiết Kiệm Phí Tồn Hiệu Quả

CHI PHÍ MỖI HỘ GIA ĐÌNH
(giao thông/năng lượng/sử dụng nước)

\$14,000/năm

12%

GIẢM CHI PHÍ XÂY DỰNG NĂNG LƯỢNG



4%

SỬ DỤNG NHIÊN LIỆU CỦA XE CHỖ KHÁCH

10%

Chất Lượng Không Khí Được Cải Thiện

CC(=O)C
ROG
49.1 TẤN
↓ **8%**
45.0 TẤN

C#O
CO
338.6 TẤN
↓ **9%**
307.7 TẤN

CC1=CC=CC=C1
NOx
96.4 TẤN
↓ **9%**
88.2 TẤN

OS(=O)(=O)O
PM2.5
13.3 TẤN
↓ **5%**
12.6 TẤN

GHG GIẢM

2020 ↓ **8%**
2035 ↓ **18%**
2040 ↓ **22%**

HƯỚNG TỚI NĂM 2040

Quy hoạch 2016 RTP/SCS dựa trên một ngân sách dự kiến hạn chế bởi nguồn thu của địa phương, tiểu bang và liên bang mà SCAG dự toán nhận được từ nay đến năm 2040. Kế Hoạch Chiến Lược này thảo luận về những dự án và chiến lược mà SCAG sẽ theo đuổi nếu tài trợ mới có sẵn. Thảo luận về Kế Hoạch Chiến Lược gồm những chiến lược dài hạn giảm khí thải cho đường sắt và xe tải; mở rộng hệ thống đường sắt tốc độ cao và hệ thống đường sắt đi lại của vùng; mở rộng giao thông vận chuyển có hoạt động; kích hoạt tiến bộ kỹ thuật giao thông vận tải; giải quyết hơn nữa vấn đề giảm phát thải khí nhà kính; và làm cho vùng ngoại thành ứng phó tốt hơn với biến đổi khí hậu - trong số nhiều chủ điểm khác. Chúng ta mong đợi rằng những dự án và chiến lược này có thể thông báo về sự phát triển của Quy Hoạch tiếp theo, bản Quy Hoạch 2020 RTP/SCS.







MAIN OFFICE

818 West 7th Street, 12th Floor
Los Angeles, CA 90017
(213) 236-1800

www.scag.ca.gov

REGIONAL OFFICES

Imperial County
1405 North Imperial Avenue, Suite 1
El Centro, CA 92243
Phone: (760) 353-7800
Fax: (760) 353-1877

Orange County
OCTA Building
600 South Main Street, Suite 906
Orange, CA 92868
Phone: (714) 542-3687
Fax: (714) 560-5089

Riverside County
3403 10th Street, Suite 805
Riverside, CA 92501
Phone: (951) 784-1513
Fax: (951) 784-3925

San Bernardino County
Santa Fe Depot
1170 West 3rd Street, Suite 140
San Bernardino, CA 92410
Phone: (909) 806-3556
Fax: (909) 806-3572

Ventura County
950 County Square Drive, Suite 101
Ventura, CA 93003
Phone: (805) 642-2800
Fax: (805) 642-2260



ADOPTED | APRIL 2016

WWW.SCAGRTPSCS.NET