

TÓM TẮT KẾ HOẠCH
CONNECT
SOCAL

HIỆP HỘI CÁC CƠ QUAN CHÍNH QUYỀN NAM CALIFORNIA



THÁNG MƯỜI MỘT NĂM 2019



BẢN TÓM TẮT KẾ HOẠCH

THÁNG MƯỜI MỘT NĂM 2019

connectsocial.org



TAO RA CÁC KẾT NỐI

QUẬN SAN BERNARDINO

QUẬN RIVERSIDE

QUẬN IMPERIAL

CONNECT SOCAL LÀ GÌ?

Là một tổ chức quy hoạch đô thị - lớn nhất trên toàn quốc gia - hiệp hội các cơ quan chính quyền nam California (Southern California Association of Governments, SCAG) chịu trách nhiệm phát triển các kế hoạch giao thông vận tải dài hạn và một Chiến Lược Các Cộng Đồng Bền Vững cho một vùng rộng lớn và đa dạng, bao gồm quận Imperial, Los Angeles, Orange (Quận Cam), Riverside, San Bernardino và Ventura. Tâm điểm của việc lập kế hoạch đó là Connect SoCal, Kế Hoạch Giao Thông Vùng/Chiến Lược Các Cộng Đồng Bền Vững (Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy, RTP/SCS) giai đoạn 2020-2045 của chúng ta.

KẾ HOẠCH NÀY ĐÃ ĐƯỢC PHÁT TRIỂN NHƯ THẾ NÀO?

Connect SoCal bao gồm một tầm nhìn tổng hợp cho tương lai của vùng. SCAG đã tham gia với các cơ quan đối tác của địa phương, tiểu bang và liên bang khi phát triển kế hoạch này. Thông qua nhiều sáng kiến hợp tác, SCAG đã có thể hiểu rõ hơn các điều kiện hiện có trong vùng, xây dựng một nền tảng lập kế hoạch về cách thức trợ giúp cho tăng trưởng và điều hành đầu tư giao thông trong tương lai. Bản Kế Hoạch nêu lên chi tiết những thách thức mà vùng chúng ta đang phải đối mặt, các mục tiêu chung và các chiến lược sử dụng đất và giao thông và cách chúng ta dự định hiện thực hóa chúng.

VÌ SAO LẬP RA KẾ HOẠCH NÀY?

Connect SoCal là một tài liệu quy hoạch quan trọng cho vùng, cho phép các cơ quan chính quyền có trách nhiệm triển khai các dự án giao thông có thể thực hiện công việc của mình một cách có phối hợp, trong khi đáp ứng đủ điều kiện được nhận tài trợ của liên bang và tiểu bang. Theo quy định của luật pháp liên bang, SCAG phải chuẩn bị và cập nhật một bản kế hoạch giao thông vùng dài hạn, đáp ứng các yêu cầu của Đạo Luật Không Khí Sạch, giám sát hiệu suất hệ thống, phát triển một chiến lược các cộng đồng bền vững, và chiến lược để đạt được các mục tiêu giảm khí thải nhà kính do Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California (California Air Resources Board, ARB) đề ra.

CÁC XU HƯỚNG HIỆN TẠI & TƯƠNG LAI TRONG VÙNG

Để lập một kế hoạch cho tương lai, Connect SoCal dự đoán tăng trưởng về việc làm, dân số và hộ gia đình ở cấp vùng, quận, thành phố, thị trấn và khu dân cư. Những dự báo này có tính đến các xu hướng kinh tế và nhân khẩu học, cũng như phản hồi phản ánh các điều kiện thực tiễn từ các khu vực pháp lý thành viên trong vùng SCAG.

ĐẾN NĂM 2045
CÓ 5
NGƯỜI SẼ
CÓ 1
NGƯỜI Ở ĐỘ
TUỔI 65+

Tương tự như những gì đang xảy ra ở cấp quốc gia, tỉ lệ tăng dân số đã chậm lại và tỷ lệ những người thuộc thế hệ Baby Boomer đang nghỉ hưu ngày càng tăng. Vì hầu hết những người thuộc thế hệ Millennials - thế hệ sinh ra trong khoảng

thời gian năm 1982 đến 1996 - đã bước vào tuổi trưởng thành trong thời kỳ suy thoái, những khó khăn về đảm bảo việc làm ổn định đã khiến nhiều người trong số họ tụt hậu so với các thế hệ trước trong việc xây dựng sự giàu có suốt đời. Trong thời gian này, khả năng những người Millennials lập gia đình, rời khỏi nhà của cha mẹ để lập hộ gia đình riêng, hoặc mua nhà riêng ít hơn khi so sánh với các thế hệ trước đó. Điều này chịu tác động từ việc nhu cầu tăng cao cùng giá cả cao hơn trong thị trường nhà cho thuê, vì nhiều người không đủ thu nhập để mua và làm chủ sở hữu nhà.

Cùng lúc đó, California đang phải trải qua một cuộc khủng hoảng thiếu nhà ở cơ cấu dài hạn và khủng hoảng khả năng chi trả. Cuộc khủng hoảng nhà ở là một vấn đề gồm

hai phần - sự thiếu hụt nhà ở và thiếu khả năng chi trả. Nguồn cung nhà trong vùng không theo kịp mức tăng trưởng dân số. Từ năm 2006 đến 2016, đã có thêm 930.000 người đến cư ngụ tại Nam California. Nhưng trong khoảng thời gian tương ứng, chỉ có một đơn vị nhà ở mới được tạo ra cho mỗi 3,32 người được thêm vào. Nhiều khu vực ở các Quận Riverside và San Bernardino rất thu hút phát triển do có sẵn quỹ đất giá thấp hơn, điều thu hút những cư dân mới tìm kiếm nhà ở rộng hơn hoặc có giá thấp hơn. Tuy nhiên, số lượng việc làm lại không tương ứng với tỷ lệ tăng trưởng đơn vị nhà ở tại các cộng đồng này. Kết quả là, cư dân vùng Inland Empire phải đi một quãng đường trung bình dài hơn so với những người khác ở Nam California để đi làm, làm gia tăng kẹt xe, phụ thuộc vào xe ô tô, gây nhiều hao mòn hơn cho đường sá của chúng ta, tăng va chạm giao thông, ô nhiễm không khí, và hạn chế hiệu quả giao thông công cộng.

Khi các cộng đồng của chúng ta tiếp tục mở rộng, các vùng đất sinh sống thiết yếu phải đối mặt với áp lực phát triển nghiêm trọng. Các cảnh quan thiên nhiên và nông nghiệp đa dạng của Nam California là một tài sản quý giá đối với vùng và cư dân của vùng. Các môi trường sống ở sa mạc, núi và ven biển trong vùng này có một số loài động thực vật bản địa sinh sống với mức độ tập trung cao nhất hành tinh. Những khu vực này hỗ trợ một nền kinh tế mạnh mẽ, cung cấp nước uống sạch, bảo vệ không khí và là nơi tổ chức vô số hoạt động giải trí.

DỰ ĐOÁN TĂNG TRƯỞNG VÙNG



HỘ GIA ĐÌNH

2016

6
TRIỆU

+1,6
TRIỆU

2045

7,6
TRIỆU



DÂN SỐ

18,9
TRIỆU

+3,6
TRIỆU

22,5
TRIỆU








VIỆC LÀM

8,4
TRIỆU

+1,6
TRIỆU

10
TRIỆU

CÁCH THỨC CHÚNG TA ĐI LẠI HIỆN TẠI

		ĐẾN/TỪ: NƠI LÀM VIỆC	ĐẾN/TỪ: TRƯỜNG HỌC	ĐẾN/TỪ: MUA SẮM
XE CHỖ MỘT NGƯỜI		72,2%	9,0%	35,3%
XE CHỖ NHIỀU NGƯỜI		20,3%	63,7%	51,5%
PHƯƠNG TIỆN CÔNG CỘNG		3,2%	10,1%	2,9%
XE ĐẠP		0,8%	1,3%	1,6%
ĐI BỘ		3,4%	15,9%	8,8%

CÁC THÁCH THỨC TRONG VÙNG



100 GIỜ/NĂM

Thời Gian Trung Bình Người Đi Xe Bị Kẹt Xe



\$21,4 TỶ

Chi Phí Điều Trị Bệnh Mãn Tính Hàng Năm

bệnh tim, đột quỵ, bệnh hô hấp dưới mãn tính & tiểu đường



~15%

Các Cây Cầu trong Hệ Thống Đường Cao Tốc Quốc Gia đang ở Tình Trạng Kém



1.500

Tử Vong Hàng Năm do Giao Thông



21%

Đất Nông Nghiệp Bị Mất từ năm 1984



Biến Đổi Khí Hậu

có thể tác động xấu đến các cộng đồng thường bị thua thiệt

78%

Cư Dân ở Các Vùng Có Nguy Cơ Lụt Lội là Người Thiếu Số

TẦM NHÌN CỐT LÕI

Bắt nguồn từ các kế hoạch trong Kế Hoạch Giao Thông Vùng/Chiến Lược Các Cộng Đồng Bền Vững (Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy, RTP/SCS) trước đây, “Tầm Nhìn Cốt Lõi” của Connect SoCal chú trọng vào việc duy trì và quản lý tốt hơn mạng lưới giao thông chúng ta có để phục vụ việc di chuyển người và hàng hóa, đồng thời mở rộng các lựa chọn đi lại bằng cách định vị nhà ở, công việc và giao thông công cộng gần nhau hơn và tăng đầu tư vào phương tiện công cộng và các đường phố hoàn chỉnh. Tầm Nhìn Cốt Lõi của SCAG bao gồm:



QUẢN LÝ NHU CẦU VÀ HỆ THỐNG

Quản lý tốt hơn hệ thống giao thông hiện tại thông qua các chiến lược quản lý theo nhu cầu và Các Hệ Thống Giao Thông Thông Minh (Intelligent Transportation Systems, ITS), giúp mang lại lợi ích về di chuyển đáng kể trong khi tiết kiệm chi phí.

TIẾN TRIỂN TỪ NĂM 2016

Thí Điểm Quản Lý Hành Lang Hợp Nhất I-210, dự án đầu tiên theo hình thức này được thực hiện tại Nam California, tích hợp việc quản lý và vận hành đường cao tốc với các nút giao thông huyết mạch gần đó và giao thông công cộng địa phương, sử dụng cách giám sát điều kiện di chuyển theo thời gian thực, và cải thiện phối hợp trên toàn hành lang để điều hướng các phương tiện trong các sự cố do tắc nghẽn gây ra.

Chương Trình Thí Điểm Thu Phí Đường Bộ California là một nỗ lực toàn tiểu bang trong việc kiểm tra chức năng, độ phức tạp và tính khả thi của một hệ thống thu phí đường bộ để đài thọ cho giao thông. Chương trình thí điểm đã chứng minh tính khả thi của nhiều công nghệ khác nhau, tạo điều kiện thuận lợi cho các phương pháp báo cáo số dặm đã đi và thu thập dữ liệu. Cùng với các ưu đãi được thiết kế cẩn thận, thu phí đường bộ là một công cụ mạnh mẽ giúp giảm tắc nghẽn và hỗ trợ các mục tiêu bền vững của chúng ta.

Năm 2018, hội đồng quản trị Metro đã báo hiệu một sự thay đổi lớn về hoạt động điều hành dự án năng lực I-710

Phía Bắc trước đó bằng cách phê duyệt một giải pháp thay thế tập trung vào các chiến lược Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông Vận Tải/Hệ Thống Quản Lý Giao Thông Vận Tải (Transportation Demand Management/Transportation System Management, TDM/TSM) trong hành lang này.

LÊN KẾ HOẠCH CHO NĂM 2045

Connect SoCal tăng đầu tư và tăng cường các đòn bẩy chính sách để tối ưu hóa hiệu suất hệ thống trong khi thực hiện giảm khí thải nhà kính một cách nhanh chóng và hiệu quả.

Các chiến lược mới đến từ Kế Hoạch Chiến Lược TDM của SCAC, trong đó đưa ra một quy trình dựa trên mục tiêu và hiệu quả để xác định và thúc đẩy các chiến lược và chương trình TDM trên toàn vùng. SCAG sẽ theo đuổi việc triển khai các chiến lược này cùng với các đối tác của vùng và địa phương.

SCAG sẽ kiên trì theo đuổi nghiên cứu và lên kế hoạch khi các loại xe tự lái xuất hiện trên thị trường, chuyển đổi các cơ hội quản lý hệ thống.



VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA

Vận chuyển hàng hóa hiệu quả là điều rất quan trọng đối với một nền kinh tế mạnh và giúp cải thiện chất lượng cuộc sống trong vùng SCAG nhờ việc cung cấp việc làm và tiếp cận với các thị trường thông qua thương mại. Tuy nhiên, khối lượng hàng hóa di chuyển trên hệ thống giao thông tăng lên góp phần tạo ra nhiều tắc nghẽn hơn, gây lo ngại về an toàn và khí thải độc hại. Điều quan trọng là cần kết hợp các quyết định sử dụng đất và tiến bộ công nghệ để giảm thiểu tác động đến môi trường và sức khỏe trong khi vẫn thúc đẩy mua bán và thương mại tiếp tục tăng trưởng.

TIẾN TRIỂN TỪ NĂM 2016

Bản Cập Nhật Kế Hoạch Hành Động Không Khí Sạch được thông qua vào năm 2017. Kể từ khi thành lập vào năm 2006, các Cảng đã giảm hơn 90 phần trăm ô nhiễm không khí chỉ riêng đối với các xe tải của cảng.

Một Phương Án Được Địa Phương Ưu Tiên (Locally Preferred Alternative) đã được chọn cho Tái Công Bố Dự Thảo EIR/Dự Thảo EIS Bổ Sung Phía Nam/ I-710 (I-710 South Recirculated Draft EIR/ Supplemental Draft EIS).

Hai mươi lăm dải phân cách đường trong vùng đã được hoàn thành và mở cửa cho giao thông, giảm trì trệ và khí thải từ các phương tiện đang chạy máy nhưng không di chuyển, và giải quyết các lo ngại về tiếng ồn và an toàn.

Cầu Gerald Desmond đã gần hoàn thành (sẽ hoàn thành vào năm 2020).

Mở rộng điểm nhập cảnh (point of entry, POE) quốc tế tại Callexico.

LÊN KẾ HOẠCH CHO NĂM 2045

Connect SoCal bao gồm các sân đường sắt được mở rộng, các tuyến đường sắt chính bổ sung, các dải phân cách đường, các bến cảng được cải thiện và các dự án cứu trợ tắc nghẽn cho xe tải, bao gồm các làn đường dành riêng cho xe tải.

Connect SoCal xác định các động lực tạo nên sự thay đổi như thương mại điện tử, các công nghệ mới, các thay đổi trong chính sách thương mại, giao hàng đến điểm cuối cùng và chuyển sang một hệ thống phát thải gần như bằng không và không phát thải.



CÁC ĐƯỜNG PHỐ HOÀN CHỈNH

Tạo ra “những đường phố hoàn chỉnh” an toàn và khuyến khích tất cả người sử dụng đường bộ là bước đi rất quan trọng để tăng lựa chọn khi di chuyển, giảm tử vong và thương tích nghiêm trọng do giao thông và đáp ứng các mục tiêu giảm khí thải nhà kính.

TIẾN TRIỂN TỪ NĂM 2016

Vào tháng Mười Hai năm 2018, Thành Phố Santa Ana đã khai trương đường xe đạp được bảo vệ đầu tiên của thành phố, hay còn gọi là cycletrack. Dự án này được OC Go (Đạo Luật M của Quận Cam) tài trợ, với một làn đường dành riêng cho xe đạp rộng 6 foot, tách riêng với làn đường cho các loại phương tiện giao thông khác bằng một dải phân cách có cây cỏ được cắt tỉa. Khoảng 55 phần trăm cộng đồng xung quanh không có cơ hội sử dụng xe hơi. Santa Ana đã được trao tặng khoảng 45 triệu đô la tài trợ cho các dự án như dự án này nhằm cải thiện mức an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp.

Tại Thành Phố Los Angeles, Kế Hoạch Đi Lại 2035 thúc đẩy khái niệm các đường phố hoàn chỉnh vượt ra ngoài phạm vi một dự án bằng cách ưu tiên các mạng lưới đa phương thức bao gồm một Mạng Lưới Tăng Cường Xe Đạp, Mạng Lưới Tăng Cường Phương Tiện Công Cộng, Mạng Lưới Tăng Cường Phương Tiện Giao Thông và Các Khu Vực Tăng Cường Người Đi Bộ.

LÊN KẾ HOẠCH CHO NĂM 2045

Connect SoCal đầu tư cho các đường phố và các nút giao thông huyết mạch địa phương và dự đoán sẽ tiếp tục thành công trong việc đảm bảo các quỹ tài trợ cho các dự án quan trọng trong vùng thông qua các chương trình như Chương Trình Giao Thông Tích Cực California (California Active Transportation Program, ATP).

Nhờ việc mở rộng, các khái niệm đường phố hoàn chỉnh giúp tạo điều kiện và tối ưu hóa các công nghệ mới và các phương tiện đi lại cỡ nhỏ, các kết nối các điểm đến đầu tiên-cuối cùng đến các chiến lược quản lý phương tiện công cộng và lễ đường, vùng sẽ đạt được nhiều thay đổi phương thức hơn nữa và giảm VMT.

Chiến dịch Go Human và các nguồn lực lập kế hoạch của SCAG, như Mạng Lưới Tuyến Đường Gây Thương Tích Cao của Vùng (Regional High Injury Network) và nghiên cứu về quản lý lễ đường sắp tới, giúp cho các cơ quan địa phương triển khai các dự án và chính sách đường phố hoàn chỉnh.



BẢO QUẢN & PHỤC HỒI HỆ THỐNG

Chính Sách “Fix-It First” (Sửa Chữa Trước) là một nguyên tắc chỉ đạo trong việc ưu tiên tài trợ cho giao thông trong kế hoạch giao thông vùng trong thập kỷ qua. Chi phí xây dựng lại các con đường cao gấp tám lần chi phí bảo trì phòng ngừa. Do vậy, một cam kết bảo trì phản ánh trách nhiệm tài khóa và là ưu tiên của kế hoạch.

TIẾN TRIỂN TỪ NĂM 2016

Dự Luật SB-1 đã được thông qua tại California vào năm 2017, mang đến nguồn tài trợ rất cần thiết để giải quyết những thách thức này. Cụ thể hơn, SB-1 dự kiến sẽ tạo ra hơn 52 tỷ đô la trên toàn tiểu bang trong vòng mười năm tới để dành riêng cho việc Bảo Trì và Cải Tạo Đường Bộ. Hầu hết các nguồn mới tạo nên SB-1 được lập chỉ mục theo CPI để các quỹ theo kịp lạm phát từ nay trở đi. Ba dự án cải thiện/cải tạo đường, bao gồm cải thiện cầu đã được lên chương trình.

LÊN KẾ HOẠCH CHO NĂM 2045

Với nhu cầu rất lớn của chúng ta, và để tăng cường khả năng phục hồi trong điều kiện biến đổi khí hậu,

Connect SoCal tiếp tục ưu tiên tài trợ cho việc bảo tồn hệ thống. Kế hoạch này bao gồm 68 tỷ đô la cho nhu cầu bảo tồn, vận hành và khả năng phục hồi của hệ thống đường cao tốc tiểu bang và 20,8 tỷ đô la cho nhu cầu bảo tồn, vận hành và khả năng phục hồi của các con đường địa phương.

SCAG sẽ tiếp tục hợp tác với các đối tác liên bang, tiểu bang và địa phương để theo dõi các điều kiện của tài sản giao thông và kiên trì thực hiện nghiên cứu và quan hệ đối tác mới để đảm bảo triển khai các nguồn lực của kế hoạch nhằm giải quyết các mặt dễ bị tổn thương nhất của vùng.



TUYẾN GIAO THÔNG CÔNG CỘNG CHÍNH

Mở rộng mạng lưới giao thông công cộng và thúc đẩy phát triển các cộng đồng theo hướng sử dụng phương tiện giao thông công cộng là trọng tâm của kế hoạch vùng nhằm đáp ứng các mục tiêu di chuyển và bền vững trong khi tiếp tục phát triển kinh tế vùng.

TIẾN TRIỂN TỪ NĂM 2016

• Các dự án đường sắt đô thị chính đang được xây dựng:

- Đường Sắt Metro Kết Nối Vùng (Metro Rail Regional Connector) và tuyến đường Crenshaw/LAX
- Đường Sắt Xe Điện Quận Cam
- Đường Sắt Arrow/Redlands

Metrolink đã đạt được lượng hành khách kỷ lục trong năm tài khóa 2018-2019, với gần 12 triệu lượt khách đi hàng năm.

Các cơ quan vùng cam kết thực hiện thiết kế lại hệ thống xe buýt chính, bao gồm Xe Buýt OC 360 và Khảo Sát Thế Hệ Kế Tiếp Xe Buýt của Metro (Metro NextGen Bus Study).

Đang triển khai các dự án thí điểm phương tiện đi lại cỡ nhỏ và hợp tác với Các Công Ty Mạng Lưới Giao Thông để cung cấp thêm các lựa chọn giúp kết nối với tuyến đường giao thông công cộng và đường sắt cố định.

LÊN KẾ HOẠCH CHO NĂM 2045

Connect SoCal xây dựng dựa trên hoạt động đầu tư rộng






rãi của địa phương vào mạng lưới giao thông công cộng và đường sắt bằng cách tăng các nguồn lực cho dịch vụ xe buýt thường xuyên và đáng tin cậy và thu hẹp khoảng cách trong hệ thống cơ sở vật chất giao thông công cộng.

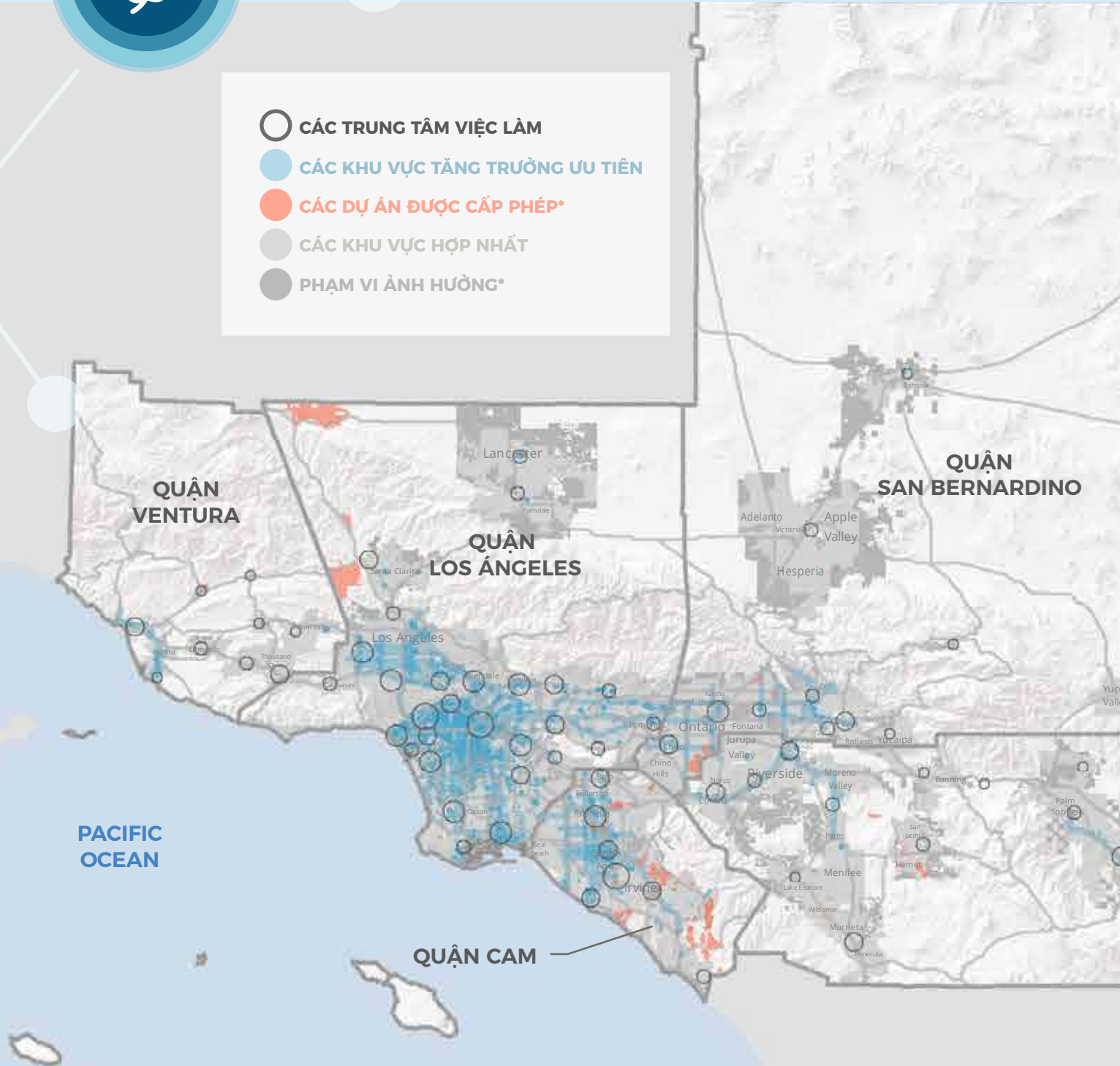
Hợp tác trong vùng để triển khai Mở Rộng Đường Sắt Tối Ưu Hóa Nam California (Southern California Optimized Rail Expansion, SCORE) của Metrolink và hoàn thành dự án Ga Đường Sắt Chính Liên Kết (Link Union Station, LinkUS) để chuyển đổi Trung Tâm Ga Đường Sắt Chính của Los Angeles từ một nhà ga “đường cụt,” thành một nhà ga “thông suốt,” từ đó giảm thời gian tàu di chuyển trên hệ thống và cho phép đi một tuyến để tới nhiều điểm đến hơn.

Các kế hoạch và dự án thí điểm do SCAG hỗ trợ giúp giải quyết các thách thức về điểm đến đầu tiên-cuối cùng sẽ là bước đi thiết yếu để cải thiện trải nghiệm về giao thông công cộng và mở rộng cơ hội tiếp cận việc làm và điểm đến.



TẦM NHÌN CỐT LÕI: PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG

-  CÁC TRUNG TÂM VIỆC LÀM
-  CÁC KHU VỰC TĂNG TRƯỞNG ƯU TIÊN
-  CÁC DỰ ÁN ĐƯỢC CẤP PHÉP*
-  CÁC KHU VỰC HỢP NHẤT
-  PHẠM VI ẢNH HƯỞNG*



0 10 20 40 Miles/Dặm

Fuente: Các Ủy Ban Giao Thông Quận, LAFCO, Các Khu Vực Tài Phân Địa Phương trong vùng SCAG, SCAG, 2019
*Không bao gồm các khu vực hạn chế tuyệt đối.



Thông qua liên tục nỗ lực để hỗ trợ tốt hơn cho các quyết định đầu tư giao thông và sử dụng đất, chúng tôi cố gắng cải thiện khả năng di chuyển và giảm khí nhà kính bằng cách đưa nhà ở, việc làm và giao thông công cộng đến gần với nhau hơn.

TIẾN TRIỂN TỪ NĂM 2016

Từ năm 2008 đến 2016, 71 phần trăm mức tăng trưởng hộ gia đình và 77 phần trăm mức tăng trưởng việc làm của vùng đạt tại các khu vực tăng trưởng ưu tiên của Connect SoCal. Cũng trong thời gian này, chỉ có 11 phần trăm mức tăng trưởng hộ gia đình và năm phần trăm mức tăng trưởng việc làm trong vùng đạt tại các khu vực đất nông nghiệp chất lượng cao, và ở những khu vực dễ bị tổn thương do thủy triều dâng.

LÊN KẾ HOẠCH CHO NĂM 2045

Từ năm 2016 đến 2045, sẽ có thêm 68 phần trăm hộ gia đình mới và 79 phần trăm việc làm mới trong các khu vực tăng trưởng ưu tiên. Cũng trong thời gian này, sẽ có khoảng 11 phần trăm hộ gia đình mới và 9 phần trăm việc làm mới tại các khu vực hạn chế tuyệt đối.

Chương Trình Các Cộng Đồng Bền Vững của SCAG hỗ trợ lập kế hoạch tại khu vực tài phán địa phương để thúc đẩy tầm nhìn tăng trưởng vùng. Ngoài ra, các công cụ dữ liệu mới của vùng, như Nền Tảng Dữ Liệu Vùng (còn gọi là Regional Data Platform), sẽ giúp các khu vực tài phán địa phương xác định những khu vực phù hợp cho việc xây dựng và tái phát triển nội đô cũng như các vùng đất tự nhiên và đất nông nghiệp cần được bảo tồn. Cũng sẽ theo đuổi thực hiện các nghiên cứu và hợp tác đối tác để thiết lập Chương Trình Giảm Nhẹ Nâng Cao của Vùng (Regional Advanced Mitigation Program, RAMP) để bảo tồn môi trường sống.

CÁC KẾT NỐI CHÍNH

“Các Kết Nối Chính” của Connect SoCal tăng cường Tầm Nhìn Cốt Lõi của kế hoạch nhằm xác định giải quyết các xu thế và thách thức đang nổi lên trong khi “thu hẹp khoảng cách” giữa thành tựu có thể đạt được chỉ bằng cách tập trung vào các chiến lược quy hoạch cốt lõi và những việc phải thực hiện để đạt mục tiêu cắt giảm lượng khí thải nhà kính đang ngày một gia tăng nhanh chóng. Các Kết Nối Chính này nằm tại điểm giao cắt của việc sử dụng đất, giao thông và đổi mới sáng tạo, nhằm mục tiêu hợp nhất các thảo luận chính sách và đẩy mạnh các chiến lược đầy hứa hẹn để thúc đẩy các công nghệ mới và quan hệ đối tác, từ đó đẩy nhanh tiến độ của các mục tiêu quy hoạch vùng. Các Kết Nối Chính bao gồm:



LÀM VIỆC TỪ XA

CHĂM SÓC SỨC
KHOẺ TỪ XA

CHÍNH PHỦ ĐIỆN TỬ



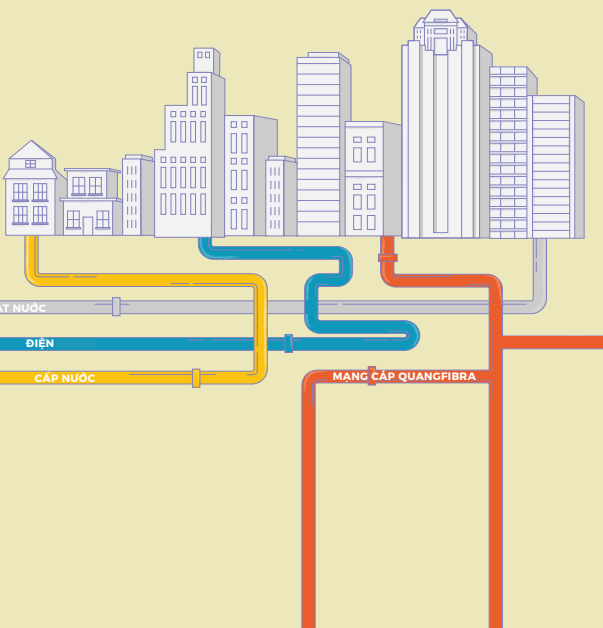
CÁC THÀNH PHỐ THÔNG MINH & TRUNG TÂM VIỆC LÀM

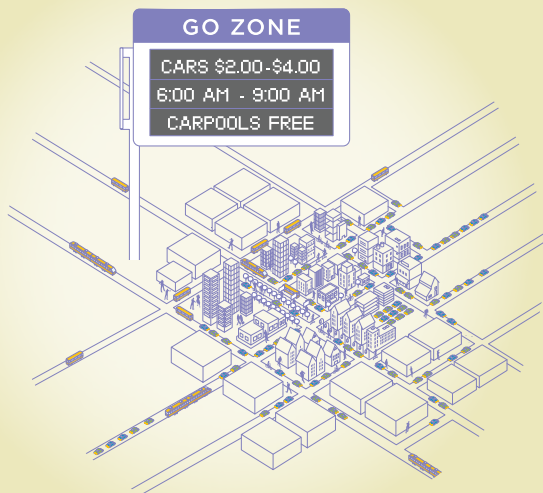
Chiến lược Các Thành Phố Thông Minh và Trung Tâm Việc Làm nhằm mục tiêu kích thích đầu tư trong các ngành, giúp “tiếp cận ảo” trở thành sự lựa chọn đáng tin cậy và hiệu quả chi phí cho tất cả các hình thức đi lại, tăng cường chất lượng không khí, các lợi ích về giảm tắc nghẽn và VMT mà vùng đã hiện thực hoá thông qua phương thức làm việc từ xa. Các Thành Phố Thông Minh kết nối con người, phương tiện và cơ sở hạ tầng, cho phép các bên trao đổi trong “thời gian thực” thông qua mạng lưới viễn thông trong vùng.

Trong khi có thể triển khai các chiến lược Các Thành Phố Thông Minh ở khắp nơi, phương thức tiếp cận ảo lại đặc biệt giúp ích cho các cộng đồng nông thôn, nơi có các điểm đến cách xa nhau. Connect SoCal cũng dự kiến tăng cường triển khai các trung tâm việc làm tiểu vùng để khuyến khích thêm tăng trưởng về cả việc làm và nhà ở tại các khu vực hiện đã có mật độ việc làm cao. Tăng cường các trung tâm việc làm quan trọng tại địa phương này cho phép vùng huy động vốn có được từ các lợi về kinh tế và giao thông của việc phát triển tập trung, khi mà nhà ở và việc làm đến gần nhau hơn. Chiến lược này được xây dựng dựa trên các xu thế đầy hứa hẹn về không gian làm việc “văn phòng chung” nhằm thúc đẩy các phương án lựa chọn thay thế cho những người phải di chuyển đi làm xa nhưng không thích làm việc từ xa. Chiến lược này tích hợp các biện pháp quản lý nhu cầu giao thông công cộng (transit demand management, TDM) giúp khuyến khích đi xe chung và phương tiện công cộng, cùng chiến lược đỗ xe nhằm giảm chi phí xây dựng các cơ sở vật chất việc làm mới bên trong các trung tâm việc làm.

CƠ SỞ HẠ TẦNG HỖ TRỢ NHÀ Ở

Chi phí xây dựng nhà ở quá lớn là rào cản đáng kể cho tăng trưởng trên khắp Miền Nam California, cụ thể, cũng là rào cản đối với việc đạt được mức độ phát triển nội đô và phát triển đất đai theo hướng sử dụng giao thông công cộng theo như những dự kiến trong Connect SoCal. Chiến lược Cơ Sở Hạ Tầng Hỗ Trợ Nhà Ở Vùng sẽ giúp các khu vực tài phán địa phương xây dựng nhanh hơn các nhà ở mà người dân đang có nhu cầu bức thiết. Chi phí dành cho việc xây dựng bãi đậu xe và hạ tầng cấp/thoát nước thông qua Phí Phát Triển có thể trong phạm vi từ 10% đến gần 25% chi phí xây dựng. Với việc triển khai các cơ quan đài thọ bằng cách tăng thuế, các khu vực tài phán có thể lập kế hoạch và triển khai cơ sở hạ tầng hỗ trợ nhà ở. Với mức tăng cường sử dụng các chiến lược đi xe chung, chiến lược đậu xe có quy mô phù hợp, được công nghệ hỗ trợ, có thể giảm chi phí chung khi thi công nhà ở trong Các Khu Vực Tăng Trưởng Ưu Tiên của Connect SoCal.





PHÍ ÛN TẮC GIAO THÔNG (GO ZONES)

Go Zones là các khu vực địa lý có cung cấp một gói các phương án dịch vụ đi lại cùng với những chính sách khuyến khích giảm phụ thuộc vào ô tô cá nhân. Hệ sinh thái đi lại được mở rộng này có thể bao gồm tăng cường giao thông công cộng, xe đạp dùng chung, cơ sở hạ tầng giao thông tích cực tăng cường và các chính sách khuyến khích - như phí khi lái xe một mình trong giờ giao thông cao điểm. Chính sách khuyến khích sử dụng các hình thức dùng chung hoặc chuyển thời gian đi lại sang thời gian không phải cao điểm với những chuyến đi không yêu cầu thời gian cố định. Khoản tiền thu được từ loại phí này sẽ được sử dụng để đài thọ cho việc cải thiện giao thông địa phương và hỗ trợ các mục tiêu bền vững bằng cách góp phần giảm thiểu phát thải khí nhà kính. Go Zones có thể được thiết kế kèm theo các chính sách và các mức chiết khấu để giải quyết những quan ngại về sự bình đẳng và thúc đẩy các lựa chọn đi lại cho những người di chuyển xa để đi làm thuộc nhiều mức thu nhập khác nhau.

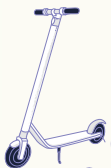
TĂNG TỐC ĐIỆN KHÍ HOÁ

Chiến lược Tăng Tốc Điện Khí Hoá mang đến cách tiếp cận tổng thể và phối hợp để loại bỏ khí carbon hoặc điện khí hoá phương tiện chở khách, phương tiện công cộng và phương tiện chở hàng. Thông qua việc phối hợp tốt hơn và hợp tác sâu sắc hơn, chiến lược này nhằm mục tiêu vượt xa các lợi ích đạt được khi chỉ thông qua các chỉ thị của tiểu bang. Trong lĩnh vực phương tiện hạng nhẹ, Connect SoCal lập kế hoạch đưa ra các chính sách khuyến khích lớn hơn để tăng doanh số xe điện, cũng như các chiến lược tăng cường cung cấp cơ sở hạ tầng cho việc nạp điện. Xe chạy điện (Electric vehicles, EV) hiện chỉ chiếm bảy phần trăm doanh số bán xe hơi mới, song mức tăng trưởng rất khả quan: Trong năm 2013, EV chỉ chiếm 2,4 phần trăm trong tổng doanh số xe hơi mới trong toàn tiểu bang. Đối với phương tiện công cộng, trong năm 2018, Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California đã bỏ phiếu yêu cầu mua xe buýt chạy điện. Chúng ta có thể trợ giúp quá trình này bằng cách phối hợp với các cơ quan vận tải công cộng để đảm bảo có đủ trạm nạp điện và giá điện thỏa đáng. Trong lĩnh vực vận tải hàng hoá, mục tiêu là có được một hệ thống không phát thải, thúc đẩy việc sớm thông qua các công nghệ hầu như không phát thải.



PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN DÙNG CHUNG & DI CHUYỂN NHƯ MỘT DỊCH VỤ

Giống như nhiều khía cạnh khác của cuộc sống trong vùng chúng ta, tương lai của ngành giao thông sẽ được định hình bởi công nghệ và khả năng tự chỉnh các lựa chọn. Tăng cường dùng chung phương tiện di chuyển và di chuyển như một dịch vụ sẽ cho phép cư dân được lựa chọn cách di chuyển, tùy thuộc vào thời gian, khoảng cách hoặc mục đích của chuyến đi. “Phương tiện di chuyển dùng chung” đề cập đến nhiều lựa chọn giao thông khác nhau như thuê xe tay ga chạy điện và xe đạp điện, dịch vụ đi xe chung như Uber và Lyft, và kết nối phương tiện công cộng trên các ứng dụng theo nhu cầu, được cung cấp bởi các loại xe chở khách loại nhỏ và xe đưa đón cố định. “Di Chuyển Như Một Dịch Vụ” hay còn gọi là MaaS, cho phép người dùng nghiên cứu và so sánh các lựa chọn giao thông khác nhau trên một màn hình, và từ đó lập kế hoạch chuyến đi của họ. MaaS cũng sẽ cho phép người dùng đặt chỗ và thanh toán các quãng đường khác nhau của một chuyến hành trình đa phương thức chỉ bằng một cú nhấp chuột. Phương thức này sẽ ngày càng quan trọng đối với các khu vực đô thị có mật độ cao phải quản lý không gian lề đường của mình một cách thông minh, nhằm đảm bảo tiếp cận an toàn các phương thức tốc độ thấp, các nhà cung cấp dịch vụ đi xe chung, đỗ xe và các dịch vụ giao hàng địa phương.



**SỰ LỰA CHỌN
NÀO PHÙ HỢP
VỚI TÔI NHẤT
VÀO HÔM NAY?**

KINH PHÍ DỰ ÁN

Connect SoCal ràng buộc về tài chính có một dự toán khoản thu cốt lõi “truyền thống” bao gồm các nguồn thu hiện tại của địa phương, tiểu bang và liên bang, cùng các nguồn thu đổi mới hơn nhưng có sẵn một cách hợp lý để triển khai một chương trình cải tiến giúp con người và hàng hóa liên tục di chuyển. Kế hoạch tài chính cũng lưu hồ sơ về những tiến triển đã đạt được kể từ các RTP trước đó, và mô tả các bước chúng ta có thể thực hiện để đạt được khoản thu cần có nhằm triển khai tầm nhìn giao thông của vùng.

Kế hoạch tài chính nhấn mạnh tầm quan trọng của việc tìm kiếm các cách mới và tiên phong giúp chi trả cho giao thông, trong đó có ngày càng nhiều dự án tồn đọng cần thiết để duy trì hệ thống giao thông hiện có của chúng ta. Ở cấp độ quốc gia, chúng ta tiếp tục phải đối mặt với cuộc khủng hoảng vỡ nợ với Quỹ Ủy Thác Cao Tốc Liên Bang (Federal Highway Trust Fund, HTF), nguồn quỹ được cấp vốn bởi thuế đánh vào nhiên liệu. Thuế dầu khí của liên bang vẫn không thay đổi kể từ năm 1993, và số tiền thuế nhiên liệu đã giảm mạnh do nhiên liệu ngày càng được sử dụng hiệu quả. Việc California thông qua Đạo Luật Sửa Đường và Giải Trình Năm 2017 (Dự Thảo Thượng Viện 1 hay còn gọi là Senate Bill 1) đã cung cấp nguồn ngân sách mới dồi dào cho tiểu bang thông qua việc tăng thuế dầu khí của tiểu bang và các loại phí giao thông khác; tuy nhiên, nguồn vốn tiểu bang chỉ tài trợ được phần nhỏ các nhu cầu của chúng ta. Ngoài ra, các loại phí này không hoàn toàn giải quyết được việc giảm sức mua bởi chi phí xây dựng tăng nhanh hơn tỷ lệ lạm phát chung.

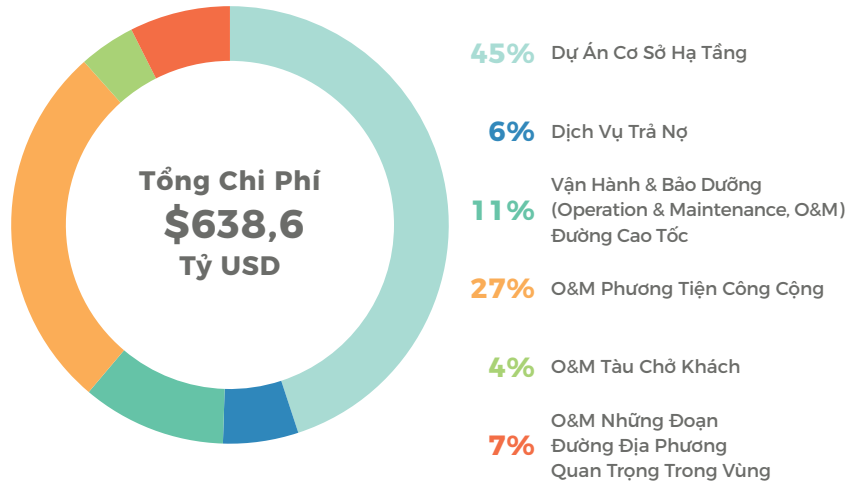
Vùng chúng ta tiếp tục phụ thuộc nặng nề vào các nguồn thu thuế địa phương. Tám dự luật về thuế mua hàng trong vùng là lý do chính giúp các nguồn địa phương đưa ra mức 61 phần trăm khoản thu cốt lõi để cải thiện giao thông. Vùng chúng ta đã thành công trong việc cung cấp các nguồn vốn địa phương để đòi hỏi cho giao thông, từ đó cũng làm tăng khả năng chúng ta có thể đảm bảo nguồn vốn của liên bang và tiểu bang, một nguồn vốn yêu cầu địa phương đóng góp.

Kế hoạch Connect SoCal ràng buộc về tài chính của vùng SCAG bao gồm khoản thu từ cả các nguồn thu sẵn có khi cần thiết một cách hợp lý và nguồn thu cốt lõi, tổng cộng là 638,6 tỷ USD từ năm tài khoá 2020-21 đến năm tài khoá 2044-45.

Các khoản chi tiêu của Connect SoCal với các dự án cơ sở hạ tầng chiếm tổng 287 tỷ USD (theo đồng đô la danh nghĩa). Chi phí vận hành và bảo dưỡng (O&M) chiếm tổng 316 tỷ USD, trong khi các nghĩa vụ trả nợ chiếm tổng 35,6 tỷ USD. Các chi phí liên quan đến phương tiện công cộng chiếm phần lớn nhất trong chi phí O&M đối với vùng, chiếm tổng 173,9 tỷ USD.

Các hướng dẫn của liên bang cho phép đưa vào trong kế hoạch tài chính các loại khoản thu sẵn có hợp lý. Ngoài ra, Kế Hoạch bao gồm các chiến lược đảm bảo khả năng có các nguồn thu này. Khoản thu sẵn có hợp lý của vùng bao gồm các nguồn quỹ giao thông mới

CÁC CHI PHÍ CỦA CONNECT SOCIAL



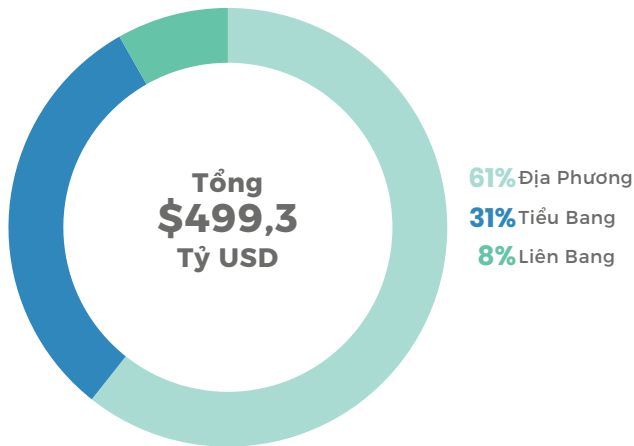
có thể thực hiện trong khung thời gian của Connect SoCal. Các khoản thu này bao gồm:

- Điều chỉnh tỷ lệ thuế dầu khí hiện có của liên bang
- Thay thế thuế dầu khí hiện có của tiểu bang và liên bang bằng các loại phí trực tiếp hơn đánh vào người dùng tính theo số dặm đường
- Hỗ trợ tín dụng liên bang và tiền thu được từ trái phiếu
- Tham gia cổ phần tư nhân
- Một chương trình tính phí đường bộ của địa phương
- Các chiến lược giá trị gia tăng
- Phí tính theo dặm đối với Các Công Ty Mạng Lưới Giao Thông (ví dụ Uber và Lyft)

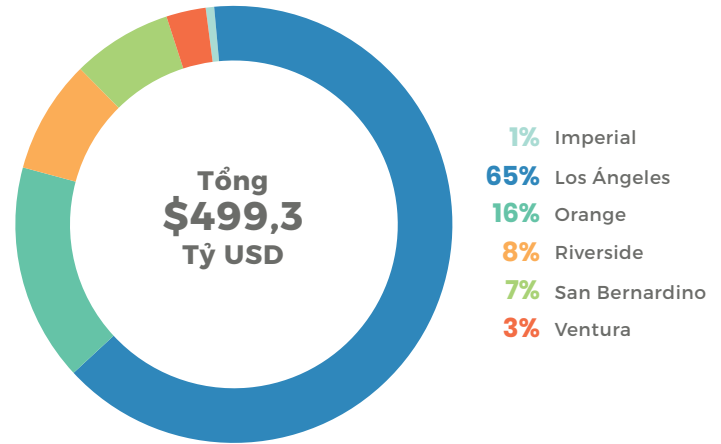
Điều quan trọng là chúng ta cần tìm ra các cách thức mới để nguồn quỹ cho giao thông được bền vững hơn trong dài hạn, và các nỗ lực đang được tiến hành nhằm tìm kiếm cách thức chúng ta có thể chuyển đổi từ hệ thống hiện tại, vốn dựa vào các loại thuế nhiên liệu, sang hệ thống thu phí người dùng trực tiếp hơn gắn với cách thức người đó đi lại. Tính phí theo người dùng có thể hỗ trợ các nhu cầu cơ sở hạ tầng của chúng ta và thúc đẩy một hệ thống giao thông cân bằng hơn bằng cách khuyến khích cư dân và du khách xem xét các lựa chọn đi lại của mình. Tính phí theo người dùng có thể được cơ cấu và triển khai để thúc đẩy các mục tiêu môi trường, kinh tế và bình đẳng, bao gồm giảm thiểu tắc nghẽn và số dặm di chuyển của phương tiện (vehicle miles traveled, VMT), đồng thời khuyến khích các mục tiêu giao thông tích cực và sử dụng phương tiện công cộng.

DỰ ĐOÁN DOANH THU CỐT LỖI

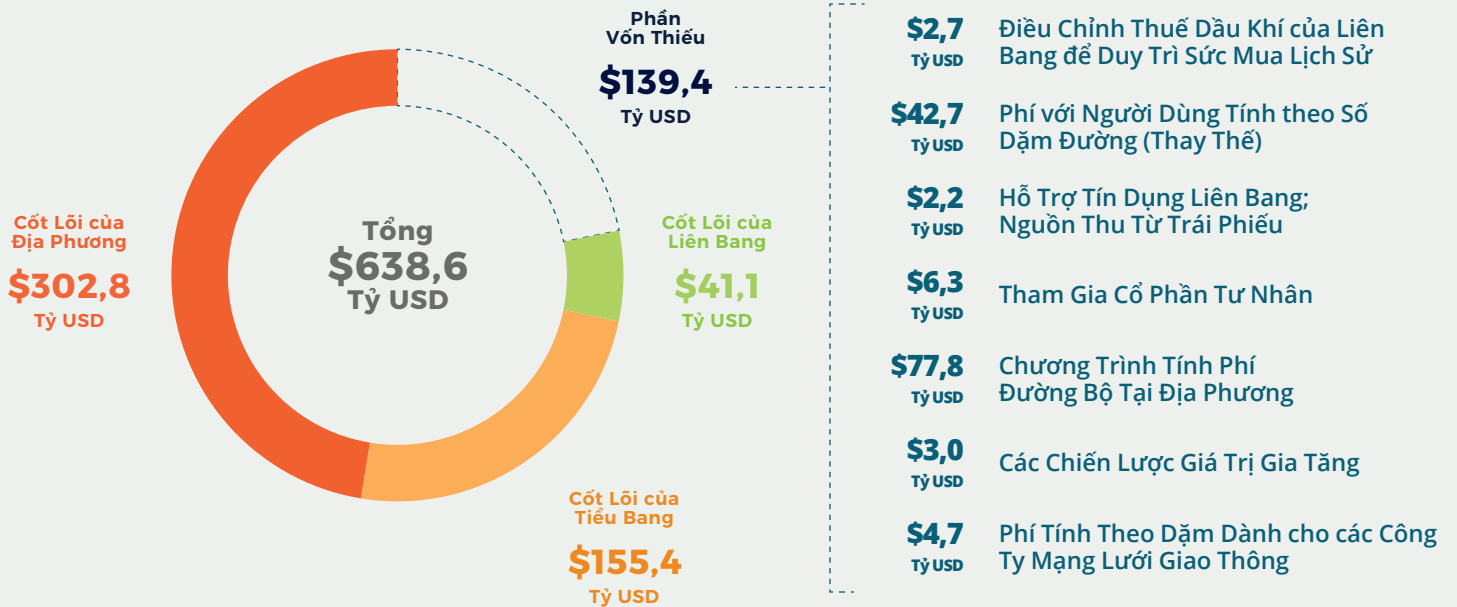
Các Doanh Thu Cốt Lỗi
(tính bằng đồng Đô La Hiện Thời)



Doanh Thu Cốt Lỗi Theo Từng Quận
(tính bằng Đồng Đô La Hiện Thời)



CÁC NGUỒN DOANH THU MỚI BÙ CHO PHẦN VỐN THIỂU



NHỮNG LỢI ÍCH CỦA VIỆC TRIỂN KHAI KẾ HOẠCH

Connect SoCal mang lại các lợi ích quan trọng cho vùng SCAG, đóng góp một cách có ý nghĩa vào việc đạt được các mục tiêu vùng đối với sự bền vững, công bằng giao thông, cải thiện sức khỏe và an toàn cộng đồng, và tăng cường chất lượng cuộc sống tổng thể tại Nam California.

Một số các kết quả thực hiện Kế hoạch Connect SoCal bao gồm:

- Tăng bốn phần trăm tỷ lệ kết hợp các chuyến công tác thực hiện bởi dịch vụ đi chung xe, hệ thống giao thông tích cực, và phương tiện công cộng, cùng với việc giảm tương ứng số người đi làm xa bằng phương tiện cá nhân dành cho một người
- Giảm bốn phần trăm VMT theo đầu người và giảm chín phần trăm số giờ phương tiện di chuyển theo đầu người (cho xe hơi và xe tải hạng nhẹ/hạng trung) nhờ các chiến lược sử dụng đất hiệu quả hơn và cải thiện dịch vụ giao thông công cộng trong vùng
- Tăng ba phần trăm việc sử dụng phương tiện công cộng để đi công tác, nhờ vào việc cải thiện dịch vụ giao thông công cộng và phát triển việc sử dụng nhiều phương thức theo hướng giao thông công cộng và phối hợp đất đai nhiều hơn
- Giảm 22 phần trăm số chuyến đi bị chậm theo đầu người
- Tạo ra hơn 195.000 việc làm mới hàng năm do tăng cường khả năng cạnh tranh về kinh tế và cải thiện hiệu quả kinh tế chung của vùng. Môi trường kinh tế cạnh tranh này có được là nhờ về việc cải thiện hệ thống giao thông trong và giảm mức độ tắc nghẽn trong vùng
- Giảm mức độ xây dựng trên đất trống tới 36 phần trăm. Việc bảo tồn đất trống và đất nông nghiệp đạt được bằng cách tập trung phát triển khu dân cư và thương mại mới ở các khu vực có mật độ cao hơn và đã có hạ tầng đô thị thiết yếu.
- Tăng tỷ lệ hộ gia đình mới trong vùng tại các Khu Vực Phương Tiện Công Cộng Chất Lượng Cao (High Quality Transit Areas, HQTAs) lên gần 10 phần trăm, và tăng tỷ lệ tăng trưởng việc làm mới tại các HQTAs lên khoảng 24 phần trăm. Khi có thêm người ở và làm việc tại các địa điểm gần những khu có nhiều phương tiện giao thông công cộng thuận tiện và hiệu quả, mức độ kẹt xe sẽ giảm theo.

Connect SoCal ưu tiên cho việc đạt được tất cả các yêu cầu thực hiện hiện hành của tiểu bang và liên bang. Kế Hoạch đáp ứng tất cả các quy định của liên bang đối với việc tuân thủ giao thông như đã nêu trong Đạo Luật Không Khí Sạch của liên bang, và do đó cũng chứng minh cho việc tuân thủ giao thông. Connect SoCal đặt mục tiêu giảm lượng phát thải khí nhà kính trên đầu người so với mức năm 2005 là tám phần trăm vào năm 2020, và 19 phần trăm vào năm 2035, theo đó đáp ứng các mục tiêu giảm lượng khí nhà kính do Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California (California Air Resources Board, ARB) quy định cho vùng SCAG.

CẢI THIỆN SỨC KHỎE CỘNG ĐỒNG

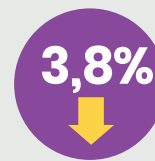


TIẾT KIEM HÀNG NĂM

\$350
Triệu USD

nhờ tăng cường đi bộ/đi xe đạp

CẢI THIỆN CHẤT LƯỢNG KHÔNG KHÍ



PHÁT THẢI PM_{2.5}

3,8%
tấn
XU HƯỚNG

13,0
tấn
KẾ HOẠCH

GIẢM LƯỢNG KHÍ NHÀ KÍNH

	MỤC TIÊU CỦA ARB	CONNECT SOCIAL	% CHÊNH LỆCH
2020	8%	8%	0%
2035	19%	19%	0%

CƠ HỘI KINH TẾ



TỶ LỆ LỢI ÍCH/CHI PHÍ

\$1,00 = \$1,54
USD ĐẦU TƯ USD LỢI ÍCH

DÀNH ÍT THỜI GIAN LÁI XE HƠN

SỐ DẶM PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN (VMT) HÀNG NGÀY

THEO ĐẦU NGƯỜI



So Sánh Năm Cơ Bản
với Năm Hoạch Định

-4,1%

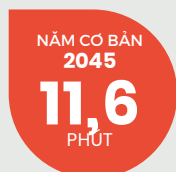


So Sánh Năm Gốc
với Năm Hoạch Định

-9,5%

GIẢM SỐ PHÚT CHẠY CHẬM MỖI NGÀY

THEO ĐẦU NGƯỜI



So Sánh Năm Cơ Bản
với Năm Hoạch Định

-22,4%



So Sánh Năm Gốc
với Năm Hoạch Định

-14,1%

HIỆU QUẢ ĐỊA ĐIỂM

TỶ LỆ TĂNG TRƯỞNG SỐ HỘ GIA ĐÌNH TẠI KHU VỰC PHƯƠNG TIỆN CÔNG CỘNG CHẤT LƯỢNG CAO



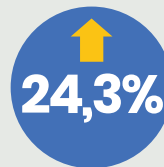
XU HƯỚNG

KẾ HOẠCH

44,6%

54,1%

TỶ LỆ TĂNG TRƯỞNG VIỆC LÀM TẠI KHU VỰC PHƯƠNG TIỆN CÔNG CỘNG CHẤT LƯỢNG CAO



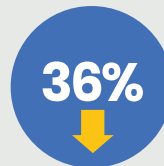
XU HƯỚNG

KẾ HOẠCH

46,3%

70,6%

SỬ DỤNG ĐẤT NÔNG THÔN



XU HƯỚNG

KẾ HOẠCH

101 DẶM VUÔNG

65 DẶM VUÔNG

SỐ VIỆC LÀM MỚI HÀNG NĂM

167.100*

ĐƯỢC HỖ TRỢ
BỞI ĐẦU TƯ VÀO
GIAO THÔNG



195.500*

ĐƯỢC HỖ TRỢ
BỞI TĂNG CƯỜNG KHẢ
NĂNG CẠNH TRANH

TIẾT KIỆM MỨC CHI
TIÊU CHĂM SÓC SỨC
KHOẺ HÀNG NĂM



\$350 Triệu USD

*Dự Toán Sơ Bộ



VĂN PHÒNG CHÍNH

900 Wilshire Blvd., Ste. 1700
Los Angeles, CA 90017
Điện Thoại: (213) 236-1800

CÁC VĂN PHÒNG VÙNG

QUẬN IMPERIAL

1405 North Imperial Ave., Ste.104
El Centro, CA 92243
Điện Thoại: (760) 353-7800

QUẬN CAM

OCTA Building
600 South Main St., Ste. 741
Orange, CA 92868
Điện Thoại: (714) 542-3687

QUẬN RIVERSIDE

3403 10th St., Ste. 805
Riverside, CA 92501
Điện Thoại: (951) 784-1513

QUẬN SAN BERNARDINO

Santa Fe Depot
1170 West 3rd St., Ste. 140
San Bernardino, CA 92410
Điện Thoại: (909) 806-3556

QUẬN VENTURA

4001 Mission Oaks Blvd., Ste. L
Camarillo, CA 92418
Điện Thoại: (805) 642-2800



BẢN TÓM TẮT KẾ HOẠCH

THÁNG MƯỜI MỘT NĂM 2019