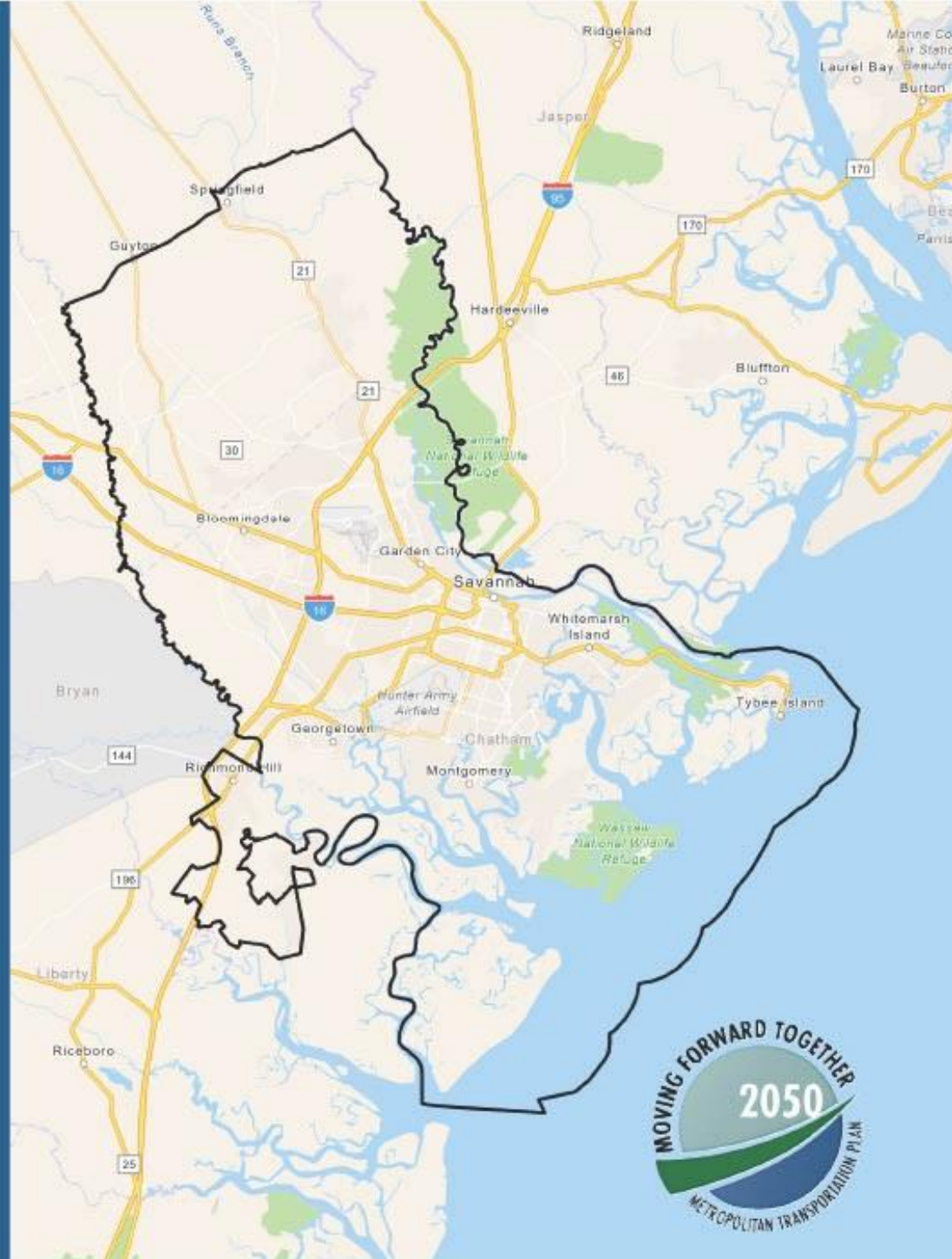


KẾ HOẠCH GIAO THÔNG ĐÔ THỊ 2050 CÙNG TIẾN VỀ PHÍA TRƯỚC



BẢN TRÌNH BÀY TÓM TẮT
KÈM MINH HỌA

CORE 
COASTAL REGION MPO



Cam Kết Không Phân Biệt Đối Xử Theo Điều VI

Ủy ban Quy hoạch Đô thị (MPC) của Quận Chatham - Thành phố Savannah và Tổ chức Quy hoạch Đô thị Vùng duyên hải (CORE MPO) cam kết tuân thủ chính sách chống phân biệt đối xử và nghiêm cấm mọi hình thức phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia, tôn giáo, tuổi tác, khuyết tật, giới tính, xu hướng tính dục, bản dạng và thể hiện giới, tình trạng hôn nhân, tình trạng gia đình, tình trạng làm cha mẹ, quan điểm chính trị, thông tin di truyền, mức thu nhập hoặc các yếu tố khác được pháp luật bảo vệ, trong các hoạt động tuyển dụng và sử dụng lao động, cũng như tiếp cận cơ sở vật chất và các chương trình dịch vụ.

MPC và CORE MPO cam kết thực thi các quy định trong Điều VI của Đạo luật Dân quyền cùng các yêu cầu liên quan đã nêu ở trên. CORE MPO cũng cam kết tích cực thực hiện các biện pháp cụ thể nhằm bảo vệ quyền lợi và cơ hội của tất cả những người bị ảnh hưởng bởi các kế hoạch và chương trình của tổ chức.

Tuyên bố miễn trừ trách nhiệm

Những ý kiến, phát hiện và kết luận được trình bày trong ấn phẩm này thuộc về (các) tác giả, và các cá nhân này chịu trách nhiệm về tính chính xác của các thông tin được nêu ra. Nội dung của bản báo cáo này không nhất thiết phản ánh quan điểm hay chính sách của Bộ Giao thông Vận tải (DOT), Tiểu bang Georgia, Cơ quan Quản lý Xa lộ Liên bang (FHWA) hay Cơ quan Quản lý Giao thông Công cộng Liên bang (FTA). Bản báo cáo này không phải là một tiêu chuẩn, quy cách hay quy định.

Tổ chức Quy hoạch Đô thị Vùng duyên hải

Ủy ban Quy hoạch Đô thị Quận Chatham - Thành phố Savannah
Hộp thư số 8246, 110 East State Street
Savannah, Georgia 31412-8246

Lời Mở Đầu

Bản trình bày tóm tắt kèm minh họa của Kế hoạch Giao thông Đô thị (MTP) 2050 - Cùng Tiến Về Phía Trước của Tổ chức Quy hoạch Đô thị Vùng duyên hải (CORE MPO) được phát hành để tạo điều kiện cho công chúng tiếp cận tài liệu MTP. Bản tài liệu này được thiết kế để giúp người đọc dễ dàng hiểu thêm về CORE MPO, hệ thống giao thông đa phương thức và kế hoạch dài hạn của chúng tôi.

Kế hoạch MTP 2050 - Cùng Tiến Về Phía Trước đã được xây dựng thông qua sự hợp tác giữa đội ngũ CORE MPO, các hội đồng và ủy ban của MPO, cùng với cộng đồng địa phương trong giai đoạn 2021-2024. Văn bản này phản ánh công tác quy hoạch hiện tại và tầm nhìn chung về tương lai. CORE MPO xin trân trọng cảm ơn tất cả những cá nhân đã đóng góp cho kế hoạch này.

Để xem Kế hoạch MTP 2050 đầy đủ, vui lòng truy cập <https://www.thempc.org/Core/Mtp2050> hoặc quét mã QR. Tất cả các tài liệu quy hoạch của CORE MPO có thể được truy cập tại <https://www.thempc.org/Core>.

Mọi thắc mắc liên quan đến CORE MPO xin liên hệ Wykoda Wang, Giám đốc Quản lý Giao thông, qua địa chỉ wangw@thempc.org.



Quét mã để xem bản đầy đủ của Kế hoạch Giao thông Đô thị 2050 – Cùng Tiến Về Phía Trước và các tài liệu điện tử liên quan.

Lời Tri Ân

Xin chân thành cảm ơn các ủy ban và đội ngũ nhân sự của CORE MPO vì những đóng góp cho Kế hoạch Giao thông Đô thị 2050.

Các ủy ban của CORE MPO

Hội đồng Chính sách, *Chủ tịch: Chester Ellis, Ủy ban Quận Chatham*

Ủy ban Điều phối Kỹ thuật, *Chủ tịch: Deanna Brooks, Quận Chatham*

Ủy ban Cố vấn về Phát triển Kinh tế và Vận tải Hàng hóa

Ủy ban Cố vấn về Xe đạp và Người đi bộ, *Chủ tịch: Caila Brown, Bike Walk Savannah*

Ủy ban Cố vấn về Quyền giao thông bình đẳng và Sự tham gia của Cộng đồng, *Chủ tịch: Armand Turner, Healthy Savannah*

Đội ngũ nhân sự của CORE MPO

Melanie Wilson, *Giám đốc Điều hành & CEO*

Pamela Everett, *Phó Giám đốc Điều hành phụ trách Tuân thủ và Vận hành*

Zhongze (Wykoda) Wang, *Giám đốc Quản lý Giao thông*

Genesis Harrod, *Chuyên viên Quy hoạch Giao thông Chủ chốt*

Asia Hernton, *Chuyên viên Quy hoạch Giao thông Cấp cao*

Anna Brodmerkel McQuarrie, *Chuyên viên Quy hoạch Giao thông & Dự án Đặc biệt*

Kieron Coffield, *Trợ lý Hành chính*

Veronica Cox, *Chuyên viên Phân tích GIS Khu vực Savannah*

Hind Patel, *Chuyên viên Hỗ trợ & Quản trị Công nghệ Thông tin*



Mục Lục

Khu Vực Của Chúng Ta..... 1

Tổng Quan Về CORE MPO.....	3
Đặc Điểm Dân Số.....	6
Phương Thức Giao Thông.....	8
Hiểm Họa Tự Nhiên & Nhân Tạo.....	9
Phát Thải & Năng Lượng.....	10
Xu Hướng Trong MPO.....	11

Mục Đích & Tiêu Chí Đánh Giá Hiệu Suất.13

Mục Đích & Mục Tiêu.....	14
An Toàn & An Ninh.....	15
Hiệu Suất & Độ Tin Cậy.....	16
Khả Năng Tiếp Cận & Kết Nối.....	17
Quản Lý.....	18
Giữ Gìn Hệ Thống & Môi Trường.....	19

Mạng Lưới Của Chúng Ta21

Tổng Quan.....	22
Phân Loại Theo Chức Năng.....	22
Mạng Lưới Vận Tải Hàng Hóa.....	23
STRAHNET.....	24
Đường Sắt.....	25
Sân Bay.....	26
Tuyến Xe Buýt.....	27
Tuyến Xe Đạp.....	28
Vía Hè.....	29
Cảng Savannah.....	30
Điều Phối Giao Thông và Công Nghệ Tiên Tiến.....	31

Sự Tham Gia Của Cộng Đồng..... 33

Tổng Quan.....	34
Lộ Trình Thời Gian.....	35
Phương Pháp Tiếp Cận.....	36

Các Dự Án Của Chúng Ta..... 39

Tổng Quan.....	40
Sàng Lọc Theo Nhu Cầu.....	41
Sàng Lọc Theo Tính Chống Chịu.....	42
Sàng Lọc Theo Tính Công Bằng.....	43
Kế Hoạch Tài Chính & Các Dự Án Xa Lộ.....	44
Kế Hoạch Tài Chính & Các Dự Án Giao Thông Công Cộng.....	47
Các Tuyên Bố Chính Sách.....	48

Tác Động Của Dự Án..... 51

Tổng Quan.....	52
Sàng Lọc Bằng GIS.....	52
Chiến Lược Giảm Thiểu Tiếng Òn.....	54
Quản Lý Nước Mưa & Hạ tầng Xanh.....	54
Bảo Tồn Đa Dạng Sinh Học & Động Vật Hoang Dã.....	55
Tài Nguyên Lịch Sử & Văn Hóa.....	55
Công Bằng Môi Trường.....	56



Cùng Tiến Về Phía Trước 2050

Kế hoạch Giao thông Đô thị (MTP) 2050 - Cùng Tiến Về Phía Trước được xây dựng phù hợp với các quy định liên bang, bao gồm Điều 134, Tiêu đề 23 của Bộ luật Hoa Kỳ (23 USC 134) và Phần 450 của Bộ Quy định Liên bang (CFR 450). Các quy định này yêu cầu mỗi Tổ chức Quy hoạch Đô thị (MPO) phải xây dựng một Kế hoạch Giao thông Đô thị nhằm xác định các khoản đầu tư giao thông lớn trong một giai đoạn tối thiểu 20 năm, và được cập nhật định kỳ 5 năm một lần.

MTP đóng vai trò định hướng cho hệ thống và dịch vụ giao thông trong khu vực. Kế hoạch này hướng tới mục tiêu mở rộng tầm nhìn quy hoạch, vượt ra khỏi phạm vi truyền thống vốn chỉ tập trung vào việc lưu thông hiệu quả của phương tiện cơ giới. Thay vào đó, MTP áp dụng một cách tiếp cận toàn diện, tích hợp các yếu tố như giá trị cộng đồng, nhu cầu thực tế, quy hoạch sử dụng đất, và các phương thức di chuyển thay thế.

MTP 2050 - Cùng Tiến Về Phía Trước kế thừa nền tảng của các kế hoạch trước đó, đồng thời nhấn mạnh phương pháp quy hoạch dựa trên hiệu suất đa phương thức, nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại trong 26 năm tới, phù hợp với các mục tiêu phát triển và khả năng tài chính của khu vực.

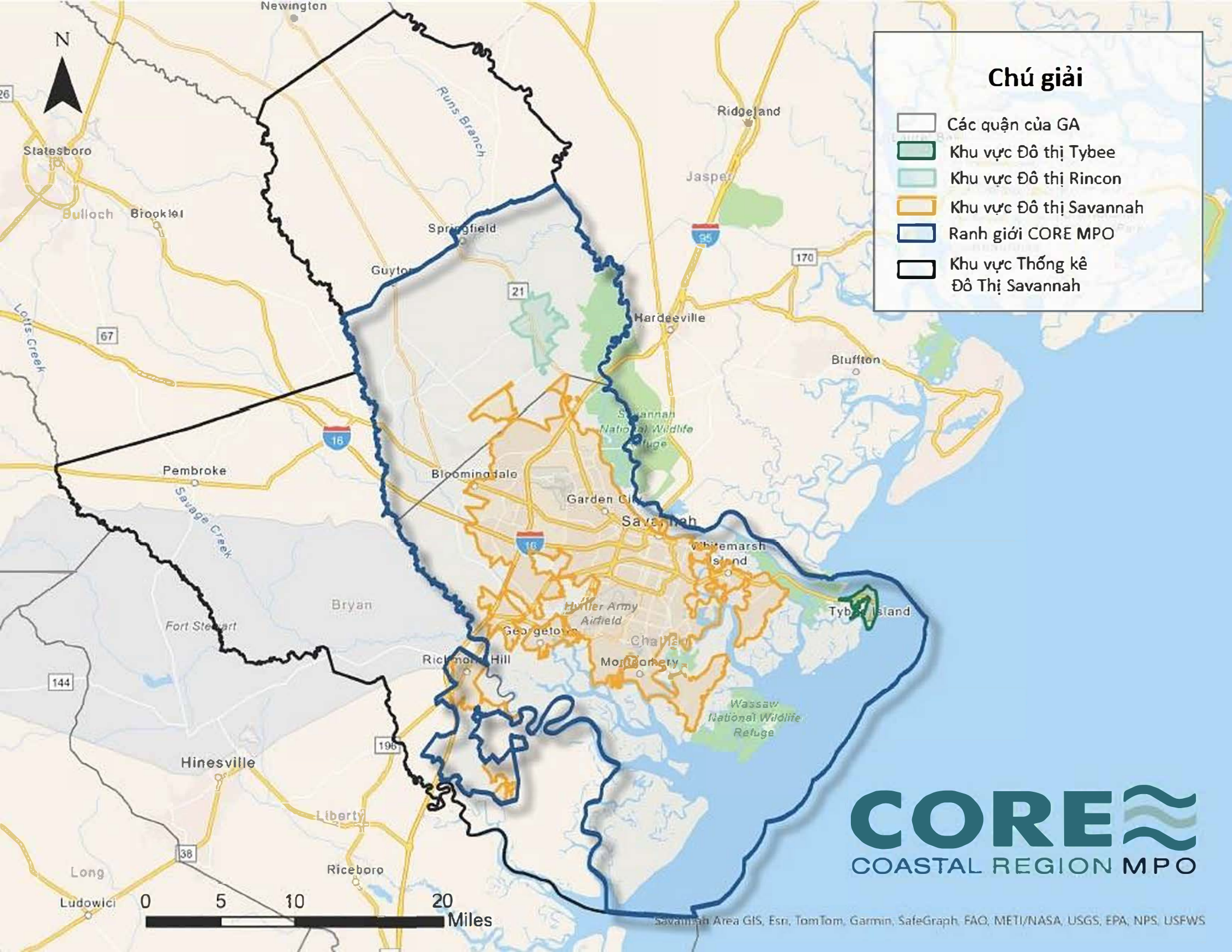
Kế hoạch này xác định và dự báo các vấn đề giao thông hiện tại và tương lai, đồng thời đề xuất những giải pháp và cơ hội khả thi về mặt tài chính, phù hợp với các ưu tiên của cộng đồng. MTP đóng vai trò như một kim chỉ nam cho quá trình quy hoạch giao thông toàn diện, hợp tác và liên tục trong toàn bộ khu vực thuộc phạm vi quản lý của MPO Vùng Duyên hải.







Khu Vực Của Chúng Ta



Chú giải

- Các quận của GA
- Khu vực Đô thị Tybee
- Khu vực Đô thị Rincon
- Khu vực Đô thị Savannah
- Ranh giới CORE MPO
- Khu vực Thống kê Đô Thị Savannah

CORE
COASTAL REGION MPO

Tổng Quan Về CORE MPO

MPO (Tổ chức Quy hoạch Đô thị) là một tổ chức có trách nhiệm quy hoạch và hoạch định chính sách giao thông, với sự tham gia của đại diện chính quyền địa phương, tiểu bang, liên bang và các cơ quan quản lý giao thông.

CORE MPO (Tổ chức Quy hoạch Đô thị Vùng duyên hải) là MPO được chỉ định phụ trách Khu vực Đô thị Savannah, khu vực được Cục Thống kê Hoa Kỳ xác định bao gồm Thành phố Savannah và các khối dân cư lân cận, với mật độ dân số từ 500 người trở lên trên mỗi dặm vuông.

CORE MPO chịu trách nhiệm cho Quận Chatham và một phần của các Quận Bryan và Effingham. Ranh giới Khu vực Quy hoạch Đô thị (MPA - Metropolitan Planning Area) của CORE MPO được Hội đồng CORE MPO thông qua vào tháng 2/2024 và được Thống đốc bang Georgia phê duyệt vào tháng 4/2024.

Khu Vực Quy Hoạch



- Quận Chatham & toàn bộ các đơn vị hành chính
- Richmond Hill & Quận Bryan được xác định theo Thống kê Khu vực Đô thị Savannah 2020
- Khu vực Quận Effingham thuộc phía nam SR 119 - Indigo Road - Bethany Road



895 dặm vuông

Diện tích đất liền

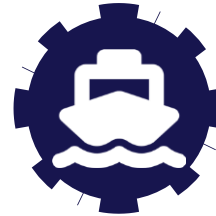
379,921

Dân số năm 2020



Khu phố cổ

Các khu vực lịch sử của Thành phố Savannah là khu danh thắng cấp quốc gia lớn nhất tại Hoa Kỳ.



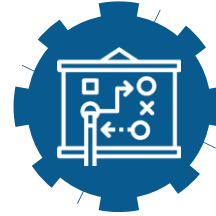
Cảng Savannah

là cảng container đơn lẻ lớn nhất tại Bắc Mỹ.



14.1 triệu du khách

ghé thăm mỗi năm và chi tiêu ~3 tỷ USD.



Phối hợp

với MPO của Khu vực Hinesville tại Quận Liberty và Hội đồng Chính quyền Lowcountry tại South Carolina.

CORE
COASTAL REGION MPO



Cơ Cấu Tổ Chức Của CORE MPO

Hội đồng CORE MPO bao gồm các viên chức được bầu và bổ nhiệm từ Quận Chatham, Quận Bryan, Quận Effingham và các đô thị trực thuộc trong ranh giới Khu vực Quy hoạch Đô thị (MPA) của CORE MPO, cùng đại diện của các phương thức giao thông và lãnh đạo của các cơ quan địa phương, tiểu bang và liên bang. Hội đồng CORE MPO được cố vấn bởi bốn ủy ban thường trực:

1. Ủy ban Điều phối Kỹ thuật
2. Ủy ban Cố vấn về Phát triển Kinh tế và Vận tải Hàng hóa
3. Ủy ban Cố vấn về Xe đạp và Người đi bộ (thành lập 2024)
4. Ủy ban Cố vấn về Quyền giao thông bình đẳng và Sự tham gia của Cộng đồng (Ủy ban Cố vấn Công dân và Ủy ban Cố vấn về Giao thông dễ tiếp cận, sáp nhập 2024)

Dưới sự giám sát của Giám đốc Điều hành/CEO của MPC, Phòng Kế hoạch Giao thông của MPC chịu trách nhiệm triển khai các hoạt động quy hoạch giao thông đô thị thường nhật cho CORE MPO. Phòng Kế hoạch Giao thông bao gồm Giám đốc Quản lý Giao thông, Trợ lý Hành chính và các Chuyên viên Quy hoạch Giao thông. Các bộ phận khác của MPC sẽ hỗ trợ công tác quy hoạch khi cần thiết.

Chức Năng Của MPO

- Tạo điều kiện thuận lợi để ra quyết định một cách hiệu quả
- Xác định & đánh giá các cải tiến trong giao thông
- Soạn thảo & duy trì một Kế hoạch Giao thông Đô thị (MTP)
- Phát triển một Chương trình Cải thiện Giao thông (TIP)
- Xác định các mục tiêu về hiệu suất & theo dõi tiến độ
- Khuyến khích sự tham gia của cộng đồng (Điều VI & Kế hoạch Tham gia)
- Phát triển một Quy trình Quản lý Ừn tắc (CMP)

Chính quyền Tiểu bang (GDOT)

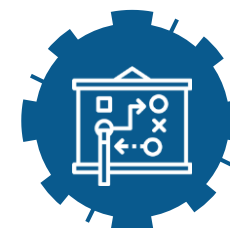


Ủy ban Điều phối Kỹ thuật



Ủy ban Cố vấn về Quyền giao thông bình đẳng và Sự tham gia của Cộng đồng

Hội đồng CORE MPO



Đội ngũ Giao thông MPC/CORE MPO

Chính quyền Liên bang (FHWA & FTA)



Ủy ban Cố vấn về Phát triển Kinh tế và Vận tải Hàng hóa



Ủy ban Cố vấn về Xe đạp và Người đi bộ



Đặc Điểm Dân Số

Dân số của Quận Chatham và Thành phố Savannah tiếp tục gia tăng trong những năm vừa qua. Các quận lân cận như Bryan và Effingham thậm chí còn ghi nhận mức tăng trưởng dân số mạnh mẽ hơn nữa. Theo Cục Thống kê Dân số Hoa Kỳ, dân số của khu vực đô thị Savannah (bao gồm các quận Chatham, Effingham và Bryan) đã tăng thêm khoảng 20.000 người, đạt tổng số 425.000 người trong giai đoạn từ tháng 7/2020 đến tháng 7/2023, tương đương mức tăng 5% trong ba năm.

Dựa trên các ước tính gần đây nhất, Quận Chatham có gần 304.000 cư dân vào tháng 7/2023, tăng khoảng 8.500 người so với năm 2020. Dân số của Thành phố Savannah, khu đô thị lớn nhất trong Quận Chatham, đã tăng từ 136.286 người vào năm 2010 lên khoảng 148.566 người vào năm 2024, tương đương mức tăng 9,05%.

Mặc dù có quy mô dân số nhỏ hơn đáng kể so với Quận Chatham, Quận Bryan đã tăng thêm khoảng 5.000 cư dân trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2023, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm hơn 3%. Quận Effingham cũng tăng trưởng với tốc độ tương tự, tăng thêm khoảng 6.500 cư dân trong cùng giai đoạn.

Nguyên nhân của việc gia tăng dân số trong khu đô thị ba quận phần nào là do biến động dân số tự nhiên, với tỷ lệ sinh cao hơn hẳn tỷ lệ tử. Cả ba quận cũng ghi nhận có số người chuyển đến nhiều hơn số người rời đi.

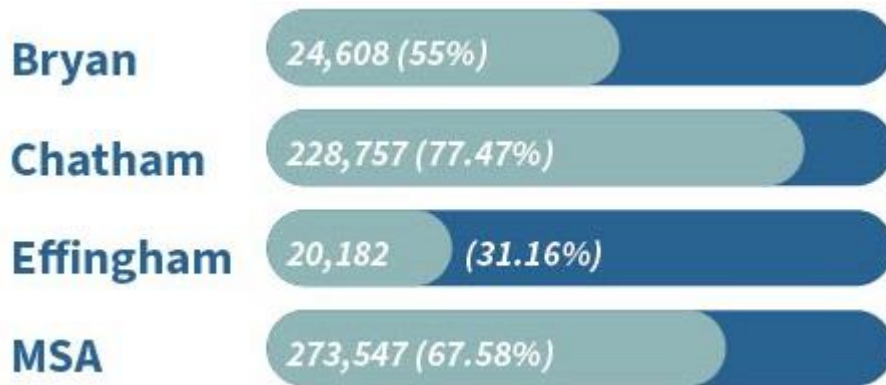
Quận	2010	2020	% Thay đổi
Bryan	30,233	44,738	47.98%
Chatham	265,128	295,291	11.38%
Effingham	52,250	64,769	23.96%
Thị trấn/Đô thị			
Richmond Hill	9,281	16,633	79.22%
Bloomington	2,713	2,790	2.84%
Garden City	8,778	10,289	17.21%
Pooler	19,140	25,711	34.33%
Port Wentworth	5,359	10,878	102.99%
Savannah	136,286	147,780	8.43%
Thunderbolt	2,668	2,556	-4.20%
Tybee Island	2,990	3,114	4.15%
Vernonburg	122	139	13.93%
Khu chưa hợp nhất Quận Chatham	87,072	92,034	5.70%
Guyton	1,684	2,289	35.93%
Springfield	2,852	2,703	-5.22%

Công Bằng Môi Trường

Văn phòng Công bằng Môi trường (EJ) thuộc Cơ Quan Bảo Vệ Môi Sinh Hoa Kỳ (EPA) định nghĩa EJ như sau:

“Tất cả mọi người được đối xử công bằng và được tham gia một cách có ý nghĩa, bất kể chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia hay mức thu nhập, vào quá trình xây dựng, triển khai và thi hành các luật, quy định và chính sách về môi trường. Đối xử công bằng có nghĩa là không có bất kỳ nhóm người nào, kể cả các nhóm chủng tộc, dân tộc hoặc kinh tế – xã hội, phải gánh chịu phần lớn những hậu quả môi trường tiêu cực phát sinh từ các hoạt động công nghiệp, đô thị, thương mại hoặc từ việc thực thi các chương trình và chính sách của chính quyền liên bang, tiểu bang, địa phương và bộ lạc.

Tỷ Lệ Dân Cư EJ



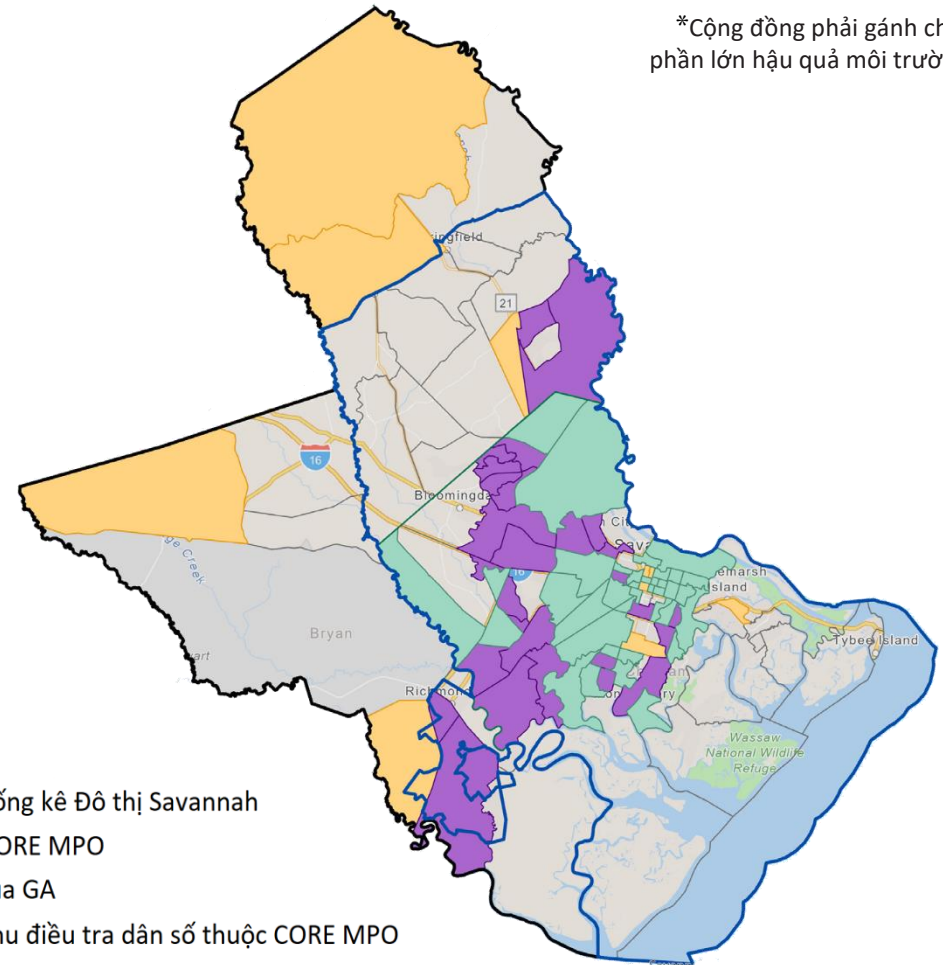
Để biết thêm thông tin, vui lòng tham khảo Kế hoạch Điều VI, Kế hoạch Cộng đồng cùng tham gia và Kế hoạch Công bằng Môi trường tại trang web của CORE MPO.

- Khu vực Thống kê Đô thị Savannah
- Ranh giới CORE MPO
- Các quận của GA
- Các phân khu điều tra dân số thuộc CORE MPO
- Thiểu số hoặc Hispanic
- Thu nhập thấp
- Thiểu số hoặc Hispanic có thu nhập thấp

Khu Vực Mục Tiêu

Các khu vực mục tiêu EJ được định nghĩa là các phân khu điều tra dân số thỏa mãn một trong hai điều kiện: 1) Tỷ lệ người thiểu số hoặc Hispanic/Latino cao; hoặc 2) Tỷ lệ nghèo cao. Khu vực Thống kê Đô thị (MSA) của Savannah có một cộng đồng EJ* lớn, gồm 273.547 người, chiếm 67,58% dân số.

*Cộng đồng phải gánh chịu phần lớn hậu quả môi trường



Nguồn: Thống kê Dân số (2020) & Ước tính 5 năm của ACS (2022)

Phương Thức Giao Thông

Tự lái xe một mình là phương thức di chuyển chính của người đi làm. Tỷ lệ người tự lái xe đi làm một mình tại Thành phố Savannah (73,6%) và Quận Chatham (78,5%) không chênh lệch nhiều so với tỷ lệ của toàn bang (79,5%) và toàn quốc (76,4%).

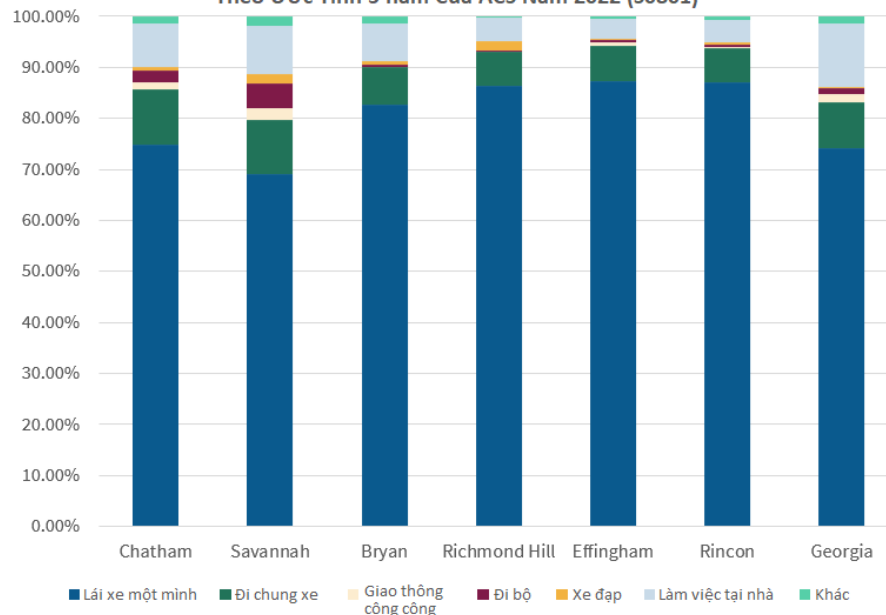
Khoảng 85% người lao động tại Effingham và Richmond Hill tự lái xe một mình. Tỷ lệ đi chung xe tại Quận Chatham và Thành phố Savannah cao hơn so với tỷ lệ của toàn bang và toàn quốc, và cao hơn tỷ lệ sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

Thành phố Savannah còn có tỷ lệ người đi bộ (4,2%) và đi xe đạp (2,1%) cao. Các ước tính năm 2017 cho thấy tỷ lệ người tự lái xe một mình đã tăng lên, có thể là do sự phát triển của các khu vực ngoại ô phía tây Quận. Tuy nhiên, tỷ lệ sử dụng phương tiện công cộng, đạp xe và đi bộ vẫn duy trì ở mức tương đối ổn định.

Mô Hình Di Chuyển Trong Khu Vực

Quận Chatham và Thành phố Savannah là trung tâm việc làm, mua sắm, giải trí, y tế, giáo dục và các hoạt động mang lại lợi ích kinh tế khác của khu vực. Nhiều cư dân từ các quận lân cận đi đến Quận Chatham để làm việc mỗi ngày, tác động đáng kể đến mô hình giao thông và hiệu suất của mạng lưới giao thông.

Phương Thức Di chuyển Đến Nơi Làm Việc
Theo Ước Tính 5 năm Của ACS Năm 2022 (S0801)



Tỷ Lệ Dân Cư Đi Làm Bên Ngoài Quận Cư Trú

Bryan: 67.50%

Richmond Hill: 72.30%

Chatham: 4.70%

Savannah: 3.70%

Effingham: 58.80%

Rincon: 60.60%



Hiểm họa Tự Nhiên & Nhân Tạo

Mạng lưới giao thông trong khu vực CORE MPO dễ bị ảnh hưởng bởi các hiểm họa tự nhiên và nhân tạo. Các hiểm họa tự nhiên bao gồm biến đổi nhiệt độ và lượng mưa, mực nước biển dâng, triều cường và lũ lụt; các hiểm họa nhân tạo bao gồm hư hỏng cơ sở hạ tầng, nguy cơ an ninh mạng, khủng bố, xả súng và rò rỉ chất độc hại. Kế hoạch Giảm thiểu Rủi ro (HMP - Hazard Mitigation Plans) xác định và đánh giá các biện pháp giảm thiểu rủi ro nhằm bảo vệ con người và tài sản trước tác động của các hiểm họa tự nhiên và nhân tạo.

Hiểm họa Có Nguy Cơ Cao	Bryan	Chatham	Effingham
Hiểm họa & Bão ven biển	x		x
Hạn hán	x	x	
Ngập lụt	x	x	
Cuồng phong & Bão nhiệt đới	x	x	
Vòi rồng	x	x	x
Cháy rừng	x		
Gió	x		x
Nắng nóng cực đoan		x	
Thời tiết mùa đông khắc nghiệt		x	
Thời tiết khắc nghiệt		x	x
Sự cố chất độc hại		x	
Ngập lụt nội vùng			x
Mực nước biển dâng		x	

Nguồn: Kế hoạch Giảm thiểu Rủi ro của Quận

Kịch Bản Khí hậu Với Lượng Phát Thải Thấp Tại Vùng Duyên Hải (2050)



Nhiệt độ

100.53 F: nhiệt độ trung bình 5 ngày cao nhất trong năm
44.36 ngày có nhiệt độ vượt quá 95°F trong năm



Lượng mưa

51.43 inches: tổng lượng mưa trong năm
15.11 ngày liên tiếp có mưa



Gió

94-96 dặm/giờ ghi nhận ngoài khơi Đảo Tybee
81 dặm/giờ ghi nhận trên đất liền



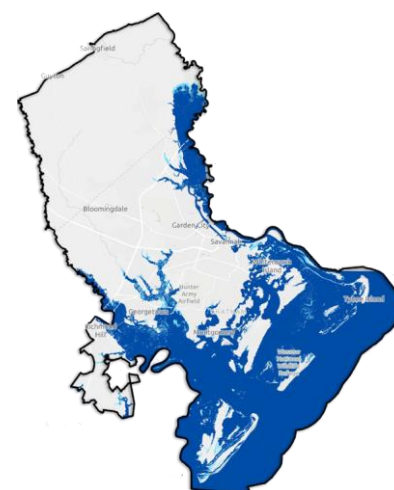
Triều cường

3-5 ft: mức trung bình
10-20 ft: mức kỉ lục



Mực nước biển dâng

+ 0.95 ft vào năm 2040
+ 1.64 ft vào năm 2060



□ Ranh giới MPO
 ■ GA tăng 1 ft
 ■ GA tăng 2 ft

Nguồn: Công cụ Đánh giá Bản đồ Khí hậu vì Khả năng Chống chịu và Thích ứng (CMRA) và Cơ quan Quản lý Khí quyển và Đại dương Quốc gia (NOAA)

Phát Thải & Năng Lượng

Theo báo cáo Kiểm kê Phát thải Khí Nhà kính và Bể hấp thụ của Hoa Kỳ, ngành giao thông vận tải là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất (28,5%) tại Hoa Kỳ trong năm 2021. Phát thải giao thông bắt nguồn từ cách thiết kế hệ thống và quy hoạch sử dụng đất, hiệu suất vận hành của phương tiện và động cơ, cũng như việc sử dụng các loại nhiên liệu phát thải cao và có thể được giảm thiểu thông qua việc cải tiến hệ thống, nâng cao hiệu suất và chuyển đổi sang các phương tiện và nhiên liệu sạch. Nhận rõ mối liên hệ giữa phát thải và giao thông có thể mang lại các lợi ích bổ sung như an toàn, công bằng, chất lượng cuộc sống, chất lượng không khí, tăng trưởng kinh tế và an ninh năng lượng.

Các Cột Mốc Trong Kế Hoạch Không Phát Thải Của CAT

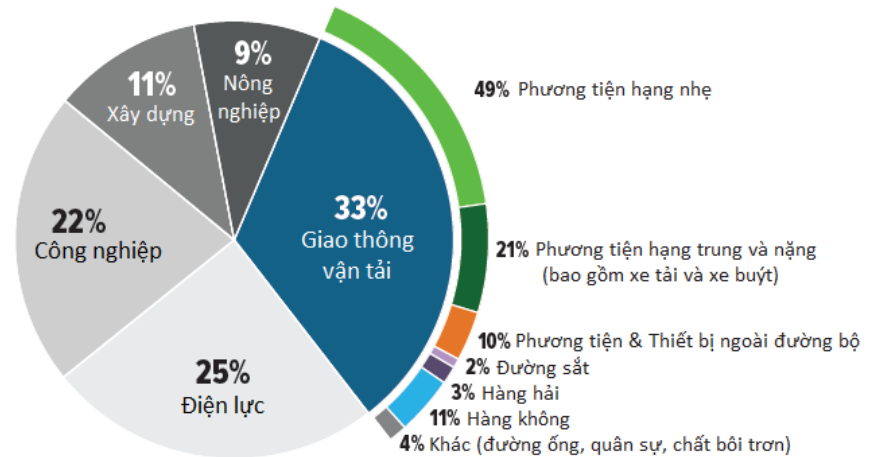


Giao thông vận tải và công nghiệp là hai nhóm ngành có lượng phát thải cao nhất tại khu vực CORE MPO trong giai đoạn 2005-2022. CORE MPO hiện chưa có kế hoạch riêng cho xe điện và đang dựa vào các hướng dẫn từ Chương trình Triển khai Hạ tầng Xe điện Quốc gia (NEVI) của Sở Giao thông Georgia (GDOT).

Mục tiêu của Kế hoạch Giao thông Không phát thải của Chatham Area Transit (CAT) là thay thế hoàn toàn đội xe buýt tuyến cố định và xe trolley (xe điện bánh hơi) bằng các xe buýt điện sử dụng pin.

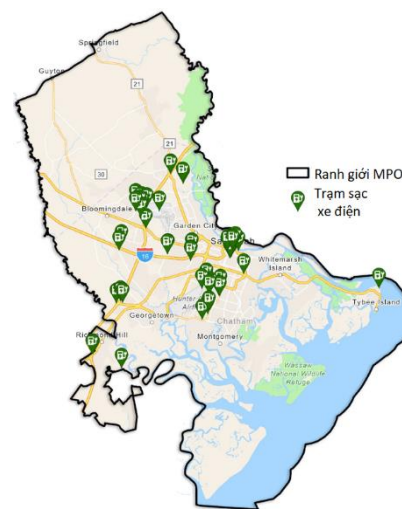
Nguồn: EPA - Báo cáo Kiểm kê Phát thải Khí Nhà kính và Bể hấp thụ của Hoa Kỳ

Phát thải Khí Nhà kính tại Hoa Kỳ (2019)

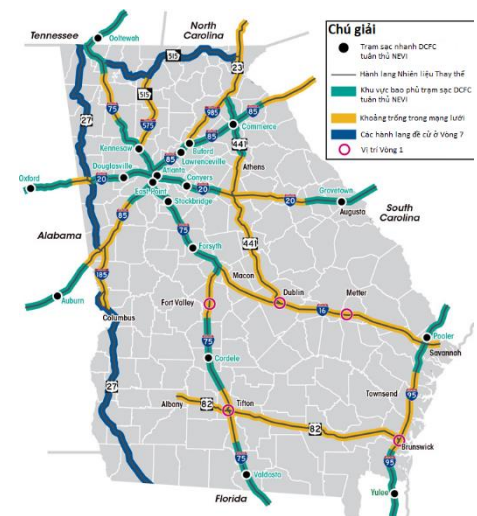


Khí nhà kính hấp thụ nhiệt trong tầng khí quyển gần bề mặt Trái Đất, khiến nhiệt không thể phát tán ra ngoài không gian. Khi nồng độ khí nhà kính trong khí quyển tăng lên, nhiệt độ trung bình của tầng khí quyển thấp cũng sẽ tăng dần – hiện tượng này được gọi là hiệu ứng nhà kính.

Trạm sạc Xe điện Công cộng



Hành lang Nhiên liệu Thay thế của NEVI



Xu Hướng Trong MPO



Gia tăng dân số

- Tăng trên toàn Khu Vực Đô Thị Savannah
- Trung tâm tăng trưởng chính: Pooler and Port Wentworth
- Quận Bryan tăng quanh Nhà máy Hyundai
- Dân di cư đến từ trong và ngoài nước



Mở rộng cảng

- Thúc đẩy nền kinh tế của tiểu bang
- Gia tăng vận tải hàng hóa và hậu cần
- Nhanh chóng phát triển các cơ sở kho bãi
- Nhà máy Hyundai Meta



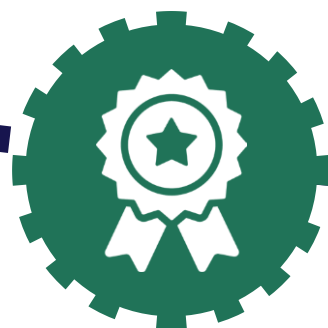
Biến đổi khí hậu

- Nhiệt độ tăng cao
- Mực nước biển dâng, triều cường, ngập lụt do thủy triều
- Tần suất và cường độ bão ngày càng gia tăng
- Thúc đẩy điện hóa giao thông



Biến đổi của các thế hệ

- Nhu cầu đi lại tăng cao đối với thế hệ Baby Boomer ngày càng lớn tuổi
- Tập trung vào nếp sống đô thị, cân bằng giữa công việc-đời sống và hệ thống giao thông đa phương thức cho thế hệ Millennial



Du lịch

- Thúc đẩy nền kinh tế địa phương
- Địa điểm thu hút khách nội địa và quốc tế
- Các khu phố cổ và bờ biển hoạt động quanh năm



The
Planning
County,
Georgia
Resources
Institute
Coastal

CERN will
municipal
strategies
and social
to a change
regional strategy
for collective



Mục Đích & Tiêu Chí Đánh Giá Hiệu Suất

Mục Đích & Mục Tiêu

Các mục đích và mục tiêu của Cùng Tiến Về Phía Trước 2050 được đặt ra dựa trên nhiều nguồn khác nhau. Cùng Tiến Về Phía Trước 2050 kế thừa nhiều mục đích và mục tiêu của Mobility 2045, đồng thời bổ sung thêm các mục đích và mục tiêu mới để giải quyết các yêu cầu giao thông hiện tại. Nội dung cụ thể của từng mục đích được xác lập dựa trên kết quả của cuộc khảo sát năm 2050. Mục đích cấp khu vực được xây dựng dựa trên mục đích cấp quốc gia và yếu tố quy hoạch, đảm bảo vừa tuân thủ tiêu chuẩn liên bang vừa đáp ứng các nhu cầu tại địa phương.

MỤC ĐÍCH: Những tuyên bố mang tính tổng quát về định hướng của cộng đồng cho tương lai.

MỤC TIÊU: Tuyên bố về một hoạt động có thể đo lường được, một cột mốc cần đạt được để tiến gần đến mục đích.

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU SUẤT:
Phương pháp định lượng dùng để theo dõi tiến độ hoàn thành mục đích.



An Toàn & An Ninh

1

MỤC ĐÍCH: Cung cấp một hệ thống giao thông an toàn và đảm bảo cho tất cả mọi người.

MỤC TIÊU

1. Giảm thiểu tỷ lệ, tần suất và mức độ nghiêm trọng của các vụ tai nạn và thương vong đối với mọi phương thức giao thông và tại các điểm giao cắt với đường sắt
2. Cải thiện tốc độ phản ứng và xử lý sự cố khẩn cấp
3. Tăng sức chống chịu của hạ tầng để chuẩn bị, đối phó và phục hồi trước các tình huống khẩn cấp, bao gồm thời tiết cực đoan và biến động môi trường
4. Tăng sức chống chịu của hạ tầng để giảm thiểu tình trạng ngập lụt trên các tuyến đường

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU SUẤT

- Số ca tử vong
- Tỷ lệ tử vong/100 triệu dặm lưu thông của phương tiện di chuyển
- Số ca chấn thương nghiêm trọng
- Tỷ lệ chấn thương nghiêm trọng/100 triệu dặm lưu thông của phương tiện di chuyển
- Tổng số ca tử vong và chấn thương nghiêm trọng của người tham gia giao thông không sử dụng phương tiện cơ giới
- Số ca tử vong, chấn thương nghiêm trọng, sự cố an toàn và độ tin cậy của các tuyến xe buýt cố định, xe buýt theo yêu cầu và dịch vụ ADA Paratransit dành cho người khuyết tật



Hiệu Suất & Độ Tin Cậy

MỤC ĐÍCH: Nâng cao hiệu quả và khả năng vận tải hàng hóa của hệ thống giao thông.

MỤC TIÊU

1. Nâng cấp và mở rộng Hệ thống Giao thông Thông minh (ITS) với khả năng thích ứng và điều hành giao thông chủ động trong khu vực
2. Cải thiện độ nhất quán về thời gian lưu thông của các phương tiện cá nhân, công cộng và vận tải hàng hóa
3. Giảm thời gian lưu thông và tình trạng ùn tắc cho các phương tiện cá nhân, công cộng và vận tải hàng hóa
4. Tối ưu hóa hiệu quả của tín hiệu giao thông và hệ thống điều phối tại các giao lộ

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU SUẤT

Hiệu suất hệ thống, vận tải hàng hóa, giảm ùn tắc & chất lượng không khí

- Tỷ lệ người-dặm (person-miles) có độ tin cậy cao trên hệ thống Xa lộ Liên bang
- Tỷ lệ người-dặm có độ tin cậy cao trên Hệ thống Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang)
- Chỉ số đo lường độ nhất quán về thời gian lưu thông của xe tải
- Tổng số giờ cao điểm bị ùn tắc nghiêm trọng tính theo đầu người mỗi năm
- Tỷ lệ các chuyến đi không bao gồm xe cá nhân chỉ chở tài xế
- Tổng lượng phát thải được cắt giảm



Quy trình Quản lý Ùn tắc Giao thông



Kế hoạch Vận tải Hàng hóa Cấp khu vực



Kế hoạch Giao thông Phi cơ giới



Các mục tiêu về hiệu suất của hệ thống



Tình trạng mặt đường và cầu/Mục tiêu về hiệu suất PM2

- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Liên bang trong tình trạng tốt
- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Liên bang trong tình trạng kém
- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang) trong tình trạng tốt
- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang) trong tình trạng kém
- Tỷ lệ diện tích mặt cầu thuộc Hệ thống Xa lộ Quốc gia trong tình trạng tốt
- Tỷ lệ diện tích mặt cầu thuộc Hệ thống Xa lộ Quốc gia trong tình trạng kém

Khả Năng Tiếp Cận & Kết Nối

MỤC ĐÍCH: Nâng cao khả năng di chuyển bằng cách cải thiện khả năng tiếp cận các cơ hội và các lựa chọn giao thông đa phương thức.

MỤC TIÊU

1. Nâng cấp, mở rộng và cải thiện cơ sở hạ tầng dành cho người đi xe đạp và người đi bộ
2. Đảm bảo cơ sở hạ tầng dành cho người đi xe đạp và người đi bộ luôn trong tình trạng tốt
3. Thêm nhiều lựa chọn giao thông để thúc đẩy ngành du lịch
4. Ưu tiên các dự án phục vụ cho phương tiện công cộng, đường sắt, người đi bộ và đi xe đạp.
5. Cải thiện khả năng tiếp cận giao thông công cộng từ nơi ở và nơi làm việc
6. Đảm bảo quyền tiếp cận và lựa chọn bình đẳng cho các nhóm dân cư kém lợi thế
7. Ưu tiên đầu tư vào giao thông công cộng tại các khu vực có nhu cầu cao
8. Phân tách làn đường cho xe đạp và cơ sở hạ tầng cho người đi bộ khi cần thiết

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU SUẤT

- Số ca tử vong
- Tỷ lệ tử vong/100 triệu dặm lưu thông của phương tiện di chuyển
- Số ca chấn thương nghiêm trọng
- Tỷ lệ chấn thương nghiêm trọng/100 triệu dặm lưu thông của phương tiện di chuyển
- Tổng số ca tử vong và chấn thương nghiêm trọng của người tham gia giao thông không sử dụng phương tiện cơ giới

Kế hoạch Giao thông Phi cơ giới

3

Sức khỏe Cộng đồng



Kế hoạch Vision Zero

Tide to Town



Chatham Area Transit

Ủy ban Cố vấn về
Giao thông dễ tiếp cận

Đường phố
Toàn diện



Quản Lý

MỤC ĐÍCH: Bảo trì và nâng cấp hệ thống giao thông một cách chiến lược thông qua sự phối hợp, năng lực cạnh tranh kinh tế và quản lý tài nguyên.

MỤC TIÊU

1. Tận dụng các mục đích và nhu cầu chung trong khu vực để tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả cải thiện giao thông và tăng cường chia sẻ dữ liệu.
2. Tham gia vào các nỗ lực quy hoạch liên quan đến giao thông do các tổ chức và cơ quan khác trong toàn khu vực khởi xướng
3. Cải thiện khả năng tiếp cận các trung tâm việc làm trong khu vực
4. Thúc đẩy năng lực cạnh tranh kinh tế của khu vực bằng việc vận chuyển hàng hóa hiệu quả
5. Ưu tiên các dự án có tỷ lệ chi phí - lợi ích tối ưu
6. Cải thiện năng lực thực hiện dự án cho mọi phương thức giao thông

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU SUẤT

- Tỷ lệ người-dẫn có độ tin cậy cao trên hệ thống Xa lộ Liên bang
- Tỷ lệ người-dẫn có độ tin cậy cao trên Hệ thống Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang)
- Chỉ số đo lường độ nhất quán về thời gian lưu thông của xe tải
- Tổng số giờ cao điểm bị ùn tắc nghiêm trọng tính theo đầu người mỗi năm
- Tỷ lệ các chuyến đi không bao gồm xe cá nhân chỉ chở tài xế
- Tổng lượng phát thải được cắt giảm



Giữ Gìn Hệ Thống & Môi Trường



MỤC ĐÍCH: Bảo trì hệ thống giao thông & bảo tồn môi trường tự nhiên.

MỤC TIÊU

1. Bảo đảm toàn bộ hệ thống cơ sở hạ tầng của mạng lưới giao thông công cộng đáp ứng các tiêu chuẩn của ngành, tiểu bang và quốc gia về chất lượng, tình trạng và hiệu suất
2. Hỗ trợ tài chính cho việc bảo trì hạ tầng giao thông
3. Giảm thiểu lượng phát thải và mức tiêu thụ năng lượng
4. Tăng cường tích hợp hạ tầng xanh vào các dự án
5. Giảm thiểu tác động của nước mưa đối với giao thông mặt đất
6. Bảo trì và nâng cấp hạ tầng giao thông hiện có

TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ HIỆU SUẤT

Hiệu suất hệ thống, vận tải hàng hóa, giảm ùn tắc & chất lượng không khí

- Tỷ lệ người-dẫn có độ tin cậy cao trên hệ thống Xa lộ Liên bang
- Tỷ lệ người-dẫn có độ tin cậy cao trên Hệ thống Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang)
- Chỉ số đo lường độ nhất quán về thời gian lưu thông của xe tải
- Tổng số giờ cao điểm bị ùn tắc nghiêm trọng tính theo đầu người mỗi năm
- Tỷ lệ các chuyến đi không bao gồm xe cá nhân chỉ chở tài xế
- Tổng lượng phát thải được cắt giảm

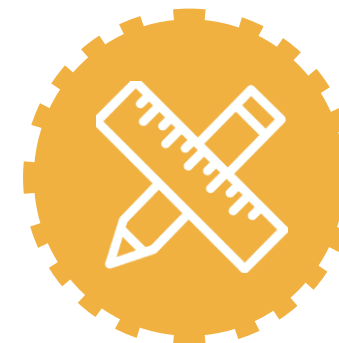


**Giảm thiểu
khí thải nhà kính**

**Quản lý
tài sản hạ tầng**



**Quản lý nước mưa
& Mô phỏng nguy
cơ ngập lụt**



Tình trạng mặt đường và cầu/Mục tiêu về hiệu suất PM2

- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Liên bang trong tình trạng tốt
- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Liên bang trong tình trạng kém
- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang) trong tình trạng tốt
- Tỷ lệ mặt đường Xa lộ Quốc gia (trừ Xa lộ Liên bang) trong tình trạng kém
- Tỷ lệ diện tích mặt cầu thuộc Hệ thống Xa lộ Quốc gia trong tình trạng tốt
- Tỷ lệ diện tích mặt cầu thuộc Hệ thống Xa lộ Quốc gia trong tình trạng kém



A large teal-colored circle is positioned on the left side of the slide, partially overlapping the text.

Mạng Lưới Của Chúng Ta

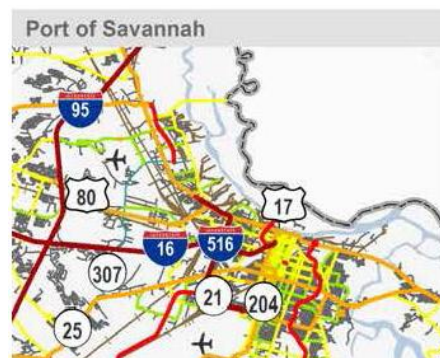
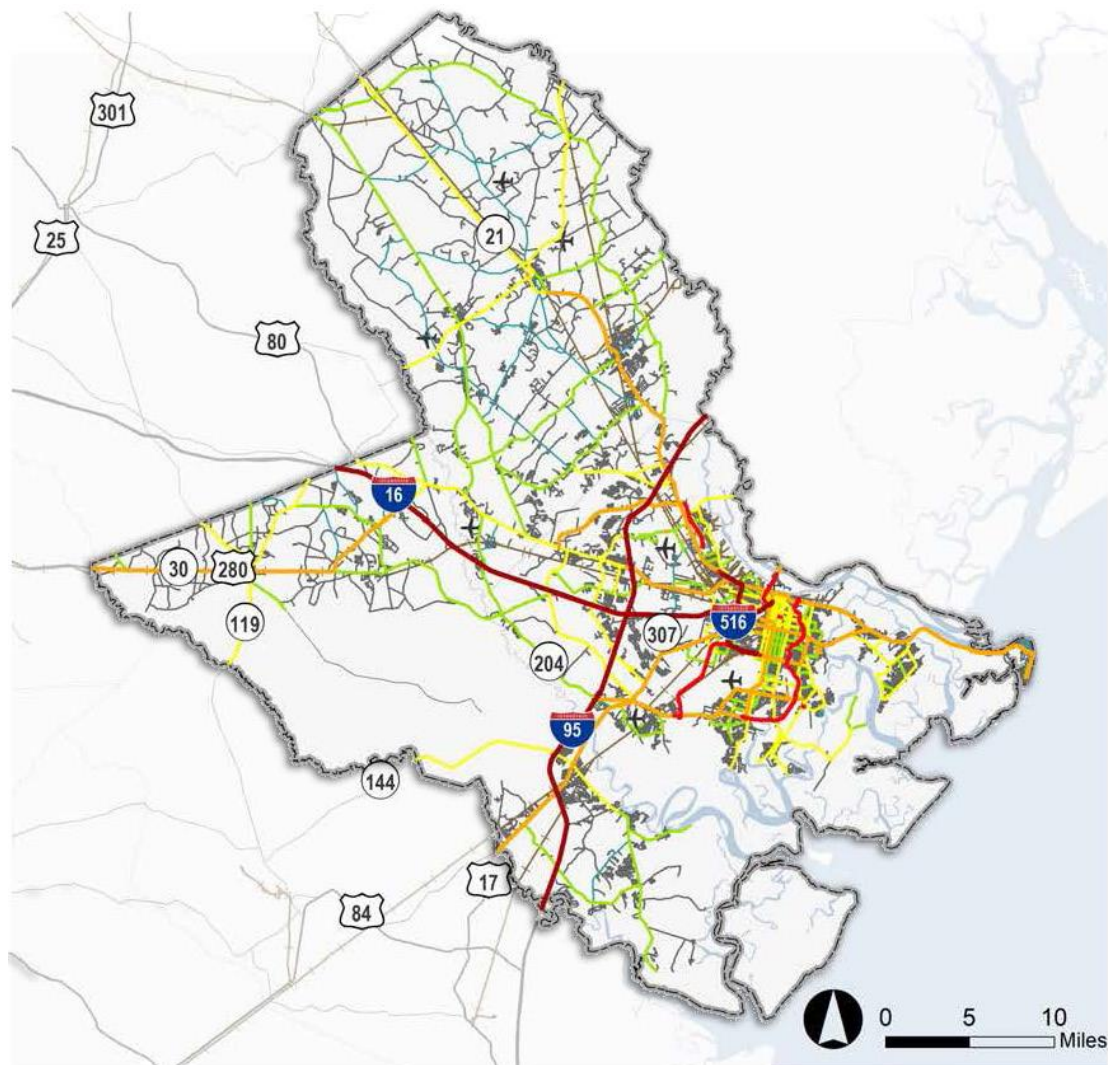
Tổng Quan

Mạng lưới giao thông trong khu vực Savannah bao gồm tất cả các phương thức hỗ trợ việc di chuyển của con người và vận chuyển hàng hóa. Phần nội dung dưới đây mô tả các phương thức giao thông đang phục vụ cho người dân và hàng hóa trong khu vực, cũng như các xu hướng giao thông mới hình thành.

Phân Loại Theo Chức Năng

Toàn khu vực có khoảng 8.694 dặm đường bộ, trong đó gần 71% là đường địa phương.

Phân Loại Theo Chức Năng	Dặm	% trên Tổng số
Xa lộ liên bang	207.92	2.4%
Trục đường chính - Các tuyến xa lộ và cao tốc khác	71.25	0.8%
Trục đường chính - Khác	407.44	4.7%
Trục đường phụ	688.97	7.9%
Đường gom chính và phụ	1,140.37	13.1%
Đường địa phương	6,179.02	71.1%
Tổng	8,693.96	100.0%



Functional Classification

- Xa lộ liên bang
- Trục đường chính - Các tuyến xa lộ và cao tốc khác
- Trục đường chính - Khác
- Trục đường phụ
- Đường gom chính
- Đường gom phụ
- Đường địa phương

- Cảng
- Sân bay
- Đường sắt

Mạng Lưới Vận Tải Hàng Hóa

Hàng hóa được vận chuyển thông qua một hệ thống giao thông tích hợp tất cả các phương thức. Khu vực có một cảng nước sâu, hai tuyến đường sắt Loại I, ba nhà ga đường sắt (trong đó có Mason Mega Rail Terminal), và một sân bay thương mại kiêm vận chuyển dịch vụ hàng hóa. Tất cả được kết nối bởi mạng lưới đường bộ của khu vực, tạo điều kiện cho xe tải di chuyển giữa các trạm trung chuyển liên vận (cảng biển, sân ga đường sắt, sân bay) đến điểm xuất phát hoặc điểm đến của hàng hóa.

Phân Loại Các Tuyến Đường Bộ

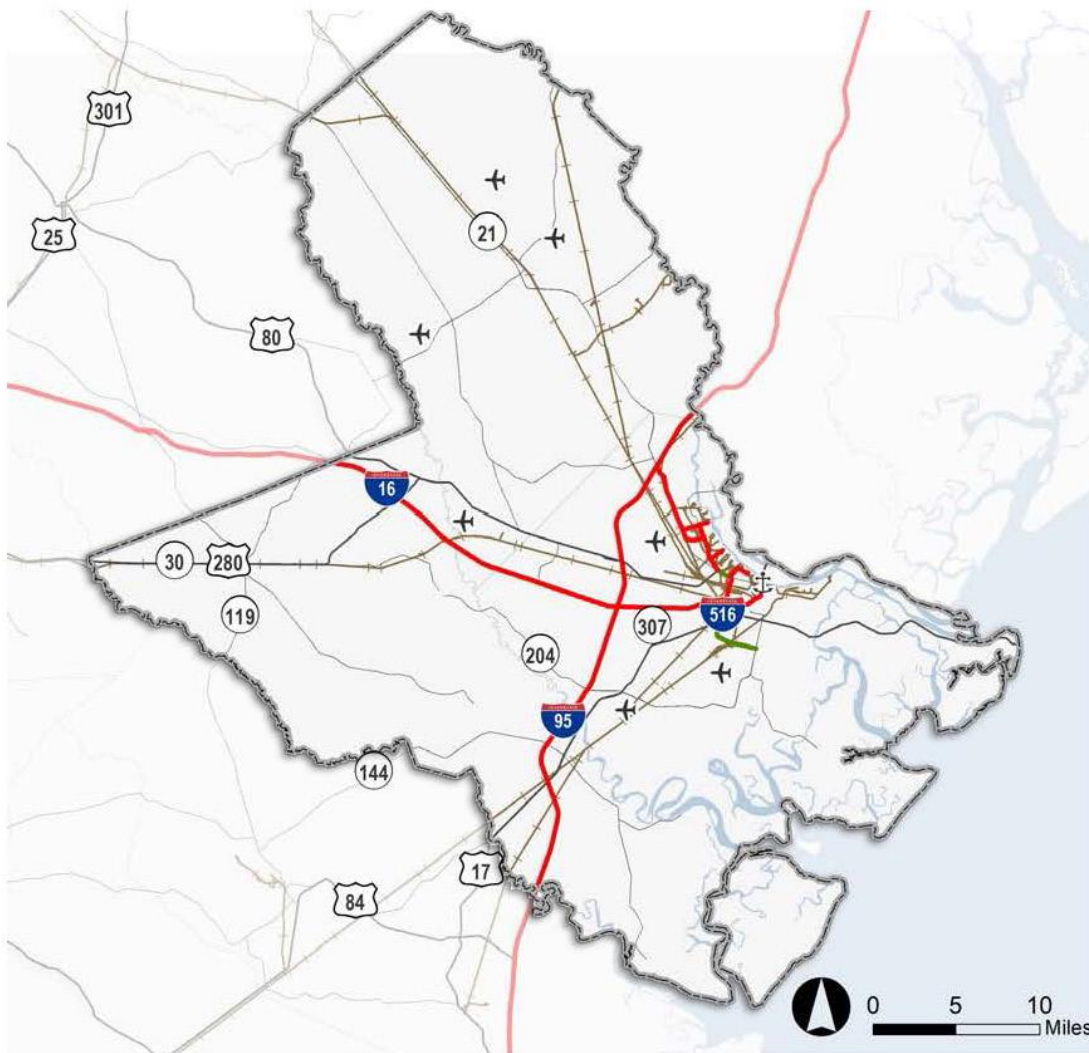
Đường địa phương: các tuyến đường nhỏ, không phù hợp cho việc di chuyển đường dài, thường nằm ở điểm đầu hoặc điểm cuối của hành trình.

Đường gom: chủ yếu phục vụ việc di chuyển nội quận và chuyển tiếp dòng xe từ đường địa phương đến mạng lưới đường trục.

Đường trục phụ: phân phối dòng xe đến các khu vực nhỏ hơn.

Đường trục chính: cho phép xuyên qua nhiều quận với vận tốc tương đối cao.

Xa lộ liên bang: phục vụ việc di chuyển đường dài hơn với vận tốc cao hơn.

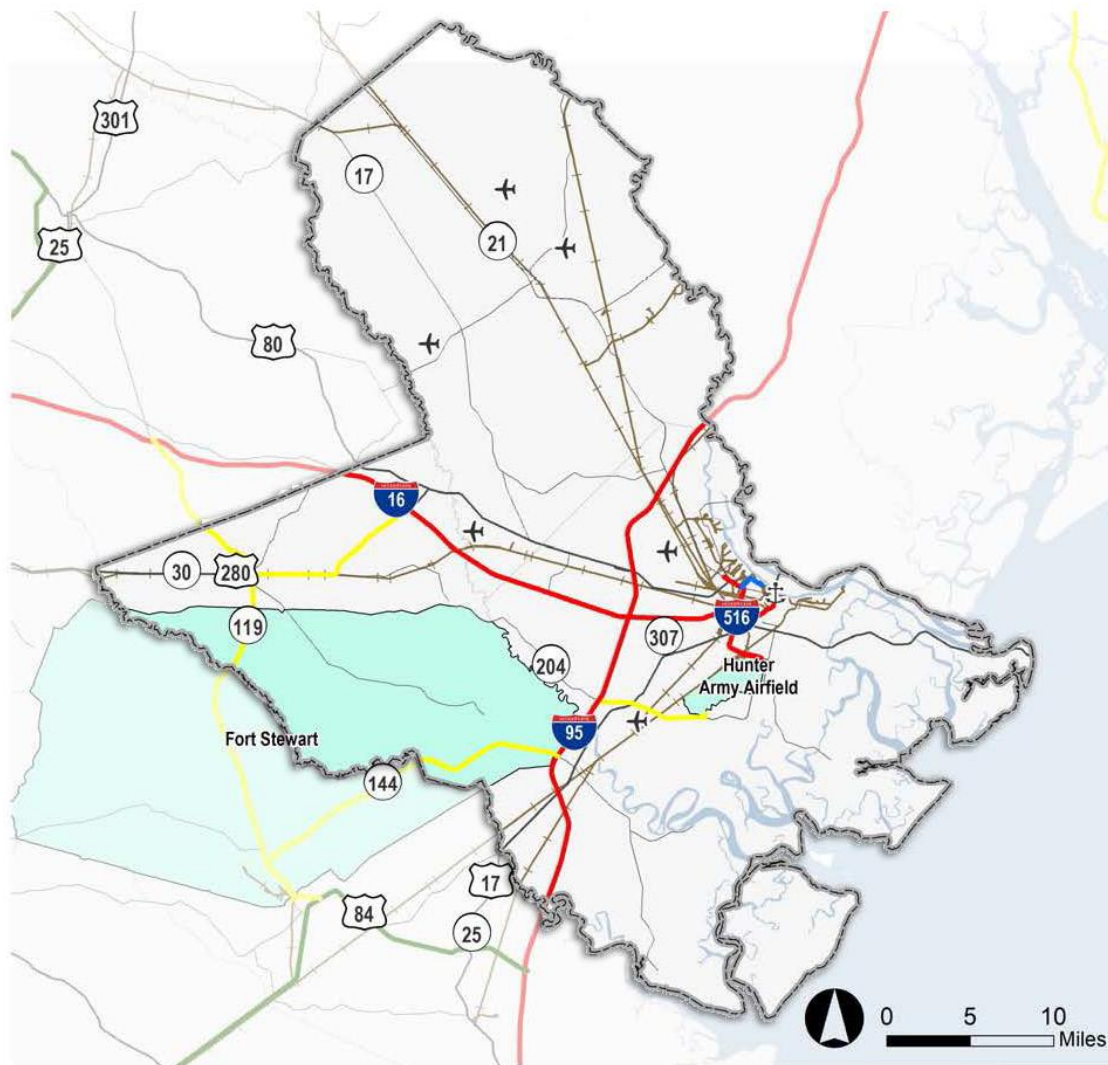


- Hệ thống Xa lộ Vận tải Hàng hóa Chính
- Hệ thống Xa lộ Liên bang Vận tải Hàng hóa Không thuộc tuyến chính
- Cảng
- Sân bay
- Đường sắt

STRAHNET

Mạng lưới Xa lộ Chiến lược (STRAHNET - Strategic Highway Network) là hệ thống các tuyến đường then chốt cho việc huy động trong tình huống khẩn cấp và vận chuyển trong thời bình các loại thiết bị quân sự hạng nặng, nhiên liệu, đạn dược, linh kiện, lương thực và các mặt hàng khác phục vụ hoạt động quân sự của Hoa Kỳ. Hệ thống này mang đến khả năng phòng thủ, liên thông và ứng phó khẩn cấp cho các cơ sở quân sự của quốc gia.

STRAHNET trải dài trên hơn 62.000 dặm đường, bao gồm các tuyến đường thuộc và không thuộc hệ thống Xa lộ Liên bang. Nó bao gồm tất cả các tuyến Xa lộ Liên bang trong khu vực. Nó cũng bao gồm các tuyến hành lang kết nối đến Hunter Army Airfield và Fort Stewart trong các quận Bryan và Liberty. Các hành lang này bao gồm US 280, SR 67, SR 119, SR 144 và SR 204.



- Xa lộ Liên bang
- STRAHNET (trừ Xa lộ Liên bang)
- Kết nối liên phương thức & STRAHNET (trừ Xa lộ Liên bang)
- Tuyến kết nối STRAHNET

Đường Sắt

Các quận Bryan, Chatham và Effingham trong khu vực Savannah là một nút giao thông then chốt trong hệ thống vận tải hàng hóa bằng đường sắt của toàn bang, với tầm quan trọng ngày một gia tăng khi Cảng Savannah liên tục phá vỡ kỷ lục về khối lượng hàng hóa theo từng năm. Các dự án mở rộng năng lực đường sắt đang được triển khai tại Cảng Savannah sẽ tiếp tục củng cố vị thế của khu vực với vai trò là trung tâm vận tải hàng hóa trọng điểm của Georgia và khu vực Đông Nam Hoa Kỳ, và dịch vụ vận tải hàng hóa bằng đường sắt sẽ tiếp tục giữ vai trò chủ đạo trong những năm tới. Hiện có tổng cộng 278,9 dặm mạng lưới vận tải hàng hóa trong ba quận này.

CSXT Transportation (CSXT)

Norfolk Southern Railway Company (NS)

Georgia Central Railway (GC)

Savannah Port Terminal Railroad (SAPT)

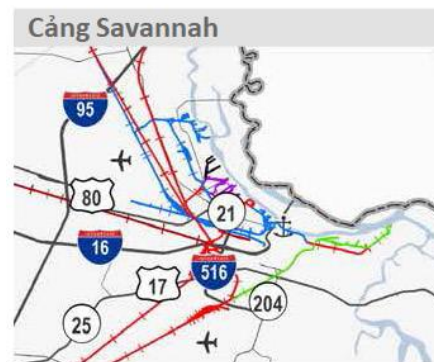
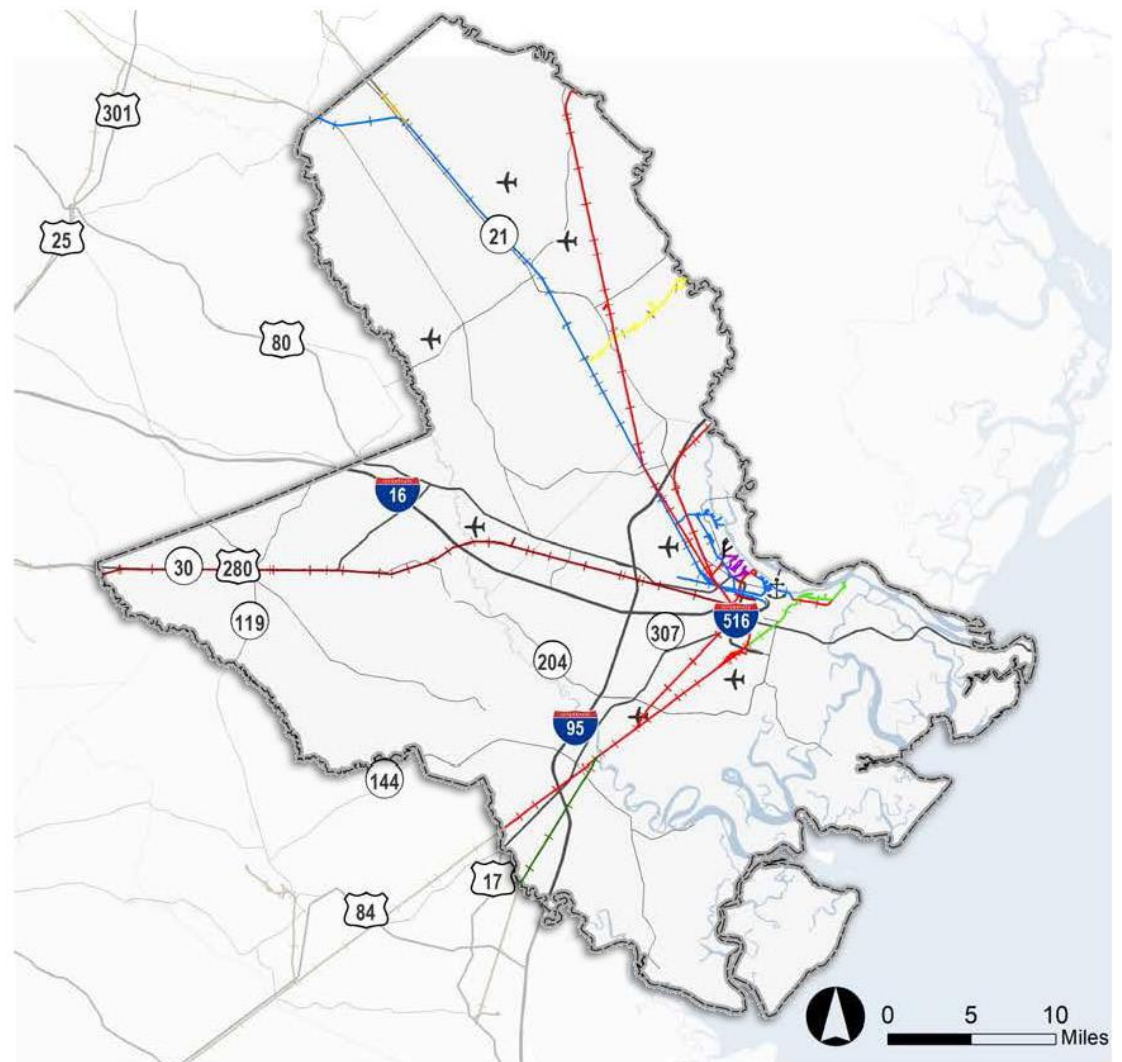
PVTX (PVTX)

Savannah & Old Fort Railroad (SVHO)

Riceboro Southern Railway (RSOR)

Ogeechee Railroad Company (ORC)

Allegheny & Western Railway Company (AWRY)



Đường sắt

—	ORC
—	PVTX
—	NS
—	RSOR
—	AWRY
—	SAPT
—	GC
—	SVHO

Sân Bay

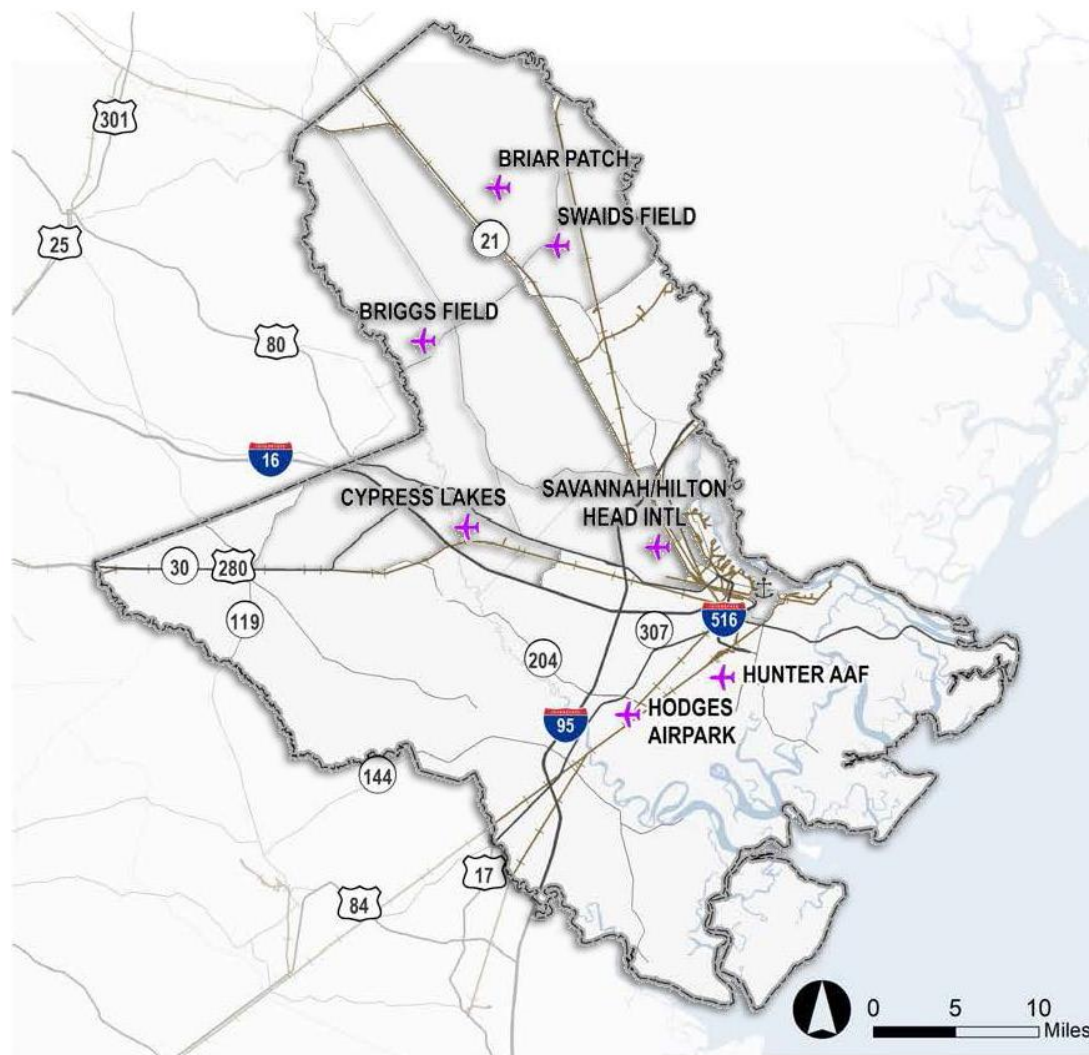
Sân bay Quốc tế Savannah/Hilton Head (SAV) là một sân bay phục vụ cả mục đích thương mại và quân sự tại Savannah, Georgia, Hoa Kỳ. Ga hành khách của sân bay kết nối trực tiếp với Xa lộ Liên bang I-95, nằm giữa Savannah và thành phố ngoại ô Pooler.

Sân bay Quốc tế Savannah/Hilton Head là sân bay thương mại chính của Savannah, khu vực Coastal Empire thuộc Đông Nam Georgia và khu vực Lowcountry thuộc South Carolina, nơi thị trấn nghỉ dưỡng Hilton Head chiếm khoảng 40% tổng lưu lượng hành khách.

Tại bang Georgia, SAV là sân bay thương mại đông khách thứ nhì, chỉ xếp sau Sân bay Quốc tế Hartsfield –Jackson Atlanta. SAV hiện đang được khai thác bởi các hãng hàng không như Delta (cùng Shuttle America thuộc Delta Connection), JetBlue, United Airlines, American Airlines, American Eagle, Air Canada, Allegiant Air and Sun Country Airlines.

Sân bay Quốc tế Savannah/Hilton Head còn là trụ sở toàn cầu của Gulfstream Aerospace. Phi đội Không vận 165 thuộc Lực lượng Vệ binh Quốc gia Không quân Georgia cũng đặt căn cứ tại đây.

SAV còn là sân bay công cộng duy nhất có chức năng xử lý hàng hóa trong khu vực Savannah. Các đơn vị chuyên vận chuyển hàng hóa bao gồm Air Cargo Carriers, Federal Express (FedEx), Martinaire Aviation, Sky Way Enterprises và Suburban Air Freight.



- ✈ Sân bay
- ⚓ Cảng
- Đường sắt

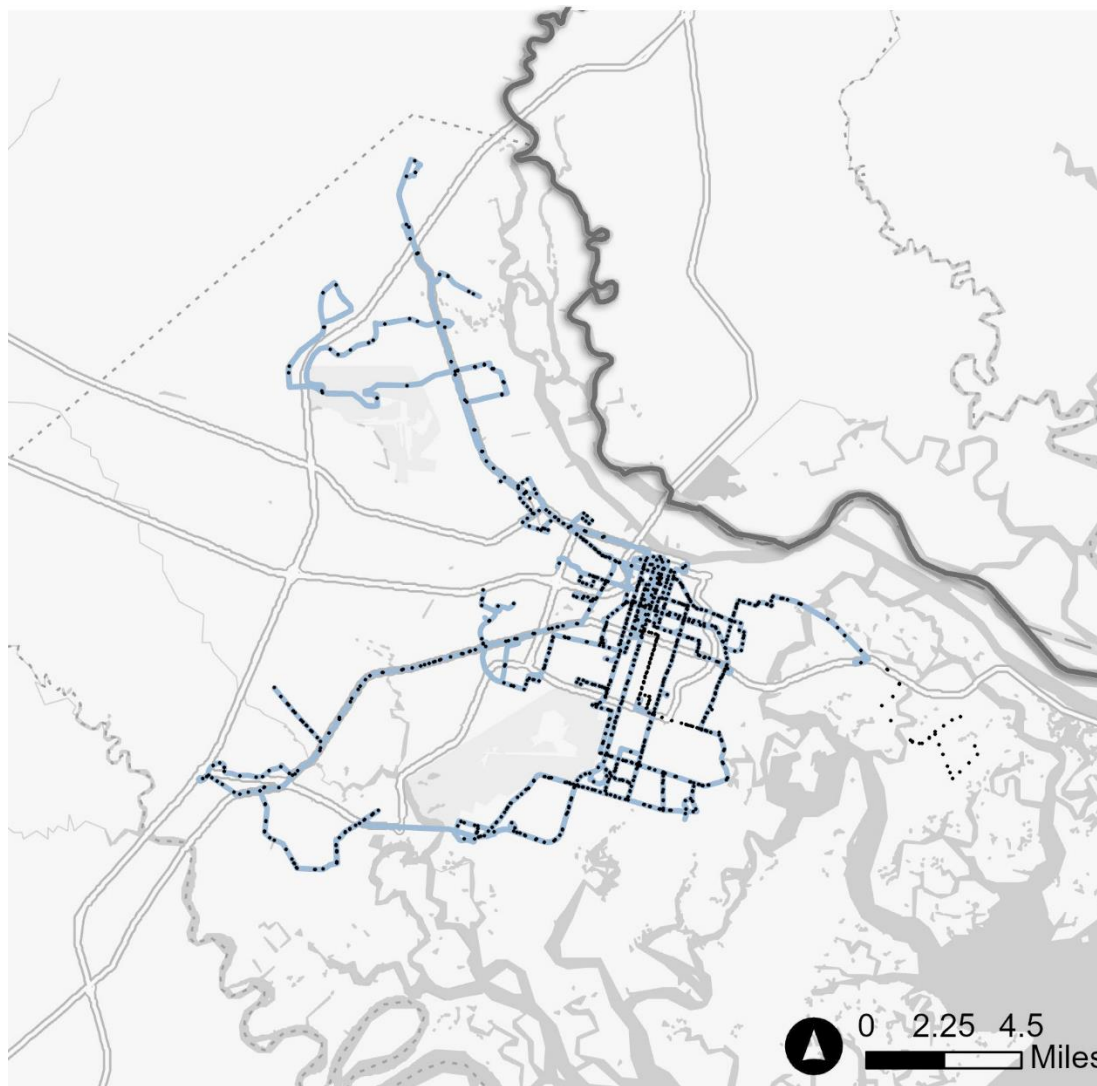
Tuyến Xe Buýt

Chatham Area Transit (CAT - Hệ thống giao thông công cộng Khu vực Chatham) là cơ quan chịu trách nhiệm cung cấp dịch vụ giao thông công cộng cho khu vực Savannah, bao gồm dịch vụ xe buýt và phà tại Thành phố Savannah, một số khu vực chưa hợp nhất thuộc Quận Chatham, cùng một số khu vực thuộc Garden City và Port Wentworth. Có gần 300.000 người đang sinh sống trong phạm vi phục vụ của CAT. Trong năm 2022, CAT đã cung cấp 1,7 triệu chuyến đi, bao gồm các tuyến cố định, dịch vụ paratransit cho người khuyết tật và phà.

Mạng lưới tuyến xe buýt cố định của CAT hoạt động dựa trên sự kết hợp giữa hai mô hình "Ô Bàn Cờ" và "Hub and Spoke". Mô hình Ô Bàn Cờ, với các tuyến xe buýt chạy trên các tuyến đường song song tạo điều kiện cho việc chuyển hướng tại các giao lộ, được áp dụng tại khu trung tâm Savannah, từ các khu phố cổ kéo dài xuống phía Nam đến Anderson Street. Các tuyến xe buýt hoạt động trên hầu hết các tuyến đường chính theo hướng bắc/nam và đông/tây, cho phép hành khách chuyển sang các tuyến xe buýt khác của CAT tại các giao lộ chính.

Các Dịch Vụ Khác:

- Chương trình thí điểm SMART Microtransit và dịch vụ CAT SMART đáp ứng tiêu chuẩn của ADA
- AT Mobility: Dịch vụ paratransit bổ sung nhằm đáp ứng các yêu cầu của Đạo luật Người khuyết tật Hoa Kỳ (ADA) năm 1990
- Savannah Belles Ferry cung cấp dịch vụ phà miễn phí đưa hành khách qua Sông Savannah, qua lại giữa trung tâm Savannah và Đảo Hutchinson



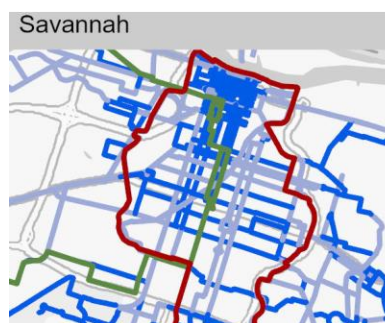
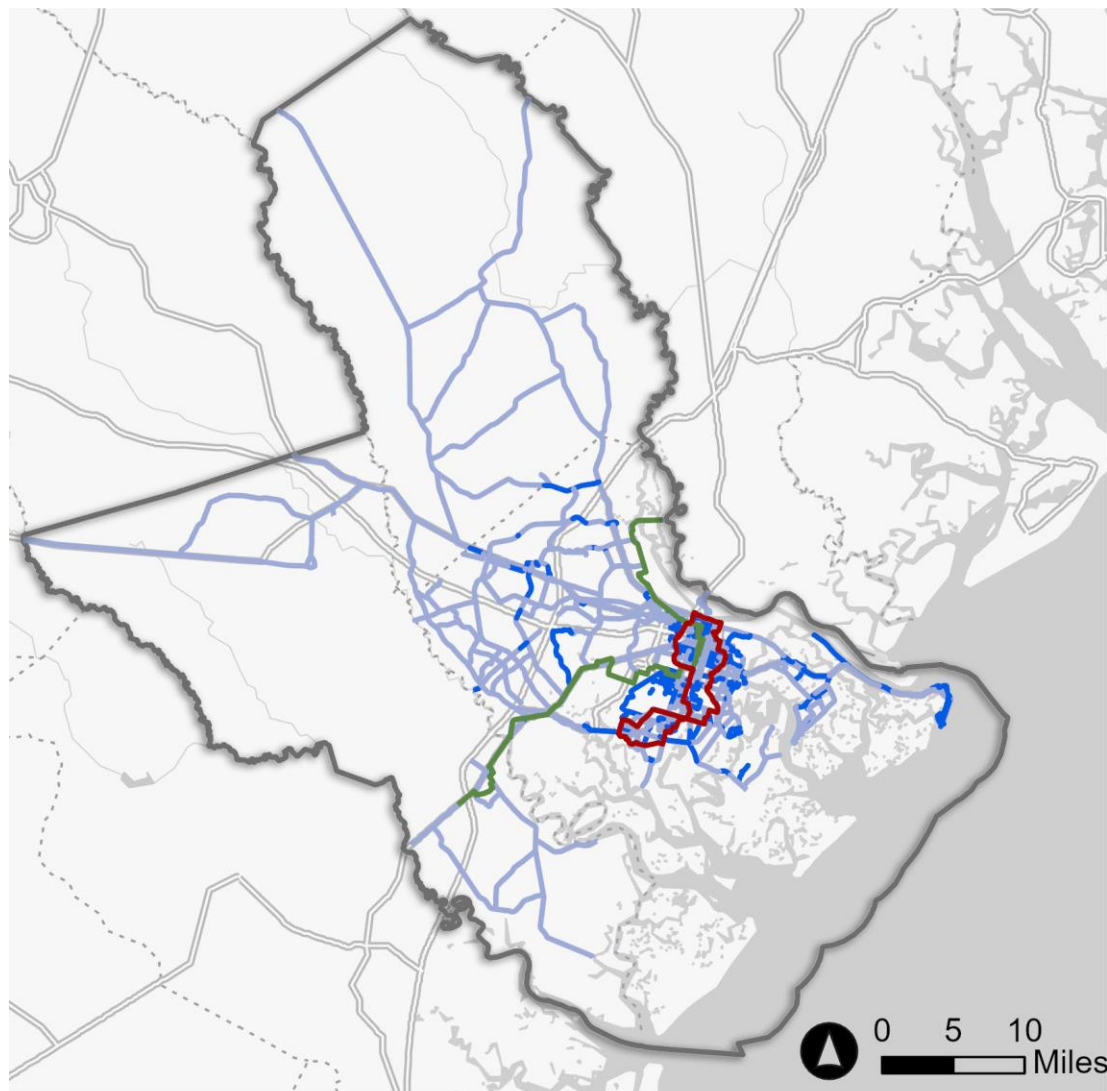
- Các tuyến xe buýt của CAT
- Các trạm xe buýt của CAT

Tuyến Xe Đạp

CORE MPO và chính quyền địa phương cam kết cung cấp các cơ sở hạ tầng liên thông và an toàn cho người đi bộ và đi xe đạp. Nhiều tuyến đường mòn và làn đường dành cho xe đạp đã được hoàn thành hoặc đang trong quá trình triển khai. Mạng lưới giao thông dành cho xe đạp bao gồm các tuyến đường đa dụng, làn đường dành cho xe đạp và lề đường trái nhựa. Mục tiêu của mạng lưới này là cung cấp một nền tảng để liên kết các mạng lưới xe đạp nhỏ trong khu vực. Mạng lưới này là cơ sở định hướng nhằm kết nối các mạng lưới xe đạp nhỏ hơn trong khu vực.

Đội ngũ CORE MPO sẽ tiến hành kiểm kê toàn diện các tuyến đường xe đạp và vỉa hè trong khu vực nhằm ghi nhận vị trí và tình trạng của các vỉa hè, từ đó xác định các dự án cải tạo cần được đưa vào Kế hoạch Giao thông Phi Cơ giới (NMTP) của CORE MPO. Ủy ban Cố vấn về Xe đạp và Người đi bộ (BPAC) của CORE MPO sẽ phối hợp với chính quyền tiểu bang và địa phương để triển khai các dự án xe đạp/người đi bộ được ưu tiên trong kế hoạch này.

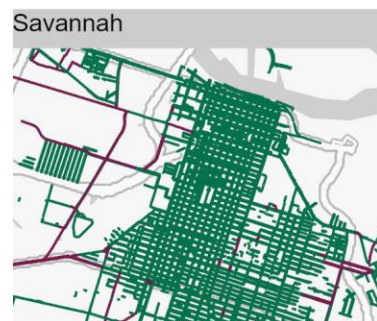
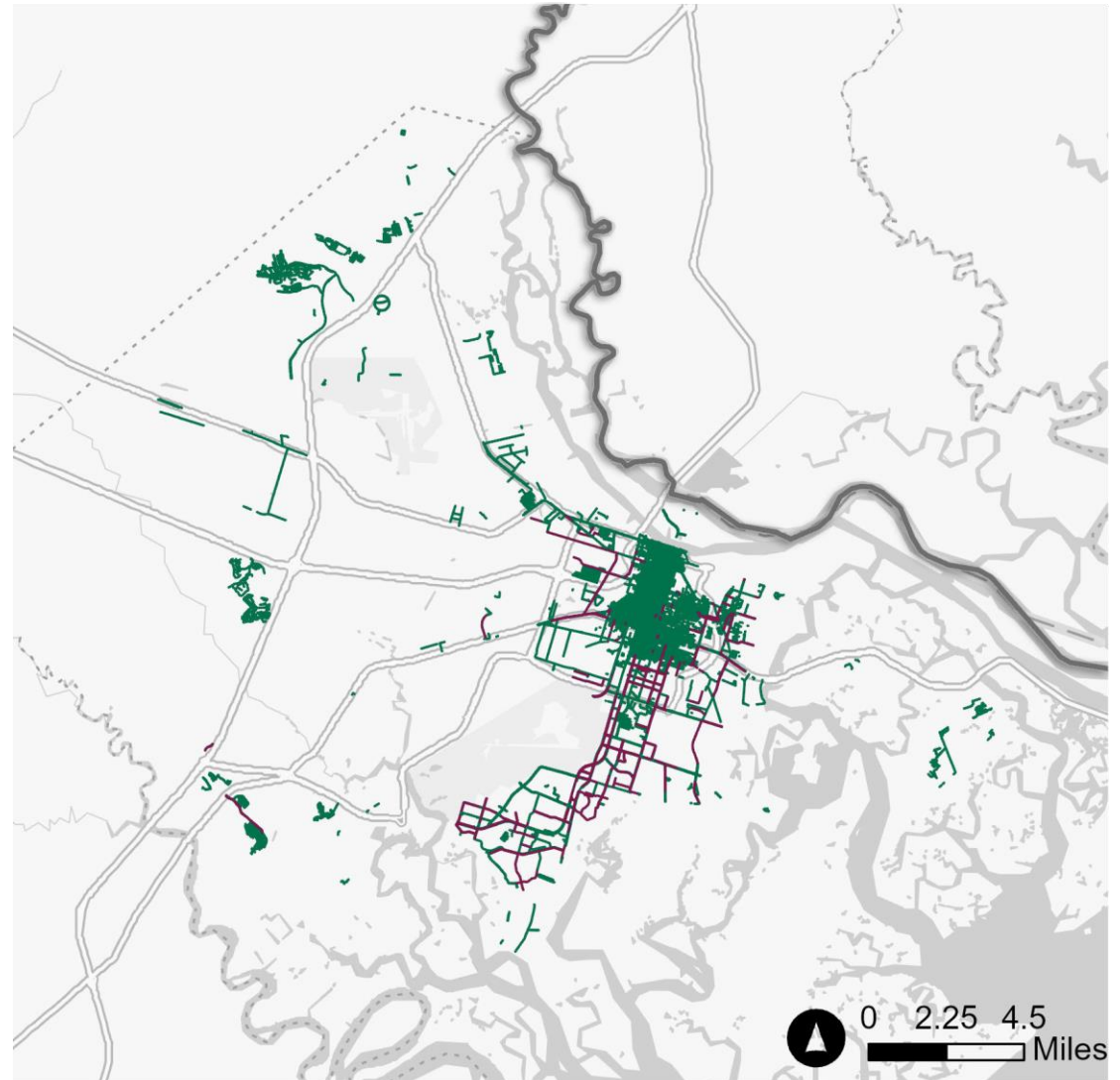
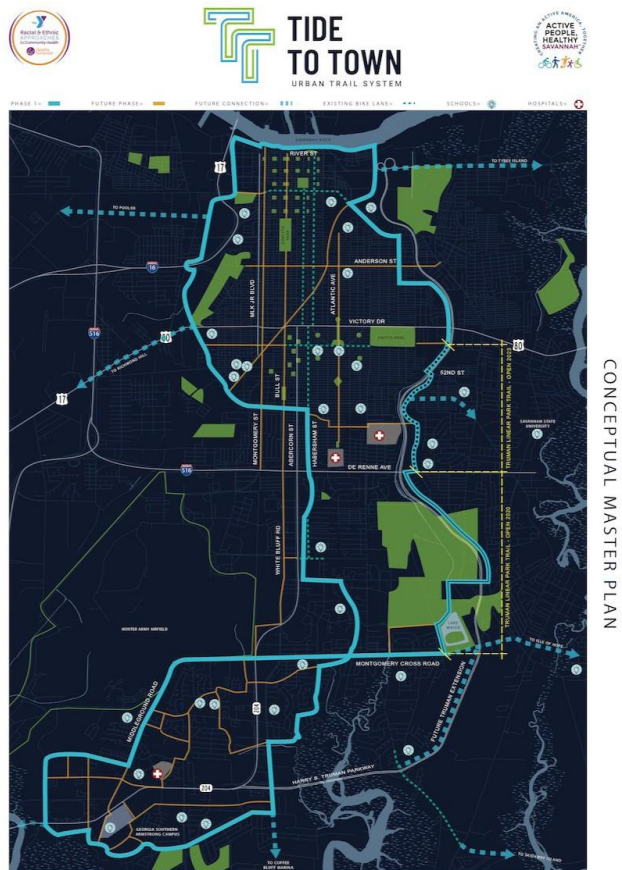
Hơn 400 dự án xe đạp/người đi bộ/đường mòn đã được ghi nhận trong NMTP. Các nhân viên của MPO và BPAC đang tiến hành xác định thứ tự ưu tiên của các dự án này. MTP 2050 sẽ lấy NMTP làm cơ sở để triển khai các dự án xe đạp/người đi bộ, đồng thời dành riêng 3% tổng nguồn tài chính cho các dự án xe đạp/người đi bộ/đường mòn.



- Các tuyến xe đạp được đề xuất
- Các tuyến xe đạp hiện có
- East Coast Greenway
- Tide To Town

Via Hè

Có một mạng lưới vỉa hè quy mô lớn, đặc biệt là tại Thành phố Savannah. Tiếp bước nhiều cộng đồng trên toàn bang Georgia, cộng đồng dân cư của Savannah cũng đang chung tay xây dựng một hệ thống đường mòn đô thị mang dấu ấn riêng của Savannah. Tide to Town sẽ là một mạng lưới các tuyến đường được bảo vệ dành cho người đi bộ và đi xe đạp, kết nối tất cả các khu dân cư của Savannah. Tide to Town sẽ tích hợp các dự án hiện có và đang được quy hoạch, bao gồm Truman Linear Trail và Springfield Canal Trail. Cốt lõi của hệ thống là một tuyến đường dài 30 dặm bao quanh Thành phố Savannah.



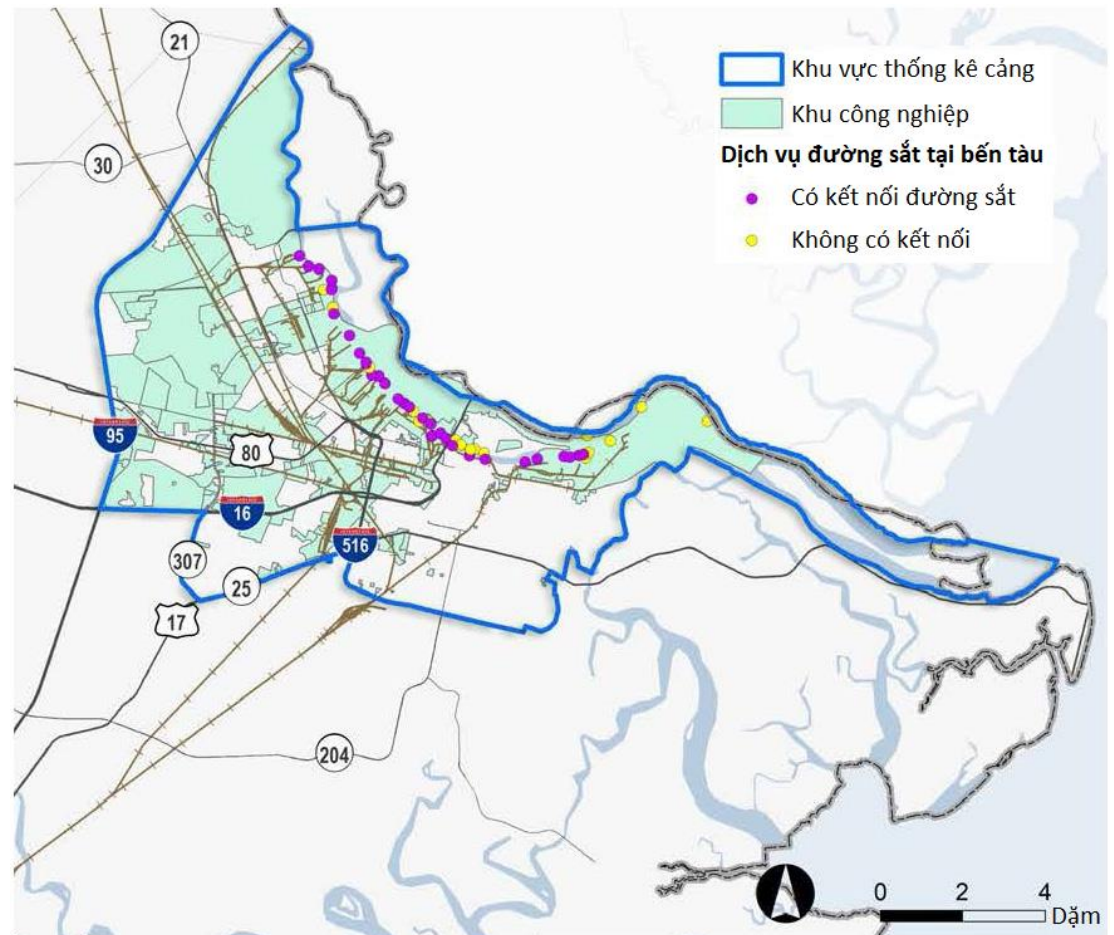
- Via hè hiện có
- Via hè được đề xuất

Cảng Savannah

Cảng Savannah và Cơ quan Cảng vụ Georgia (GPA) tiếp tục đóng vai trò là đầu mối giao thông quan trọng và động lực kinh tế chủ chốt của khu vực Savannah và tiểu bang Georgia. Tại Hoa Kỳ, Cảng Savannah là cảng container lớn nhất và phát triển nhanh nhất, đồng thời là cảng container bận rộn thứ ba sau L.A./ Long Beach và New York-New Jersey. Đây là cửa ngõ xuất khẩu nông sản lớn nhất cả nước.

Cảng bao gồm hai bến tàu nước sâu: Garden City Terminal và Ocean Terminal. Garden City Terminal xử lý hàng container và có tích hợp hệ thống đường sắt liên vận ngay tại bến tàu. Cả hai công ty Norfolk Southern (NS) và CSX Transportation đều hoạt động tại Mason Mega Rail Terminal trong Garden City Terminal. Ocean Terminal xử lý hàng container, hàng rời (breakbulk) và Ro/Ro (roll-on/roll-off), nhưng hiện đang được chuyển đổi để tập trung vào hàng container. Ocean Terminal cũng có kết nối đường sắt ngay tại bến tàu do NS và CSX vận hành.

Dự án Mở rộng Cảng Savannah, hoàn thành vào năm 2020, hiện đang góp phần mang lại việc làm và thúc đẩy hoạt động thương mại trên toàn quốc. Dự án này cho phép các tàu chở hàng lớn hơn và hiện đại hơn lưu thông trên sông một cách linh hoạt hơn. Tổng tác động kinh tế mà các cảng nước sâu của Georgia mang lại cho tiểu bang là 84 tỷ USD. Cơ quan Cảng vụ Georgia mang lại hơn 369.000 việc làm và khoảng 20,4 tỷ USD thu nhập cá nhân mỗi năm.



Điều Phối Giao Thông Và Công Nghệ Tiên Tiến

Tập trung cải thiện giao thông thông qua các hoạt động điều phối và công nghệ tiên tiến có thể duy trì và thậm chí khôi phục hiệu suất của hệ thống giao thông hiện có trước khi cần mở rộng hệ thống. Trung tâm Điều phối Giao thông của Thành phố Savannah và Chương trình Đèn tín hiệu Linh hoạt của Thành phố Pooler là hai sáng kiến đổi mới tiêu biểu trong khu vực CORE MPO.



***Công ty Mạng lưới Giao thông (TNC)
hoặc Dịch vụ Đặt xe/Chia sẻ chuyến đi***



Dịch vụ Microtransit của CAT



***Chương trình Điều phối Giao thông
Khu vực Savannah (SRTOP) của GDOT***



Biển báo thông tin động (DMS) của GDOT



***Savannah College of Art & Design
Dịch vụ xe buýt công cộng Bee Line
và Chia sẻ Xe đạp/Xe scooter***



Xe không người lái và Xe tự hành



Sự Tham Gia Của Cộng Đồng

Tổng Quan

Sự tham gia của cộng đồng là một trong những yếu tố quan trọng nhất của Kế Hoạch Cùng Tiến Về Phía Trước 2050. Từ trước đến nay, CORE MPO luôn lồng ghép ý kiến của người dân và các bên liên quan vào quá trình quy hoạch. MPO đã tạo ra hàng loạt cơ hội để thu thập ý kiến trong suốt quá trình xây dựng Kế Hoạch này.

Trong quá trình xây dựng Kế hoạch, CORE MPO đã phối hợp với nhiều đối tác quy hoạch và các cơ quan chính quyền địa phương trong khu vực. Chẳng hạn, đội ngũ MPO đã chủ trì hoặc tham dự các cuộc họp tại tòa thị chính của các quận Bryan, Chatham và Effingham nhằm đảm bảo rằng cơ quan chính quyền của các quận này nắm rõ quá trình lên kế hoạch MTP 2050 và có thể đóng góp ý kiến dựa trên nhu cầu của cộng đồng địa phương.

Đội ngũ nhân viên cũng đã chia sẻ thông tin về MTP trong các cuộc họp dân cư trên toàn khu vực nhằm giúp người dân hiểu rõ vai trò của MPO cũng như tác động của MTP 2050. Ngoài ra, CORE MPO còn hợp tác với các tổ chức như GDOT, Chatham Area Transit, Bike/Walk Savannah, Healthy Savannah và các ủy ban cố vấn của CORE MPO. Quá trình làm việc với nhiều nhóm khác nhau đã góp phần tạo nên một quy trình có sự tham gia toàn diện của cộng đồng và bao quát mọi phương thức giao thông.

CORE MPO còn làm việc và phối hợp chặt chẽ với các đối tác trong khu vực. MPO có mối quan hệ mật thiết với các MPO lân cận, bao gồm MPO Khu vực Hinesville tại Quận Liberty và MPO Nghiên cứu Giao thông Khu vực Lowcountry (LATS) tại South Carolina. Đội ngũ nhân sự của hai tổ chức này luôn được chào đón tham gia các cuộc họp về chính sách của Ủy ban MPO, và đội ngũ CORE MPO cũng thường xuyên tham dự các cuộc họp về chính sách của Hinesville và LATS. Sự phối hợp trong các nỗ lực quy hoạch chuyên biệt có khả năng ảnh hưởng rộng, chẳng hạn như đánh giá vận tải hàng hóa, cũng diễn ra thường xuyên.



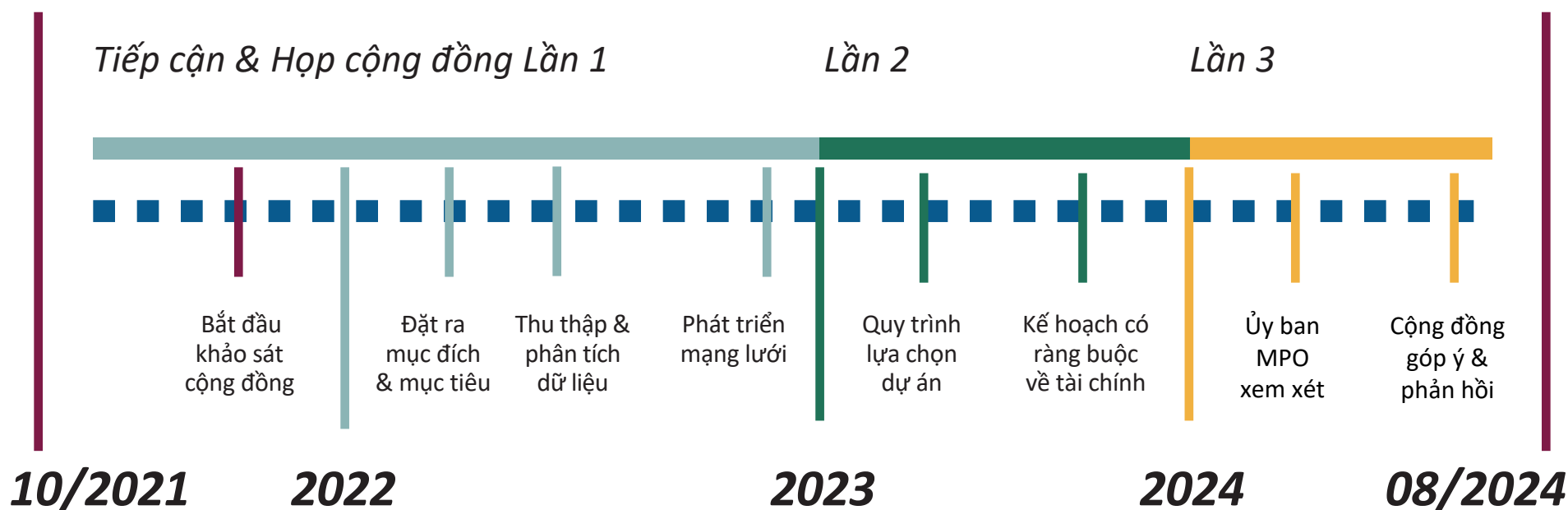
Lộ Trình Thời Gian

Tuân theo quy định của luật pháp liên bang, CORE MPO đã phát triển, duy trì và cập nhật Kế Hoạch Sự Tham Gia Của Cộng Đồng. Nhằm đảm bảo bản cập nhật của MTP đáp ứng hoặc vượt mức các tiêu chuẩn của liên bang, kế hoạch nêu rõ các chiến lược thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng, chẳng hạn như các sự kiện trực tiếp, các buổi thuyết trình trực tuyến, các cuộc khảo sát hoặc các hoạt động tiếp cận cộng đồng. Các cuộc họp được tổ chức tại những mốc quan trọng của dự án nhằm đảm bảo ý kiến cộng đồng được ghi nhận ở mọi giai đoạn của Kế Hoạch. Địa điểm họp được lựa chọn tại những nơi mà tất cả mọi người có thể dễ dàng tiếp cận, gần các phương tiện giao thông công cộng và các cộng đồng thiểu thốn dịch vụ giao thông.

Quá trình cập nhật MTP 2050 được thực hiện thông qua ba lần họp cộng đồng và/hoặc các sự kiện mở nhằm thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng tại các giai đoạn quan trọng: 1) Khởi động Kế Hoạch, (2) Báo cáo tiến độ và (3) Trình bày phiên bản chính thức. Các cuộc họp thường được tổ chức ngoài giờ hành chính (vào buổi tối và cuối tuần) nhằm tạo điều kiện cho người dân tham dự. Các buổi thuyết trình trực tuyến cũng được cung cấp cho những người không thể đến địa điểm tổ chức cuộc họp.

Khởi Động Kế Hoạch

Thông Qua Kế Hoạch



Phương Pháp Tiếp Cận

Ý kiến từ cộng đồng là một phần thiết yếu của quá trình này. Cộng đồng đã chỉ ra các khu vực có vấn đề, chia sẻ trải nghiệm cá nhân khi sử dụng hệ thống giao thông và bày tỏ mong muốn về hướng phát triển của hệ thống này.

MTP 2050 là một kế hoạch đa phương thức, với sự đóng góp từ nhiều nỗ lực quy hoạch hiện đang được triển khai. CORE MPO đã phối hợp với các đối tác quy hoạch và các cộng đồng dân cư để tổ chức các cuộc họp nhằm thu thập ý kiến đóng góp. Mặc dù MPO đã tổ chức các cuộc họp cộng đồng và họp ủy ban trong quá trình cập nhật kế hoạch, đây chỉ là một phần của một chiến lược tiếp cận rộng hơn, bao gồm truyền thông báo chí, mạng xã hội, internet, khảo sát và hợp tác với các hiệp hội khu dân cư địa phương.

Ngoài các cuộc họp và sự kiện tiếp cận cộng đồng, đội ngũ CORE MPO cũng đã trao đổi với chính quyền địa phương trong khu quy hoạch, bao gồm Quận Bryan, Pooler và Đảo Tybee.

Những ý kiến này đã được tích hợp vào MTP 2050 theo nhiều cách khác nhau. Thứ nhất, các ý kiến được dùng để điều chỉnh các mục đích và mục tiêu của kế hoạch. Thứ hai, ý kiến của cộng đồng có ảnh hưởng đến kế hoạch tài chính. Ví dụ, ngân sách dành cho phương tiện phi cơ giới và phương tiện công cộng đã được tăng lên so với MTP 2045, phản ánh ý kiến thu được từ người dân trong các cuộc khảo sát và các sự kiện, nêu rõ nhu cầu cải thiện phương tiện công cộng và hạ tầng cho người đi bộ và đi xe đạp.

Ý kiến của công chúng cũng sẽ được tích hợp vào các tài liệu quy hoạch khác, chẳng hạn như Kế hoạch Cộng đồng cùng tham gia, và được chia sẻ với các chính quyền địa phương trong khu vực CORE MPO để đảm bảo các nhà hoạch định chính sách có thể tiếp cận và giải quyết các vấn đề giao thông địa phương.





Sự kiện Hello Neighbor SAV tại Holly Heights



Họp cộng đồng tại Quận Effingham



Tranh tô màu



Khảo sát & Bản đồ Tương tác

Get Involved

Public involvement is crucial in the 2050 Metropolitan Transportation Plan update! You are the transportation system users and all the decisions made will affect your everyday life. We need your input on updating the 2050 MTP. Your input will provide recommendations that reflect real world solutions to improve the overall quality of life for you and other residents in the region. Please use the following methods to let us know what you think of our transportation system and what kind of improvements you would like to see.

- Take the **2050 MTP Survey** to provide your feedback on transportation investment priorities

ENGLISH VERSION

VERSIÓN EN ESPAÑOL

中文问卷

PHIÊN BẢN VIỆT NAM

- Take the **2050 MTP Map Survey** to report your travel problems of different modes and suggest solutions in specific locations

2050 MTP MAP SURVEY

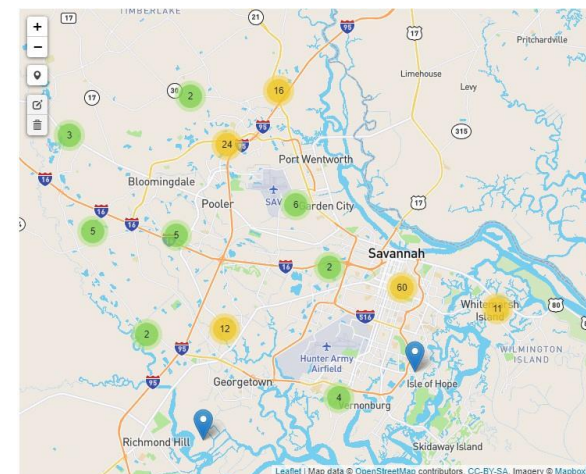
- Take the **Freight Plan surveys** below to let us know freight problems you encounter

FREIGHT PLAN UPDATE SURVEY

FREIGHT PLAN UPDATE MAP SURVEY

- Visit the 2050 MTP website to get updates on the plan development process and provide comments

- Be sure to follow & like on our **social media** to get the latest updates on meetings and surveys







Các Dự Án Của Chúng Ta

Tổng Quan

MTP 2050 lựa chọn dự án bằng một phương pháp luận chuẩn xác. Quy trình lựa chọn được thiết kế dựa trên quy trình quy hoạch và lập kế hoạch đầu tư dựa trên hiệu quả hoạt động (PBPP), đồng thời tuân thủ tất cả các quy định của tiểu bang và liên bang.

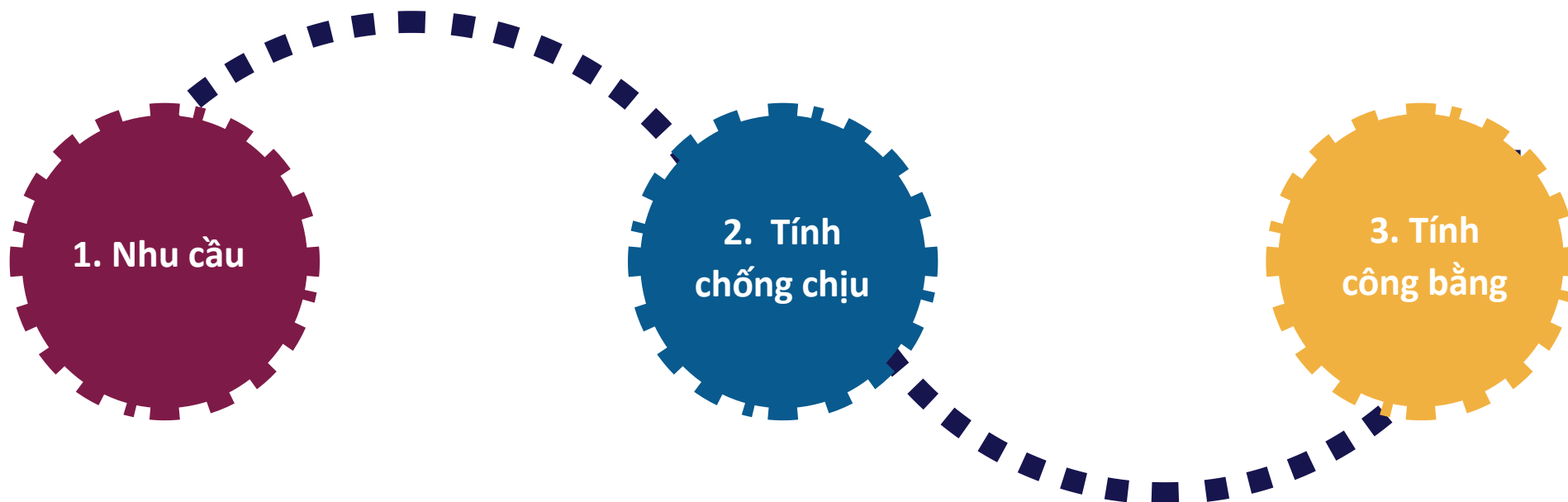
Quy trình này gắn kết quy hoạch sử dụng đất và giao thông, một hướng tiếp cận toàn diện và phù hợp với bối cảnh địa phương, cũng như tập trung vào khả năng di chuyển, tính bền vững và chất lượng cuộc sống của cư dân lẫn du khách.

Quy trình xác định thứ tự ưu tiên đặt ra hệ thống và phương pháp dùng cho việc xác định thứ tự ưu tiên của các dự án được khuyến nghị trong Kế hoạch Giao thông Đô thị 2050 của CORE MPO. Việc xác định thứ tự ưu tiên đóng vai trò then chốt trong công tác quy hoạch giao thông khu vực, vì cần cân nhắc đến nhiều

loại nhu cầu đa dạng và các khoản chi phí đầu tư hạ tầng cao. Nhờ đó, các nhà hoạch định chính sách có thể phân bổ nguồn lực hữu hạn của mình vào những vấn đề cấp bách nhất.

Quy trình xác định thứ tự ưu tiên bao gồm ba tầng sàng lọc phân tích: nhu cầu giao thông, tính chống chịu của hệ thống và tính công bằng trong giao thông. Ba tầng sàng lọc này được xác lập dựa trên các nghiên cứu nghiêm ngặt về các thách thức hiện tại trong giao thông và các giải pháp nhằm giảm thiểu tác động của chúng. Các tầng sàng lọc được thiết kế dựa trên các mục đích trong công tác quy hoạch dài hạn của CORE MPO. Việc chấm điểm được thực hiện dựa trên các nguồn dữ liệu và công cụ hiện có, đồng thời kết hợp các ý kiến phản hồi từ cộng đồng, nhận thức về nguồn lực hữu hạn và các mục tiêu chính sách tổng thể để định hướng các quyết định đầu tư giao thông.

Sàng Lọc Thứ Tự Ưu Tiên Của Dự Án



Sàng Lọc Theo Nhu Cầu

CORE MPO đã xây dựng quy trình xác định thứ tự ưu tiên dựa trên hiệu quả hoạt động trong khuôn khổ các mục đích và yếu tố quy hoạch đã đề ra. Quy trình này cũng tuân thủ nguyên tắc "SMART" của Cơ quan Quản lý Xa lộ Liên bang (FHWA), nhấn mạnh việc tận dụng dữ liệu sẵn có và tránh tạo gánh nặng không cần thiết cho đội ngũ nhân sự. Quy trình này dựa trên nhiều biến số định lượng và định tính, kết hợp với một hệ thống trọng số để chấm điểm ưu tiên cho từng dự án.

Các tiêu chí được đánh giá trong tầng sàng lọc này bao gồm: Mức độ Phục vụ (LOS) của Tuyến đường, Lưu lượng Xe tải Trung bình Hàng ngày Trong năm (AADTT), tình trạng mặt đường, khả năng kết nối đến các đầu mối vận tải hàng hóa, khả năng kết nối các trung tâm dân cư với các trung tâm hoạt động, mật độ tai nạn của các phương tiện cơ giới và tỷ lệ tai nạn của các phương tiện vận tải hàng hóa.

MTP 2045 đã được phân tích nhằm xác định những dự án nào đã được triển khai kể từ khi kế hoạch này được công bố, và liệu các dự án còn lại có nên được chuyển tiếp sang MTP 2050 hay không. Các dự án chưa triển khai được phân loại theo Dải Chi Phí (Cost Band).

Các dự án thuộc Dải Chi Phí Một được tự động chuyển tiếp, vì hầu hết các dự án này đã được tích hợp sẵn trong Chương trình Cải thiện Giao thông (TIP). Các dự án thuộc Dải Chi Phí Hai và Ba được đánh giá lại dựa trên một ma trận các tiêu chí. Đội ngũ nhân sự của CORE MPO đã xem xét các kế hoạch hiện có và các khuyến nghị từ các nghiên cứu, chẳng hạn như Nghiên cứu Giao thông Vùng duyên hải, Nghiên cứu Giao thông Richmond Hill-phía Nam Quận Bryan, Nghiên cứu Giao thông khu vực phía Bắc Quận Bryan, TSPLIST 2023 của Quận Chatham, Đánh giá Giao thông Đường Belfast Keller, Kế hoạch Giao thông Tổng thể Quận Effingham, Nghiên cứu Hành lang SR 307, Nghiên cứu Quản lý Tiếp cận SR 21, và RFTP 2023 của CORE MPO.

Xác Định Dự Án

Các dự án MTP 2045 chưa được triển khai

Các dự án đã có trong TIP

Các dự án từ nghiên cứu quy hoạch của CORE MPO

Hiệu Suất Của Hệ Thống

Mức độ phục vụ (LOS)

Lưu lượng xe tải cao (vai trò trong vận tải hàng hóa)

An Toàn & An Ninh

Tỷ lệ tai nạn trên mức trung bình của bang

Mật độ tai nạn cao

Tình Trạng Hạ Tầng

Tình trạng mặt đường xuống cấp

Chỉ số đánh giá tổng thể của cầu

Khả Năng Tiếp Cận, Di Chuyển, Kết Nối

Kết nối các trung tâm dân cư với các trung tâm hoạt động

Kết nối các đầu mối vận tải hàng hóa lớn với hệ thống hạ tầng

Sàng Lọc Theo Tính Chống Chịu

Tính chống chịu được định nghĩa là khả năng của một dự án trong việc dự đoán, chuẩn bị và thích ứng với các điều kiện bất lợi, hoặc khả năng chống đỡ, ứng phó và phục hồi nhanh chóng sau các sự cố. Tầng sàng lọc này tích hợp các tiêu chí đánh giá mức độ dễ bị tổn hại do FHWA ban hành.

Theo định nghĩa của FHWA, mức độ dễ bị tổn hại là mức độ mà một hệ thống dễ bị ảnh hưởng hoặc không thể đối phó với các tác động bất lợi của biến đổi khí hậu hoặc thời tiết cực đoan.

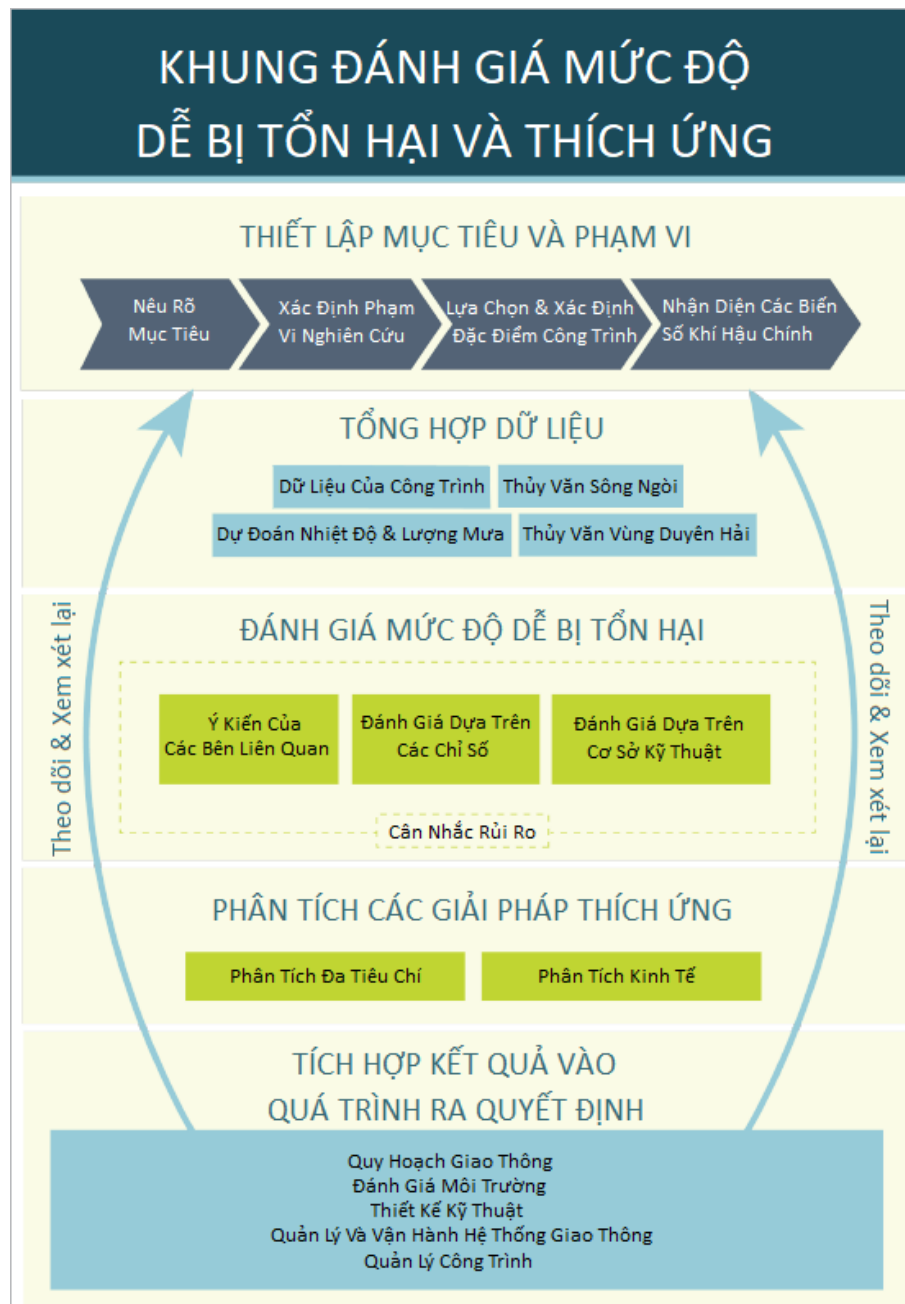
Trong lĩnh vực giao thông, mức độ dễ bị tổn hại do biến đổi khí hậu được xác định bởi mức độ phơi nhiễm với các tác động khí hậu, độ nhạy cảm với các tác động đó và năng lực thích ứng của hệ thống giao thông. Các tiêu chí được xem xét trong tầng sàng lọc này bao gồm: độ phơi nhiễm, độ nhạy cảm và năng lực thích ứng. Các mối nguy hại được xem xét bao gồm: mực nước biển dâng, triều cường, lượng mưa, nhiệt độ và gió.

Phơi nhiễm: tài sản/hệ thống có nằm trong khu vực đang chịu tác động trực tiếp của các yếu tố khí hậu hay không.

Nhạy cảm: mức độ phản ứng của tài sản/hệ thống khi tiếp xúc với một yếu tố khí hậu.

Năng lực thích ứng: khả năng của hệ thống trong việc điều chỉnh hoặc thích nghi với sự biến động khí hậu hiện tại hoặc các tác động khí hậu trong tương lai.

Khung Đánh Giá FHWA



Sàng Lọc Theo Tính Công Bằng

Tầng sàng lọc này đánh giá mức độ công bằng trong khu vực CORE MPO và tác động của các cơ sở hạ tầng giao thông khác nhau lên các khu vực và cộng đồng dân cư khác nhau, đặc biệt là những nhóm dân cư cần được quan tâm.

Công bằng trong giao thông hướng tới sự bình đẳng trong việc di chuyển và tiếp cận, nhằm đáp ứng nhu cầu của mọi thành viên trong cộng đồng. Mục đích cốt lõi của việc đảm bảo công bằng giao thông là mang đến các cơ hội xã hội và kinh tế, thông qua việc tạo điều kiện tiếp cận công bằng đến các lựa chọn giao thông đáng tin cậy và phải chăng, dựa trên nhu cầu của các nhóm dân cư, đặc biệt là các nhóm dân cư thiếu thốn dịch vụ giao thông.

Mục đích của tầng sàng lọc này là nâng cao mức độ an toàn, khả năng tiếp cận thông qua nhiều phương thức giao thông khác nhau và khả năng kết nối với các cơ sở trọng yếu. Về lâu dài, các giải pháp này sẽ giúp giảm thiểu những tác động tiêu cực không đồng đều lên các cá nhân và nhóm dân cư khác nhau, đồng thời nâng cao chất lượng sống cho toàn khu vực.

Tiêu Chí Đánh Giá Tính Công Bằng

1. Khả năng kết nối & tiếp cận mạng lưới giao thông công cộng
2. Các cải tiến cho người đi xe đạp & đi bộ
3. Khả năng kết nối & tiếp cận các tiện ích thiết yếu
4. Điều VI & Công bằng Môi trường
5. Độ an toàn

Các Biện Pháp An Toàn Được FHWA Công Nhận



Nguồn hình minh họa: FHWA

Kế Hoạch Tài Chính Cho Xa Lộ

Kế Hoạch Cùng Tiến Về Phía Trước 2050 cần phải liệt kê các dự án có nguồn tài chính cân đối, và chi phí của các dự án này không được vượt quá nguồn kinh phí dự kiến trong giai đoạn lập kế hoạch. Phân tích tài chính là một yếu tố then chốt trong quá trình xây dựng Kế Hoạch. Chi phí của dự án phải được tính toán và điều chỉnh theo lạm phát cho đến Năm Thực Chi hoặc năm dự kiến triển khai dự án.

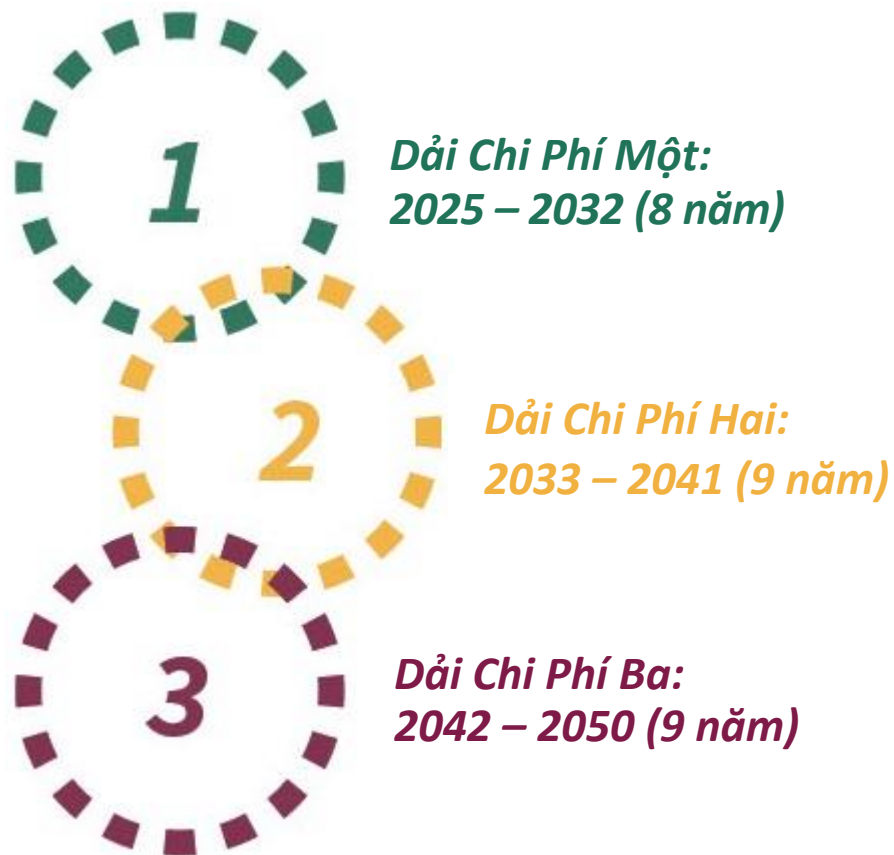
Nguồn tài chính dự kiến từ tất cả các nguồn, bao gồm liên bang, tiểu bang và địa phương, cũng phải được điều chỉnh theo lạm phát. Sau đó, chi phí của dự án cần được đối chiếu với nguồn kinh phí dự kiến, nhằm đảm bảo tính khả thi về mặt tài chính của tất cả các dự án. Bản chính thức của danh sách các dự án có nguồn tài chính cân đối chính là Kế Hoạch Cùng Tiến Về Phía Trước 2050.

Văn phòng Quản lý Tài chính (OFM) của GDOT đã đưa ra dự báo về nguồn thu tài chính từ xa lộ cho giai đoạn 2025 – 2050 dựa trên số liệu điều tra dân số, thẩm quyền phân bổ ngân sách của tiểu bang và sự phân bổ giữa các MPO. Nguồn tài chính dự kiến này được chia thành hai phần – kinh phí cho Các Dự Án và kinh phí cho Công Tác Bảo Trì. Số tiền dành cho các dự án được xác định dựa trên điều tra dân số năm 2020 của MPO, và số tiền dành cho công tác bảo trì được tính toán dựa trên tỷ lệ chiều dài của các tuyến đường thuộc hệ thống đường tiểu bang trong khu vực MPO.

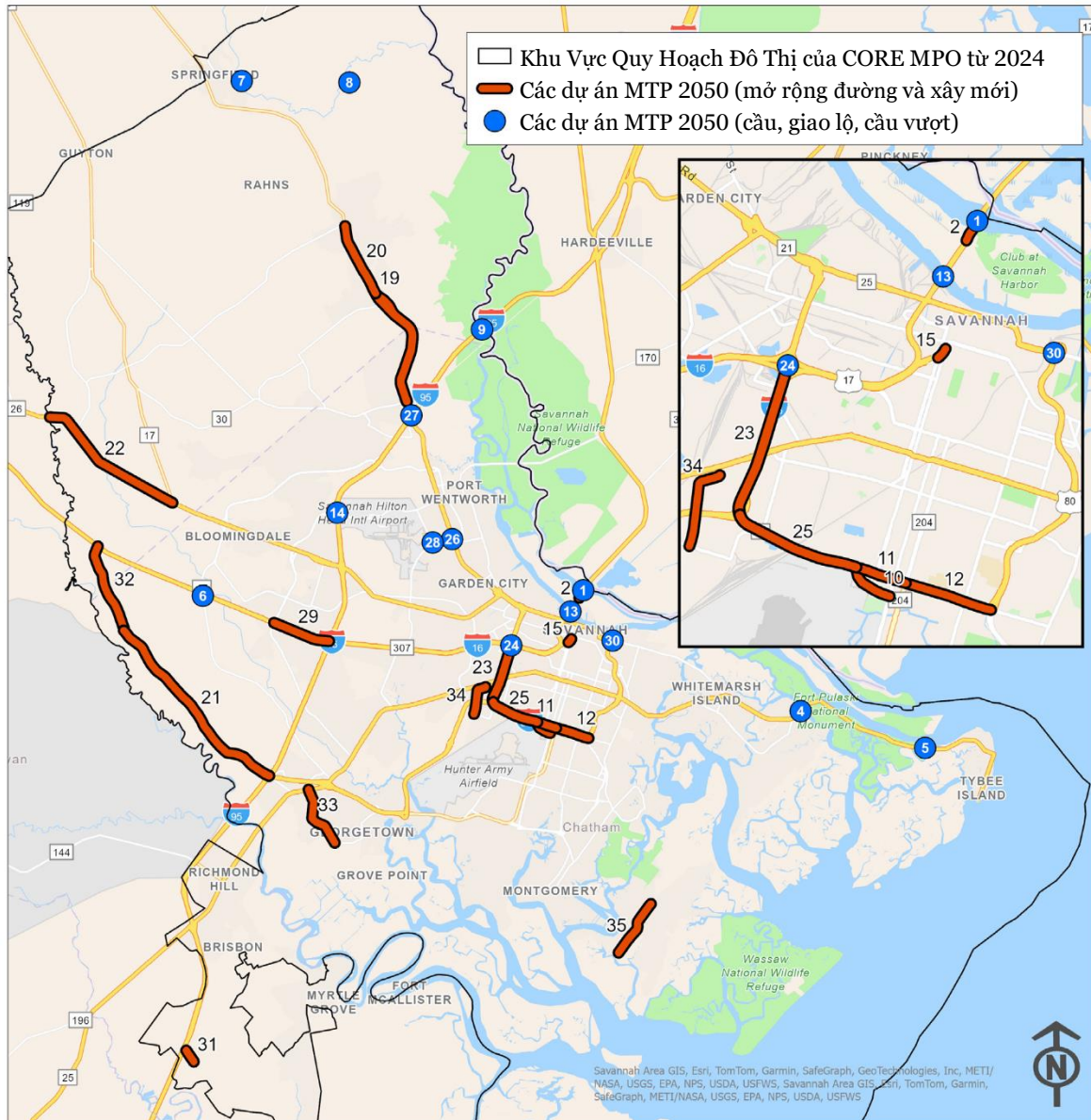
Những dự báo tài chính này sẽ là cơ sở để hoàn thiện kế hoạch tài chính cho xa lộ trong MTP 2050. Đội ngũ CORE MPO đã điều chỉnh một số nội dung trong dự báo nguồn thu tài chính từ xa lộ, dựa trên ý kiến của Ủy ban Điều phối Kỹ thuật và sự chấp thuận của Hội đồng CORE MPO.

Dự Báo Về Nguồn Thu Tài Chính

Số liệu được ước tính dựa trên mức tăng trưởng hàng năm là 2% trong giai đoạn I/JA/BIL và 1% sau năm 2026. GDOT dự báo khu vực Savannah sẽ nhận được trung bình hơn 55 triệu USD mỗi năm. Các khoản dự báo này là các nguồn vốn đối ứng, bao gồm phần vốn từ chính phủ liên bang (80%) lấy từ các nguồn thu dự kiến từ giao thông đường bộ dành cho khu vực quy hoạch đô thị CORE MPO, cũng như phần vốn đối ứng dự kiến (20%) do Tiểu bang Georgia và/hoặc các đơn vị tài trợ địa phương cung cấp. Nguồn thu tài chính của MTP 2050 (tính theo giá trị đô la trong Năm Thực Chi) sẽ được phân bổ theo các dải chi phí ngắn hạn, trung hạn và dài hạn để chi trả cho các dự án tương ứng.



Bản Đồ Các Dự Án Trong Kế Hoạch Tài Chính 2050



Các Dự Án Dự Kiến

1. SR 404 Spur/US 17 @ Back River
2. SR 404 Spur/US 17 từ Đông Bắc Savannah Harbor Pkwy đến Back River
3. I-95 từ biên giới Florida đến biên giới South Carolina – Mở rộng hệ thống ITS*
4. SR 26/US 80 @ Bull River
5. SR 26/US 80 @ Lazaretto Creek
6. I-16 @ SR 17 (Little Neck Road)
7. Stillwell Rd @ Ebenezer Creek
8. CR 307/Long Bridge Rd @ Ebenezer Creek 4 dặm về phía Đông của Springfield
9. I-95 @ Savannah River @ biên giới South Carolina
10. I-516 @ CS/1503/DeRenne Avenue (Phương án DeRenne Blvd.)
11. SR 21 từ CS 346/Mildred Street đến SR 204 (Cải thiện West DeRenne Avenue)
12. Cải thiện East DeRenne Avenue từ SR 204 đến Harry S Truman Parkway
13. SR 404 Spur/US 17 @ đoạn vượt sông Savannah
14. I-95 @ Airways Avenue
15. Hủy bỏ nhánh thoát (exit ramp) trên I-16
16. VEAP – Dự án Điện Khí Hóa Hệ Thống Cảng Hoa Kỳ của Volterra*
17. Dự án Nhiên Liệu Tái Tạo Tại Cảng Savannah*
18. I-16 từ W Gwinnett St đến Chatham Pkwy – Trạm sạc NEVI*
33. Cải thiện Chevis Road
34. Cải thiện Garrard Avenue
35. Tuyến đường đa dụng Green Island Road gần Diamond Causeway

Các Dự Án Dài Hạn

19. Mở rộng SR 21
20. Mở rộng SR 21
21. Mở rộng SR 204 từ 2 lên 4 làn đường
22. Mở rộng US 80
23. Mở rộng I-516 / Lynes Parkway từ I-16 đến Veterans Pkwy
24. Tái thiết nút giao thông I-516 / Lynes Parkway và I-16
25. Mở rộng I-516 / Lynes Parkway từ Veterans Pkwy đến Mildred St
26. Tách giao cắt đường bộ - đường sắt và cải thiện hiệu suất vận hành của SR 307
27. Tái thiết nút giao thông trên I-95
28. Tách tầng giao thông SR 307
29. Mở rộng I-16
30. Tách tầng giao thông President Street
31. Mở rộng Belfast Keller Road
32. Mở rộng Old River Road

*Dự án chưa được đưa vào bản đồ

Các Dự Án Xa Lộ

Sau khi xác định nguồn thu dự kiến từ xa lộ trong giai đoạn lập kế hoạch, bước tiếp theo là quyết định các dự án xa lộ nào sẽ được đưa vào Kế hoạch MTP 2050 có ràng buộc về tài chính bằng cách xem xét tiến độ phát triển và lịch trình triển khai của dự án, tính liên tục của MTP, thứ tự ưu tiên của dự án, các ràng buộc về tài chính, cam kết của các nhà tài trợ địa phương và phân tích độ công bằng giữa các khu vực.

Chi phí của các dự án được lựa chọn sẽ được điều chỉnh theo lạm phát, sau đó được cân đối với nguồn thu dự kiến trong từng dải chi phí. Đội ngũ MPO đã phối hợp chặt chẽ với Ủy ban Điều phối Kỹ thuật để xây dựng bản dự thảo MTP 2050 có ràng buộc về tài chính cho các dự án xa lộ. Để cân đối giữa nguồn thu dự kiến và chi phí dự án trong bản kế hoạch có ràng buộc về tài chính, một số dự án và giai đoạn của dự án phải được dời lại và chuyển sang Kế Hoạch Tầm Nhìn.

Các Dự Án Trong Kế Hoạch Tầm Nhìn

Trong suốt quá trình xây dựng MTP 2050, nhiều dự án đã được xác định nhưng không thể nhận được nguồn vốn tài trợ do thực trạng tài chính của khu vực và địa phương. Những dự án đã được xác định nhưng không được đưa vào MTP 2050 sẽ được đưa vào danh sách của Kế Hoạch Tầm Nhìn, hay còn gọi là danh sách các dự án chưa được tài trợ. Các dự án này sẽ được xem xét đưa vào các bản cập nhật sau này của MTP, nếu có nguồn kinh phí khả dụng.

Những dự án này có ý nghĩa quan trọng và sẽ được triển khai khi có thêm nguồn tài trợ. Chúng là nguồn tham khảo để lựa chọn và thực hiện dự án, không chỉ trong quy trình Kêu Gọi Dự Án của CORE MPO mà còn trong quy trình xin cấp vốn tài trợ ở cấp quốc gia, tiểu bang và khu vực của các cơ quan địa phương.

Cải thiện nút giao thông: Lắp đặt và điều chỉnh thời gian hệ thống tín hiệu, cải thiện khả năng vận hành, điều chỉnh hình dạng giao lộ và hướng tuyến, thêm vòng xoay và làn rẽ, cùng các biện pháp cải thiện giao lộ khác.

Cải thiện khả năng vận hành (nâng cấp đường trục, tăng độ an toàn): Thêm dải phân cách và làn rẽ, điều chỉnh chiều rộng làn đường, thêm lề đường, thêm bó vỉa và rãnh thoát nước, quản lý điểm đầu nối và hợp nhất lối vào, đồng bộ tín hiệu ở cấp hành lang, cùng các biện pháp cải thiện không trực tiếp làm tăng năng lực lưu thông khác.

Cải thiện năng lực tuyến đường: Mở rộng đường, nâng cấp tốc độ thiết kế, nâng cấp phân loại chức năng, cùng các dự án cải thiện năng lực lưu thông khác.

Mở rộng và/hoặc xây mới: Xây dựng tuyến đường mới và điều chỉnh hướng tuyến.

Kế Hoạch Tài Chính Cho GTCC

Kế Hoạch Cùng Tiến Về Phía Trước 2050 chỉ tập trung vào các dự án đầu tư vốn cho giao thông công cộng (GTCC). Quỹ vận hành GTCC sẽ không được tính vào các dự báo nguồn thu tài chính từ GTCC. Chatham Area Transit (CAT) là đơn vị cung cấp dịch vụ GTCC trong vùng quy hoạch của CORE MPO. CAT chỉ hoạt động trong phạm vi Quận Chatham. Quận Bryan và Quận Effingham sử dụng dịch vụ Xe khách Liên vùng (Regional Coaches) của Ủy ban Vùng duyên hải (Coastal Regional Commission).

Để xác định chi phí của các dự án đầu tư vốn cho GTCC, CAT sử dụng dữ liệu chi phí có sẵn trong Kế hoạch GTCC Tổng thể, Kế hoạch Phát triển GTCC, Kế hoạch Quản lý Tài sản GTCC, Chương trình Cải thiện Giao thông và báo giá từ hồ sơ mời thầu.

Sau đó, CAT áp dụng các hệ số điều chỉnh lạm phát tương ứng cho từng dải chi phí để đưa ra các ước tính chi phí cuối cùng, tương tự như với các dự án xa lộ.

Chi phí của các dự án GTCC được ưu tiên lựa chọn sẽ được điều chỉnh theo lạm phát, sau đó được cân đối với nguồn thu dự kiến từ GTCC trong từng dải chi phí. MPO đã phối hợp với CAT để xây dựng bản dự thảo MTP 2050 có ràng buộc về tài chính cho các dự án đầu tư vốn cho GTCC.

Việc phối hợp với Văn phòng Liên vận của GDOT và Ủy ban Vùng duyên hải đã đưa tới quyết định không phân bổ thêm nguồn thu đầu tư vốn cho GTCC tại Quận Bryan và Quận Effingham.

Các Dự Án

- Bảo trì Dự phòng
- Hệ thống GTCC Thông minh (Transit ITS)
- Nâng cấp và Cải tạo Cơ sở Hạ tầng
- Mua mới/Thay thế Phương tiện
- Cải tạo, Mua mới và Xây dựng Tàu phà
- Cơ sở Bảo trì Phương tiện Paratransit
- Chương trình Cải tiến Trạm xe buýt
- Xe buýt Không phát thải
- Cơ sở Hạ tầng và Trạm sạc tại Bãi đỗ xe
- Hạ tầng Dành cho Xe điện
- Vốn đầu tư cho Hệ thống Đi chung xe (Vanpool) và Bãi đỗ Trung chuyển (Park & Ride)
- Tiện ích Dành cho Hành khách
- Nâng cấp Hệ thống Thanh toán và Thu tiền vé
- Xây dựng Cơ sở Hạ tầng và Bến tàu cho Tàu phà



Các Tuyên Bố Chính Sách

Tuyên bố chính sách được soạn thảo để phản ánh các khoản chi tiêu đã được phân bổ theo danh mục nguồn thu và chi phí bảo trì cho dự án.

Chính Sách Bảo Trì

Sở Giao thông Vận tải Georgia (GDOT) chịu trách nhiệm bảo trì các tuyến xa lộ cấp tiểu bang của Georgia. Chính quyền địa phương chịu trách nhiệm bảo trì một số tuyến đường có phân loại chức năng từ Đường Gom trở lên trong khu vực Savannah. Các dự án bảo trì trong khu vực Savannah đã được Hội đồng Giao thông Tiểu bang hoặc chính quyền địa phương lựa chọn để cấp vốn được xem là phù hợp với Kế hoạch Giao thông Đô thị 2050 (MTP 2050) của CORE MPO.

Khoản Phân Bổ Để Cải Thiện Khả Năng Vận Hành

Bất kỳ dự án cải thiện khả năng vận hành nào (tín hiệu giao thông, làn rẽ, cải tạo nút giao, v.v.) trong khu vực Savannah muốn xin tài trợ từ CORE MPO đều được xem là phù hợp với MTP 2050 của MPO với điều kiện:

1. Dự án phù hợp với các kế hoạch của MPO (Kế hoạch Tầm nhìn 2050, Kế hoạch Vận tải Hàng hóa Cấp khu vực của CORE MPO, Quy trình Quản lý Ủn tắc, v.v.) hoặc các chương trình đầu tư vốn của địa phương;
2. Dự án phải cải thiện các tuyến đường có phân loại chức năng từ đường thu gom trở lên; và
3. Dự án có một nhà tài trợ riêng, kèm theo cam kết về vốn đối ứng địa phương.



Các Tuyên Bố Chính Sách

Tuyên bố chính sách được soạn thảo để phản ánh các khoản chi tiêu đã được phân bổ theo danh mục nguồn thu và chi phí bảo trì cho dự án.

Khoản Phân Bổ Để Cải Thiện Giao Thông Công Cộng

Bất kỳ dự án cải thiện giao thông công cộng (GTCC) nào trong khu vực Savannah muốn xin tài trợ từ CORE MPO đều được xem là phù hợp với MTP 2050 của MPO với điều kiện:

1. Dự án có một nhà tài trợ đủ điều kiện, kèm theo cam kết về vốn đối ứng;
2. Dự án phù hợp với nhu cầu GTCC được xác định trong MTP 2050 và/hoặc Kế hoạch Giao thông Tổng thể của CAT và/hoặc Kế hoạch Phát triển GTCC; và
3. Dự án được Hội đồng CORE MPO phê duyệt để đưa vào Chương trình Cải thiện Giao thông.

Khoản Phân Bổ Để Cải Thiện Giao Thông Phi Cơ Giới

Bất kỳ dự án liên quan đến xe đạp, vỉa hè hoặc đường mòn nào muốn xin tài trợ từ CORE MPO đều được xem là phù hợp với MTP 2050 của MPO với điều kiện:

1. Dự án phù hợp với Kế hoạch Giao thông Phi cơ giới của CORE MPO; và
2. Dự án có một nhà tài trợ riêng tại địa phương, kèm theo cam kết về vốn đối ứng địa phương.







Tác Động Của Dự Án

Tổng Quan

Kế Hoạch Cùng Tiến Về Phía Trước 2050 (MTP 2050) là một kế hoạch giao thông đa phương thức được xây dựng dựa trên điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của khu vực Savannah, nhằm cung cấp các dịch vụ giao thông hiệu quả cho toàn bộ cư dân trong khu vực. Kế hoạch này sử dụng phương pháp tiếp cận đa phương thức, bao gồm phát triển hệ thống xa lộ, cung cấp dịch vụ giao thông công cộng, cải thiện hạ tầng cho người đi bộ và đi xe đạp, cùng các khoản đầu tư giao thông khác. Tính công bằng môi trường (EJ) đã được phân tích theo từng phương thức này.

Các dự án đường bộ có ràng buộc tài chính trong MTP 2050 đã được đánh giá nhằm xác định các tác động tiềm ẩn đến an toàn giao thông, cũng như các tài nguyên thiên nhiên và tài nguyên lịch sử. Kế Hoạch đưa ra các chiến lược nhằm giảm thiểu tiếng ồn, thúc đẩy đa dạng sinh học và môi trường sống của động vật hoang dã, nâng cấp hệ thống thoát nước mưa, cũng như phối hợp với các cộng đồng EJ (các cộng đồng phải gánh chịu phần lớn hậu quả môi trường).

Sàng Lọc Bằng GIS

CORE MPO đã tiến hành phân tích sàng lọc bằng GIS (Hệ thống Thông tin Địa lý) để xác định các tác động tiềm ẩn của các dự án giao thông đến tài nguyên lịch sử, văn hóa và thiên nhiên, cũng như tính công bằng môi trường. Kết quả phân tích bao gồm các lớp bản đồ chồng ghép giữa các dự án MTP 2050 với dữ liệu về tài nguyên và các khu vực EJ (các khu vực phải gánh chịu phần lớn hậu quả môi trường), nhằm xác định các tác động tiềm ẩn.

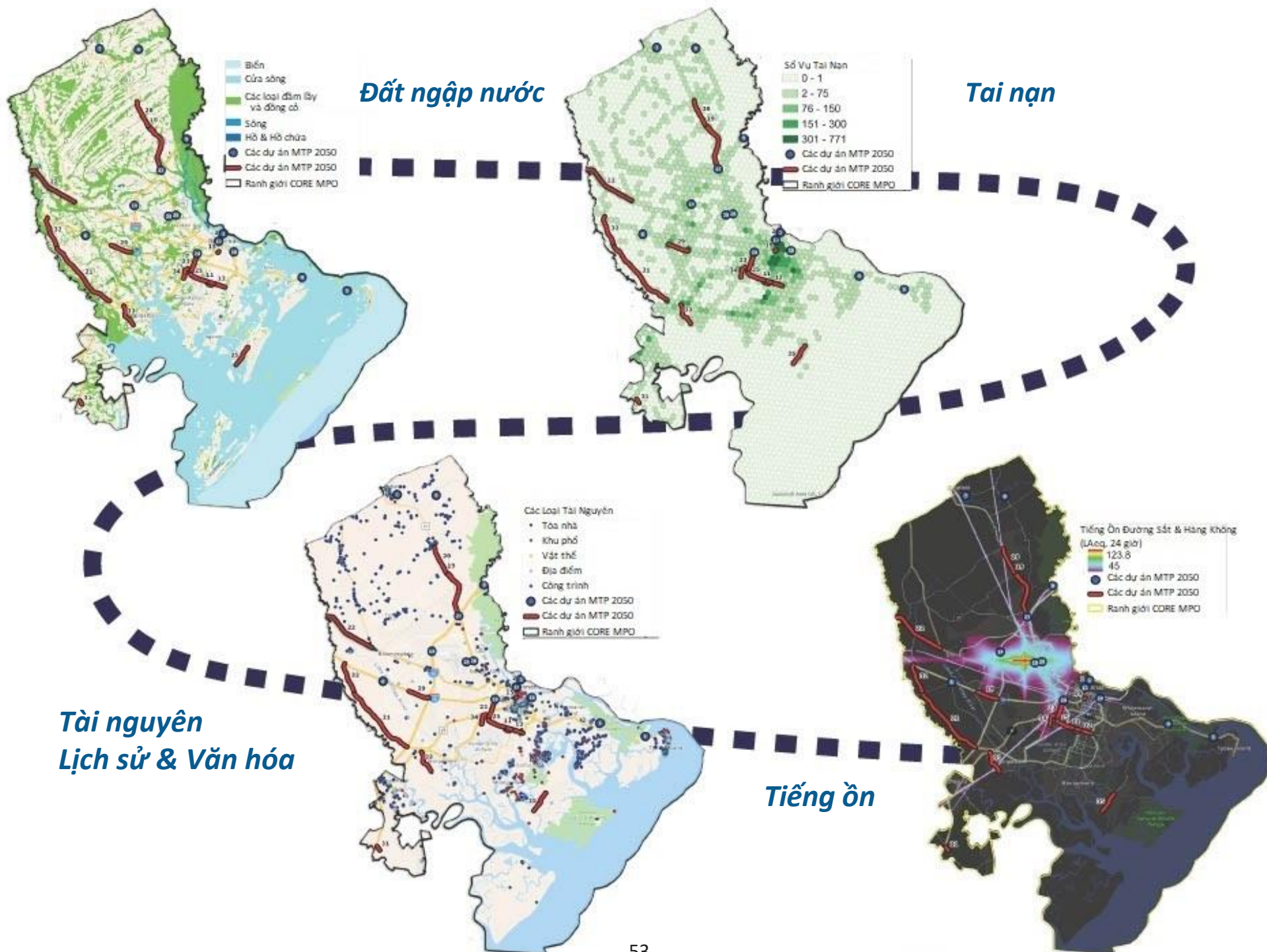
Bất kỳ dự án MTP 2050 nào có khả năng ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường đều phải được phân tích chi tiết trong quá trình phát triển dự án, nhằm tuân thủ Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). Khi các dự án được phát triển sâu hơn, chúng sẽ được đánh giá kỹ hơn để xác định các tác động tiêu cực cụ thể đến môi trường và đưa ra các biện pháp giảm thiểu phù hợp.

Tác động tiềm ẩn đến vùng đất ngập nước được xác định nếu một dự án nằm trong phạm vi 100 feet của khu vực được phân loại là đất ngập nước theo Hệ thống Kiểm kê Đất ngập nước Quốc gia.

Khu vực thường xảy ra tai nạn được xác định dựa trên dữ liệu từ giai đoạn 2021–2022 của Kế hoạch Quản lý Ùn tắc 2024. Các dự án đi qua khu vực có ít nhất 150 vụ tai nạn được xem là có nguy cơ tai nạn cao.

Tác động tiềm ẩn đến tài nguyên lịch sử và văn hóa được xác định nếu dự án nằm trong phạm vi 500 feet của các địa điểm được ghi nhận trong cơ sở dữ liệu GIS về Tài nguyên Tự nhiên, Khảo cổ và Lịch sử của Georgia.

Tác động đến khu vực EJ có dân cư thiểu số và/hoặc thu nhập thấp được xác định dựa trên dữ liệu từ Bản cập nhật Kế hoạch Công bằng Môi trường 2024.



Chiến Lược Giảm Thiểu Tiếng Òn

Giảm thiểu tiếng ồn bao gồm mọi biện pháp tích cực nhằm hạn chế tiếng ồn không mong muốn tại nơi bị ảnh hưởng bởi tiếng ồn hoặc tại nguồn phát ra tiếng ồn. Các chiến lược bao gồm:

- Ngăn cấm một số loại phương tiện nhất định (thường là xe tải) lưu thông trên một số tuyến đường cụ thể.
- Cho phép một số loại phương tiện (cũng thường là xe tải) lưu thông trên một số tuyến đường nhất định vào các khung giờ ít nhạy cảm với tiếng ồn, ví dụ như ban ngày.
- Điều chỉnh thời gian của tín hiệu giao thông để đảm bảo dòng xe lưu thông thông suốt và tránh tình trạng tăng/giảm tốc độ liên tục.
- Hạ thấp giới hạn tốc độ tối đa.
- Tách các phương tiện có tiếng ồn lớn khỏi các phương tiện khác và cách xa nơi bị ảnh hưởng bởi tiếng ồn.

Quản Lý Nước Mưa & Hạ tầng Xanh

Nước mưa chảy tràn là hiện tượng nước mưa di chuyển trên bề mặt đất thay vì thấm vào lòng đất. Các bề mặt không thấm nước như nhựa đường và bê tông ngăn cản nước mưa thấm tự nhiên vào đất. Dòng nước mưa này có thể cuốn theo rác thải, hóa chất và các chất gây ô nhiễm khác rồi chảy vào hệ thống thoát nước hoặc trực tiếp đổ vào hồ, suối, sông hoặc vùng đất ngập nước. Dòng chảy này có thể làm ô nhiễm các nguồn nước và khiến chúng bị tràn nước, dẫn đến ngập lụt.

Các biện pháp quản lý tối ưu dạng vật lý bao gồm các công trình hoặc thiết bị được thiết kế và xây dựng nhằm thu gom và xử lý nước mưa chảy tràn. Các biện pháp quản lý tối ưu phi vật lý bao gồm các hoạt động hoặc biện pháp không mang tính xây dựng, nhằm giảm thiểu việc phát sinh chất ô nhiễm từ các tuyến đường và công trình giao thông liên quan.



Nguồn: FHWA

Rãnh sinh thái tại Broughton Street



Bảo Tồn Đa Dạng Sinh Học & Động Vật Hoang Dã

Bảo tồn đa dạng sinh học và động vật hoang dã nên được coi là một thành phần quan trọng trong mọi dự án giao thông. Việc áp dụng các biện pháp quản lý tối ưu có tính đến cảnh quan và các loài động, thực vật sinh sống trong đó, đồng thời tuân thủ các quy định của địa phương, tiểu bang và liên bang, sẽ góp phần thúc đẩy các hoạt động giao thông bền vững và mang lại lợi ích cho cộng đồng xung quanh.

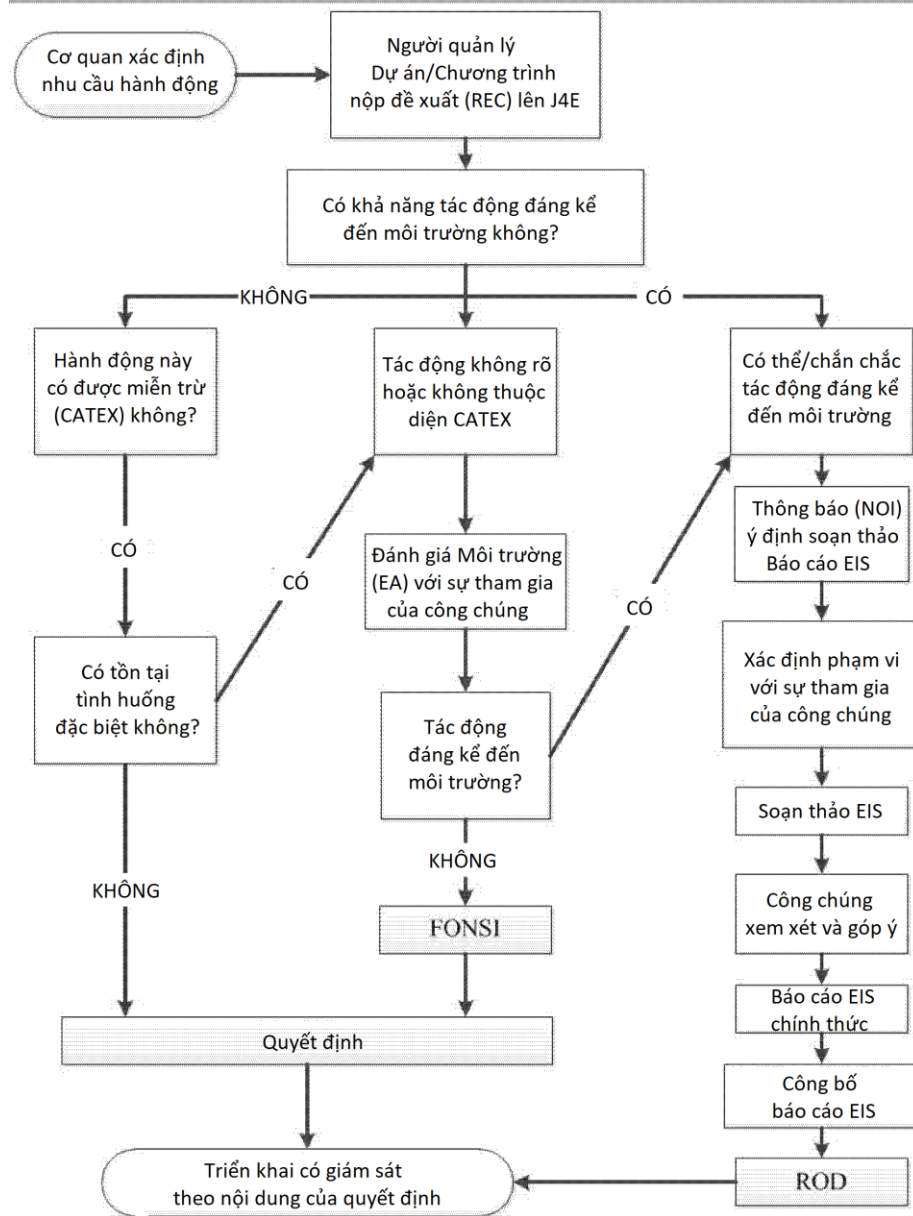
Kế hoạch Hành động Bảo tồn Động vật Hoang dã của Tiểu bang Georgia cung cấp một danh sách đầy đủ các loài động, thực vật cần được bảo tồn tại vùng duyên hải phía Nam, cùng các mục tiêu và chiến lược bảo tồn theo thứ tự ưu tiên. Việc đưa các loài thực vật bản địa, môi trường sống của các loài thụ phấn và cầu vượt dành cho động vật hoang dã vào khâu quy hoạch và thiết kế dự án, về lâu dài, có thể giảm thiểu các chi phí phát sinh từ tai nạn giao thông do va chạm hoặc né tránh động vật hoang dã; cũng như từ các vấn đề như môi trường sống bị chia cắt, cách ly di truyền và suy giảm quần thể động vật hoang dã.

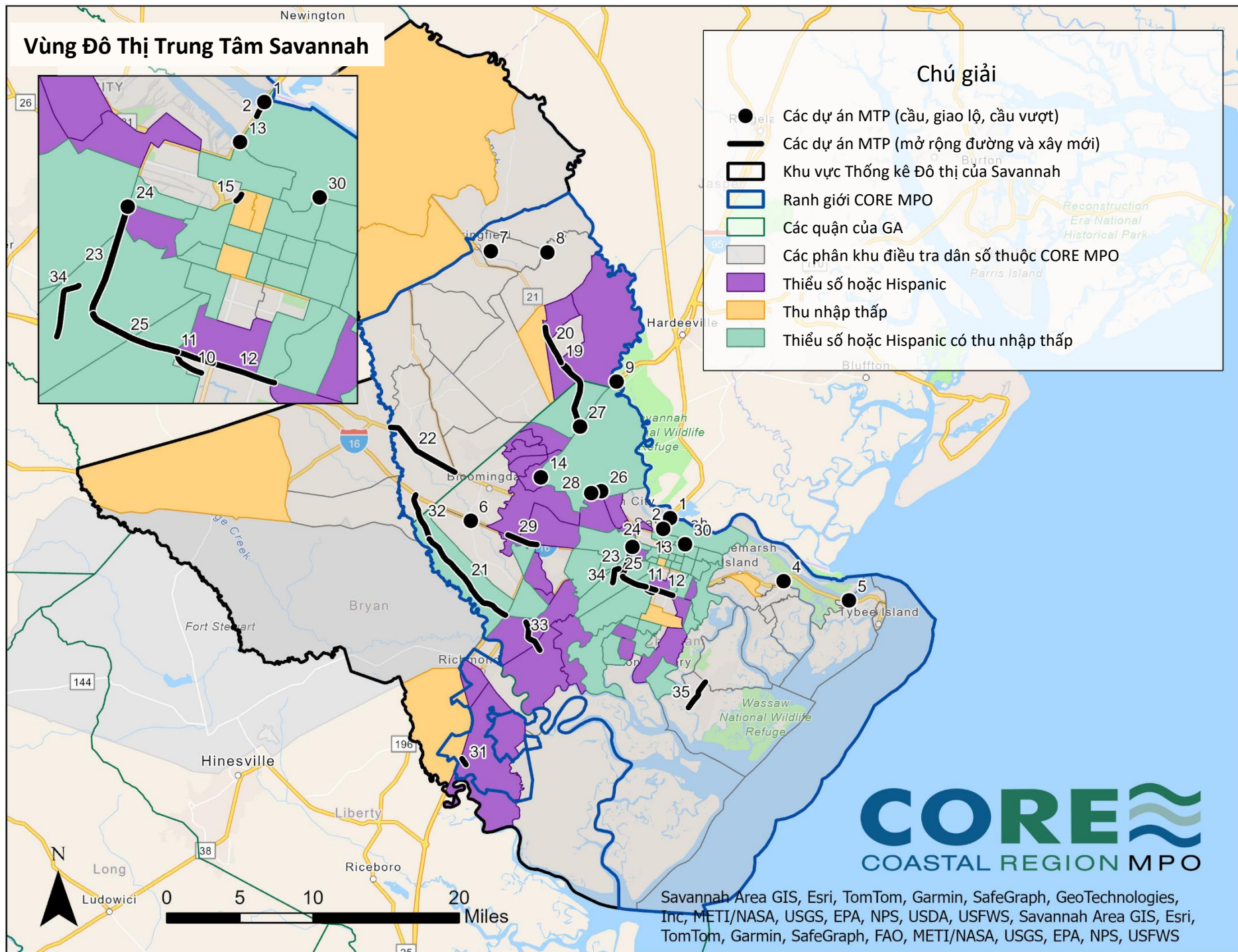
Tài Nguyên Lịch Sử & Văn Hóa

Việc đánh giá tài nguyên lịch sử và văn hóa trong quá trình phát triển dự án phải tuân thủ Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA), Đạo luật Bảo tồn Di tích Lịch sử Quốc gia (NHPA), cùng các quy định hiện hành của bang Georgia. Theo các quy định này, các yếu tố lịch sử và văn hóa cần được xem xét trong quá trình phát triển dự án giao thông.

Công tác này bao gồm việc tham vấn ý kiến của các bên liên quan như Cơ quan Quản lý Xa lộ Liên bang (FHWA), Hội đồng Cố vấn Bảo tồn Di tích Lịch sử (ACHP), Văn phòng Bảo tồn Di tích Lịch sử Tiểu bang (SHPO), các tổ chức bảo tồn lịch sử tại địa phương, chính quyền địa phương và công chúng.

Quy Trình NEPA





Công Bằng Môi Trường

Công bằng Môi trường (EJ) là một yêu cầu bắt buộc của chính phủ liên bang đối với các cơ quan ở cấp liên bang, tiểu bang và địa phương, với cơ sở pháp lý từ Điều VI của Đạo luật Dân quyền (1964), Sắc lệnh Hành pháp 12898 (1994) và Đạo luật Chính sách Môi trường Quốc gia (NEPA). CORE MPO đã xác định vị trí của các cộng đồng thiếu thốn dịch vụ giao thông, hay còn gọi là các cộng đồng EJ, nhằm đảm bảo rằng các dự án giao thông sắp tới sẽ không gây ra tác động bất lợi hoặc bất công đối với họ.

Vị trí của các cộng đồng EJ, các nhóm dân cư thiểu số và nhóm dân cư có thu nhập thấp, đã được lập bản đồ cùng với các dự án có giới hạn tài chính trong MTP, nhằm nắm rõ vị trí của chúng để đối chiếu với những cải tiến đã hoạch định. Các dự án nằm trong hoặc tiếp giáp với các khu vực này đều bao gồm các hạng mục cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông đa phương thức và đặc tính của các cộng đồng lân cận.

*Chi phí đầu tư và di dời cho các dự án thuộc **hệ thống xa lộ** giữa các khu vực EJ và không EJ được phân bổ tương đối hợp lý, với mức đầu tư cao hơn dành cho khu vực EJ.*

***Hệ thống giao thông công cộng** đã tiếp cận được các cộng đồng EJ tại Quận Chatham, nhưng dịch vụ vẫn còn hạn chế tại Quận Bryan và Effingham.*

***Các mạng lưới dành cho người đi xe đạp và đi bộ** hiện đang phát triển mạnh tại vùng đô thị trung tâm của Savannah. CORE MPO đang nỗ lực mở rộng các mạng lưới này sang Quận Bryan và Effingham.*



Tổng đầu tư vào các khu vực EJ là 1.249.256.251,39 USD (86.50%)



24 dự án có kế hoạch tài chính (68%) nằm trong các khu vực EJ

Các Khoản Đầu Tư EJ

CORE MPO đang đầu tư trực tiếp vào các dự án giao thông trong các cộng đồng EJ. Tổng vốn đầu tư tại các khu vực EJ là 1.249.256.251,39 USD (86,50%), tại các khu vực không phải EJ là 166.846.927,00 USD (11,5%) và tại các vị trí chưa xác định là 28,185,000.00 USD (1,95%). Mặc dù các dự án này sẽ mang lại lợi ích cho toàn bộ người tham gia giao thông trong khu vực MPO, khoảng 20% (82.396 người) sẽ bị ảnh hưởng trực tiếp bởi các dự án trong khu vực sinh sống của họ (tức là các dự án có vị trí địa lý trong một phân khu điều tra dân số).

Các MPO có thể giảm thiểu tác động tiêu cực của các dự án lên các cộng đồng EJ bằng nhiều cách khác nhau:

- Sử dụng các năng lực phân tích nâng cao;
- Sớm nhận diện các loại tác động đối với các nhóm dân cư thiểu số và nhóm dân cư có thu nhập thấp, nhằm đảm bảo sự phân bổ công bằng về lợi ích cũng như gánh nặng của các khoản đầu tư giao thông; và
- Thiết lập một quy trình thúc đẩy sự tham gia chủ động của toàn thể cộng đồng, qua đó các nhóm dân cư thiểu số và nhóm dân cư có thu nhập thấp có thể dễ dàng tham gia vào quá trình ra quyết định.

CORE



COASTAL REGION MPO



Tổ chức Quy hoạch Đô thị Vùng duyên hải
Ủy ban Quy hoạch Đô thị Quận Chatham - Thành phố Savannah
Hộp thư số 8246, 110 East State Street
Savannah, Georgia 31412-8246