

Cẩm Nang Hướng Dẫn Các Kịch Bản của Kế Hoạch Giao Thông Chiến Lược của Austin



Dân số Austin dự kiến sẽ tăng gần **GẤP ĐÔI** trong 30 năm tới.

Với sự tăng trưởng này, ngay cả việc duy trì mức độ tắc nghẽn giao thông hiện tại sẽ cần đến những thay đổi đáng kể về cách thức đi lại, sử dụng tất cả các phương tiện giao thông như lái xe, đi bộ, đi xe đạp, và đi xe công cộng.

Chúng ta sẽ đi lại như thế nào trong tương lai?



Vượt Xa Hơn Hôm Nay

Chuẩn bị ứng phó với mức tăng dân số ngay từ bây giờ sẽ giúp chúng ta đưa ra các quyết định sáng suốt để hướng cộng đồng đến mục tiêu trở thành một nơi tốt đẹp hơn cho chúng ta và con cháu. Nếu đồng tâm hiệp lực, chúng ta có thể cải thiện mạng lưới giao thông hiện tại, đồng thời tạo dựng một tương lai thịnh vượng, duy trì chất lượng cuộc sống của chúng ta qua việc tăng cường các lựa chọn về đi lại.

Tầm nhìn

Nhằm đáp ứng nhu cầu của cộng đồng đang ngày càng phát triển của chúng ta, Thành Phố Austin đang trong quá trình thiết lập Kế Hoạch Giao Thông Chiến Lược Austin (ASMP) sẽ đề ra chiến lược quảng bá và xác định thứ tự ưu tiên cơ sở hạ tầng và các dịch vụ giao thông cần thiết nhằm tiếp tục nâng cao chất lượng cuộc sống và sự thịnh vượng của Austin.




Khuyến khích tham gia

Thông qua quy trình ASMP, cộng đồng đã giúp xác định các thách thức và cơ hội. Việc cộng đồng tham gia các cuộc hội thảo, khảo sát ý kiến, và các cuộc họp giúp hiểu rõ hơn về các giá trị và ưu tiên của cộng đồng. Các vấn đề ưu tiên đó là:

- | | |
|---|---|
|  Các Lựa Chọn Đi Lại |  Phát Triển Bền Vững |
|  Giảm Thời Gian Chậm Trễ đối với Người Đi Lại |  Sức Khỏe và An Toàn |
|  Kinh Tế Thịnh Vượng |  Kinh Tế Thịnh Vượng |
|  Giá Rẻ |  Cách Tân |

Các Kịch Bản Khả Thi

Nhóm ASMP đã thiết kế ba kịch bản giao thông khả thi cho thành phố chúng ta. Mỗi khả năng đều đưa ra một bối cảnh tương lai giao thông bằng cách kiểm nghiệm các chiến lược giao thông khác nhau. Mỗi kịch bản này đã được đánh giá để xác định hiệu quả so với các ưu tiên của cộng đồng.

-  Xem lại từng kịch bản khả thi nói trên trong tập sách này.
-  Xem xét hiệu quả của mỗi kịch bản so với các vấn đề ưu tiên của cộng đồng chúng ta.
-  Điền bản thăm dò ý kiến MetroQuest và chia sẻ suy nghĩ của quý vị tại: asmp.metroquest.com

Tìm hiểu thêm về Kế Hoạch Giao Thông Chiến Lược của Austin tại: austintexas.gov/asmp

Chia sẻ suy nghĩ của quý vị:

asmp@austintexas.gov

[Facebook.com/ATXTransportation](https://www.facebook.com/ATXTransportation)

[Twitter.com/AustinMobility](https://twitter.com/AustinMobility)

Kịch bản A

Kịch Bản A chú trọng đến các dự án đường xá và tiếp tục xu hướng đầu tư vào các dự án phương tiện giao thông công cộng, xe đạp, và người đi bộ trên toàn thành phố.

Với kịch bản này, phương tiện giao thông chỉ thay đổi đôi chút, có nghĩa là chúng ta có thể dự kiến số chuyến xe chở một người sẽ ít hơn một chút và tỷ lệ chuyển đi kết hợp giữa xe đạp, đi bộ và phương tiện giao thông công cộng sẽ tăng cao hơn một chút.

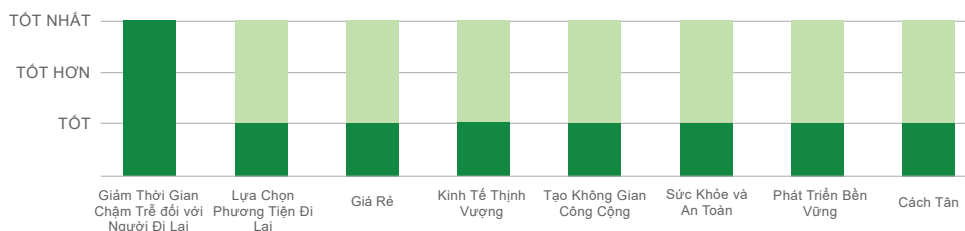
Ngay cả với sự thay đổi nhỏ về phương tiện giao thông, tổng số chuyến xe chở một người dự kiến vẫn sẽ tăng do dân số tăng.

Các hạng mục

Số tiền

Đường xá	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án đường xá được đòi hỏi bởi CAMPO, TXDOT, và các cơ quan khác trong vùng. Hơn 300 dặm dự án đường xá trên toàn Thành Phố Austin (được xác định trong cuộc nghiên cứu về Lệ Phí Xây Đường Xá Mới) 	✓✓✓
Phương tiện giao thông công cộng	<ul style="list-style-type: none"> Dịch vụ xe buýt mới với tần suất phục vụ cao hơn và các lộ trình chạy trong làn đường hỗn hợp, được xác định trong Kế Hoạch Dịch Vụ Connections 2025 	✓✓✓
Xe đạp	<ul style="list-style-type: none"> Hơn 200 dặm cơ sở vật chất xe đạp cần thiết trong Mạng Lưới Đi Xe Đạp Mọi Độ Tuổi và Năng Lực (All Ages and Abilities Bicycle Network) 	✓✓✓
Lối đi bộ	<ul style="list-style-type: none"> Hơn 700 dặm lối đi bộ gần các điểm dừng xe buýt và trường học (Tất cả các lối đi bộ chưa có và hiện có thuộc diện ưu tiên Cao và Rất Cao, được xác định trong Kế Hoạch Phát Triển Lối Đi Bộ) 	✓✓✓
Đường mòn đô thị	<ul style="list-style-type: none"> Gần 150 dặm đường mòn Cấp 1 trong Kế Hoạch Phát Triển Đường Mòn Đô Thị 	✓✓✓
Quản lý nhu cầu giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Phù hợp với các cấp độ nội dung chương trình TDM hiện tại, khuyến khích làm việc từ xa và thời khoá biểu linh hoạt 	✓✓✓
Công nghệ	<ul style="list-style-type: none"> Mở Rộng Các Hệ Thống Giao Thông Thông Minh trên toàn thành phố dựa trên xu hướng hiện tại Thể hiện các cấp độ đầu tư hiện tại vào nghiên cứu và phát triển giao thông 	✓✓✓

Tóm tắt



Kịch bản B

Kịch bản B chú trọng đầu tư cân bằng hơn cho các dự án đường xá, phương tiện giao thông công cộng, xe đạp, và người đi bộ dọc theo Các Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và trong phạm vi các Trung Tâm Hoạt Động.

Kịch bản đặt giả thiết nhiều nội dung chương trình quản lý nhu cầu giao thông hơn và ảnh hưởng không đáng kể của các phương tiện kết nối và tự động.

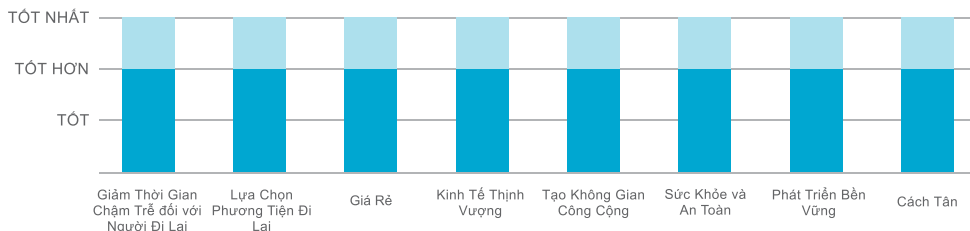
Kịch bản này dẫn đến sự dịch chuyển nhiều hơn nữa về số chuyến xe chở một người và tỷ lệ chuyển đi kết hợp xe đạp, đi bộ và phương tiện giao thông công cộng cao hơn.

Các hạng mục

Số tiền

Đường xá	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án đường xá được đài thọ bởi CAMPO, TXDOT, và các cơ quan khác trong vùng. Hơn 80 dặm dự án đường xá dọc theo các Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và trong phạm vi các Trung Tâm Hoạt Động (được xác định trong cuộc nghiên cứu về Lệ Phí Xây Đường Xả Mới) 	✓✓✓
Phương tiện giao thông công cộng	<ul style="list-style-type: none"> Dịch vụ xe buýt tăng cường với tần suất phục vụ cao hơn và các lộ trình chạy trong làn đường riêng một phần, được xác định trong Kế Hoạch Dịch Vụ Connections 2025 1 Hành lang Xe Công Cộng Công Suất Cao với không gian riêng, được xác định trong Project Connect 	✓✓✓
Xe đạp	<ul style="list-style-type: none"> Hơn 300 dặm cơ sở vật chất xe đạp cần thiết trong Mạng Lưới Đi Xe Đạp Mọi Độ Tuổi và Mọi Năng Lực 	✓✓✓
Lối đi bộ	<ul style="list-style-type: none"> Hơn 1,000 dặm lối đi bộ (Tất cả các lối đi bộ chưa có và hiện có thuộc diện ưu tiên Cao và Rất Cao, được xác định trong Kế Hoạch Phát Triển Lối Đi Bộ) 	✓✓✓
Đường mòn đô thị	<ul style="list-style-type: none"> Gần 150 dặm đường mòn Cấp 1 trong Kế Hoạch Phát Triển Đường Mòn Đô Thị 	✓✓✓
Quản lý nhu cầu giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Hoạt động đầu tư TDM tăng vừa phải, vượt ngoài nội dung chương trình Kịch Bản A 	✓✓✓
Công nghệ	<ul style="list-style-type: none"> Mở rộng mạng lưới các Hệ Thống Giao Thông Thông Minh trong Kịch Bản A với công nghệ bổ sung và tăng cường giám sát Đặt giả thiết việc áp dụng các chiến lược giao thông sáng tạo có mức tăng vừa phải so với Kịch Bản A 	✓✓✓

Tóm tắt



Kịch bản C

Kịch bản C nhấn mạnh đầu tư vào các dự án giao thông công cộng, xe đạp, và người đi bộ cùng với các Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và trong phạm vi các Trung Tâm Hoạt Động với ít dự án đường xá hơn.

Kịch bản này đặt giả thiết nội dung chương trình quản lý nhu cầu giao thông nhiều nhất và tầm ảnh hưởng lớn nhất của phương tiện lái tự động và phương tiện kết nối.

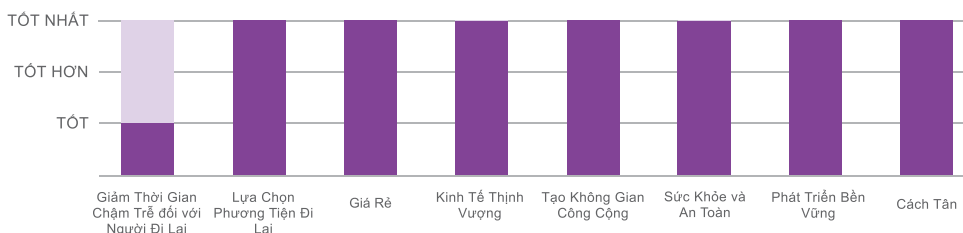
Kịch bản này dẫn đến sự thay đổi phương tiện giao thông lớn nhất, hướng đến các chuyến đi bằng xe đạp, đi bộ và phương tiện giao thông công cộng và có ít chuyến đi bằng xe chở một người nhất.

Các hạng mục

Số tiền

Đường xá	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án đường xá được đài thọ bởi CAMPO, TXDOT, và các cơ quan khác trong vùng. Hơn 50 dặm dự án đường xá dọc theo các Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và trong phạm vi các Trung Tâm Hoạt Động (được xác định trong cuộc nghiên cứu về Lệ Phí Xây Đường Xá Mới) 	✓✓✓
Phương tiện giao thông công cộng	<ul style="list-style-type: none"> Dịch vụ xe buýt tăng cường với tần suất phục vụ cao hơn và các lộ trình chạy trong làn đường riêng một phần, được xác định trong Kế Hoạch Dịch Vụ Connections 2025 Hệ Thống Xe Công Cộng Công Suất Cao với không gian riêng, được xác định trong Project Connect 	✓✓✓
Xe đạp	<ul style="list-style-type: none"> Hơn 400 dặm cơ sở vật chất xe đạp cần thiết trong Mạng Lưới Đi Xe Đạp Mọi Độ Tuổi và Mọi Năng Lực và dọc theo các Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin 	✓✓✓
Lối đi bộ	<ul style="list-style-type: none"> Hơn 2,000 dặm lối đi bộ (Tất cả các lối đi bộ chưa có và hiện có thuộc diện ưu tiên Trung Bình, Cao và Rất Cao, được xác định trong Kế Hoạch Phát Triển Lối Đi Bộ) 	✓✓✓
Đường mòn đô thị	<ul style="list-style-type: none"> Gần 250 dặm đường mòn Cấp 1 trong Kế Hoạch Phát Triển Đường Mòn Đô Thị 	✓✓✓
Quản lý nhu cầu giao thông	<ul style="list-style-type: none"> Mức đầu tư TDM tăng đáng kể để tiếp tục các nỗ lực đề ra trong Kịch Bản A và B 	✓✓✓
Công nghệ	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án tăng cường quan trọng để tiếp tục phát triển Mạng Lưới Hệ Thống Giao Thông Thông Minh trong Kịch Bản A và B Các chiến lược giao thông có mức đầu tư cao và mức ảnh hưởng lớn, vượt ngoài các chiến lược trình bày trong Kịch Bản A và B 	✓✓✓

Tóm tắt



Kết Quả So Sánh các Yếu Tố Đánh Giá

Xem Xét Vấn Đề Giao Thông		Mục Tiêu	A	B	C
	Giảm thời gian đi lại của người lao động từ nhà đến nơi làm việc và ngược lại	Tốt nhất Kịch Bản A có mức cải thiện công suất đường xá cao nhất dẫn đến thời gian chậm trễ ở mức thấp nhất đối với mỗi chuyến xe. Kịch Bản A có mức độ đầu tư thấp nhất vào cơ sở vật chất giao thông công cộng chuyên dụng, dẫn đến số lượng chuyến xe, số dặm xe đi và số giờ xe đi cao nhất.	Tốt hơn Kịch Bản B có mức cải thiện công suất đường xá thấp hơn, dẫn đến thời gian chậm trễ đối với mỗi chuyến xe cao hơn so với Kịch Bản A. Có mức đầu tư cơ sở vật chất giao thông chuyên dụng tăng, do đó tạo ra ít chuyến xe hơn, số dặm đi xe và số giờ đi xe cũng thấp hơn.	Tốt Kịch Bản C có mức cải thiện công suất đường xá thấp nhất, dẫn đến thời gian chậm trễ cao nhất tính theo mỗi chuyến xe. Kịch Bản C có mức đầu tư cao nhất vào cơ sở vật chất giao thông chuyên dụng, dẫn đến số lượng chuyến xe, số dặm xe đi và số giờ xe đi thấp nhất.	
	Khuyến khích một mạng lưới giao thông cân bằng và có thể đưa ra các lựa chọn sáng suốt dựa trên nhu cầu và sở thích cá nhân	Tốt Kịch Bản A có mức độ lựa chọn đi lại thấp nhất và có số trường học và cơ sở y tế, và tiệm tạp hoá thấp nhất trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp và phương tiện giao thông công cộng công suất cao. 1% dân số nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các điểm dừng xe công cộng công suất cao và 61% nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách mạng lưới đi xe đạp.	Tốt hơn Kịch Bản B giúp nhiều người có khả năng lựa chọn các phương tiện đi lại hơn và có số lượng trường học, cơ sở y tế, và tiệm tạp hoá cao hơn trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất xe đạp và phương tiện giao thông công cộng công suất cao. 7% dân số nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các điểm dừng xe công cộng công suất cao và 73% nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách mạng lưới đi xe đạp.	Tốt nhất Kịch Bản C có mức độ lựa chọn phương tiện đi lại thấp nhất và có số trường học và cơ sở y tế, và tiệm tạp hoá thấp nhất trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp và phương tiện giao thông công cộng công suất cao. 13% dân số nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các điểm dừng xe công cộng công suất cao và 81% nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách mạng lưới đi xe đạp.	
	Giảm chi phí đi lại ở Austin bằng cách cung cấp các lựa chọn đi lại giá rẻ.	Tốt Kịch Bản A có số lượng căn hộ giá rẻ hiện tại thấp nhất nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất xe đạp và phương tiện giao thông công cộng công suất cao. 53% số căn hộ gia cư giá rẻ hiện tại nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất xe đạp và 1% số căn hộ gia cư giá rẻ nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các điểm dừng xe công cộng công suất cao.	Tốt hơn Kịch Bản B có số lượng căn hộ giá rẻ hiện tại trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất xe đạp và các điểm dừng xe công cộng công suất cao hơn so với Kịch Bản A. 67% số căn hộ gia cư giá rẻ hiện tại nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất xe đạp và 8% số căn hộ gia cư giá rẻ nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các điểm dừng xe công cộng công suất cao.	Tốt nhất Kịch Bản C có số lượng căn hộ giá rẻ hiện tại nhiều nhất trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp và phương tiện giao thông công cộng công suất cao. 79% số căn hộ gia cư giá rẻ hiện tại nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp và 8% số căn hộ gia cư giá rẻ nằm trong phạm vi 1/4 dặm cách các điểm dừng xe công cộng công suất cao.	
	Khuyến khích tăng trưởng kinh tế cho các cá nhân và Thành Phố thông qua hoạt động đầu tư chiến lược vào các mạng lưới giao thông có thể đáp ứng nhu cầu của thế kỷ 21	Tốt Kịch Bản A có mức đầu tư thấp nhất vào các lĩnh vực mà các cá nhân có ít cơ hội thành công nhất so với các khu phố khác.	Tốt hơn Kịch Bản B có mức đầu tư cao hơn Kịch Bản A vào các lĩnh vực mà các cá nhân có ít cơ hội thành công nhất so với các khu phố khác.	Tốt nhất Kịch Bản C có mức độ đầu tư cao nhất vào các lĩnh vực mà các cá nhân có ít cơ hội thành công nhất so với các khu phố khác.	
	Xây dựng một mạng lưới giao thông khuyến khích giao lưu thông qua thiết kế đô thị chất lượng cao và kết nối người sử dụng với nhiều địa điểm đặc trưng của Austin	Tốt Kịch Bản A có mức phần trăm dự án thấp nhất dọc theo các Đường Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và có số công viên cũng như các trung tâm sinh hoạt cộng đồng thấp nhất trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp. Trong Kịch Bản A, 17% số Đường Hành Lang Hoạt Động có cơ sở vật chất dành cho xe đạp.	Tốt hơn Kịch Bản B có mức phần trăm dự án cao hơn dọc theo các Đường Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và nhiều công viên cũng như trung tâm sinh hoạt cộng đồng hơn trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp so với Kịch Bản A. Trong Kịch Bản B, 30% Đường Hành Lang Hoạt Động có cơ sở vật chất dành cho xe đạp.	Tốt nhất Kịch Bản C có mức phần trăm dự án cao nhất dọc theo Đường Hành Lang Hoạt Động của kế hoạch Imagine Austin và số công viên cũng như trung tâm sinh hoạt cộng đồng cao nhất trong phạm vi 1/4 dặm cách các cơ sở vật chất dành cho xe đạp. Trong Kịch Bản C, 93% Đường Hành Lang Hoạt Động có cơ sở vật chất dành cho xe đạp.	
	Bảo Vệ Cư Dân Austin bằng cách giảm nguy cơ thương tích do đi lại và khuyến khích cải thiện sức khỏe cộng đồng	Tốt Kịch Bản A có số dặm đường mòn đi bộ/xe đạp và cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp thấp nhất dọc theo các đường hành lang có tỷ lệ rủi ro cao và tỷ lệ va dụng cao. Kịch Bản A có số lượng dự án đường xá cao nhất dọc theo các đường hành lang có mức rủi ro cao và tỷ lệ va dụng cao và các giao lộ có tỷ lệ va dụng cao. Kịch Bản A duy trì các nỗ lực hiện tại nhằm giảm bớt tình trạng phát thải.	Tốt hơn Kịch Bản B có số dặm đường mòn đi bộ/xe đạp và cơ sở vật chất dành cho xe đạp dọc theo các đường hành lang có tỷ lệ rủi ro cao và tỷ lệ va dụng nhiều hơn so với Kịch Bản A. Kịch Bản B có số lượng dự án đường xá dọc theo các đường hành lang có mức rủi ro cao và có tỷ lệ va dụng cao cũng như các giao lộ có tỷ lệ va dụng cao ít hơn so với Kịch Bản A. Kịch Bản B có sự cải thiện chất lượng không khí so với Kịch Bản A do số dặm xe đi ít hơn.	Tốt nhất Kịch Bản C có số dặm đường mòn đi bộ/xe đạp và cơ sở vật chất dành cho xe đạp nhiều nhất dọc theo các đường hành lang có tỷ lệ rủi ro cao và có tỷ lệ va dụng cao. Kịch Bản C có ít dự án đường xá nhất dọc theo các đường hành lang có tỷ lệ rủi ro cao và có tỷ lệ va dụng cao và các giao lộ có tỷ lệ va dụng cao. Kịch Bản C có sự cải thiện chất lượng không khí ngoài những gì có trong Kịch Bản B do số dặm xe đi còn thấp hơn.	
	Khuyến khích các thiết kế kết hợp và các công trình bổ sung chất lượng cho môi trường đã xây dựng, đồng thời giảm bớt tác động cũng như khuyến khích sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên công cộng	Tốt Kịch Bản A tiếp tục xu thế hướng đến thiết kế phát triển bền vững và giảm tác động đối với môi trường, tuy nhiên xây dựng nhiều số dặm đường hơn là Kịch Bản B và C, do đó góp phần làm tăng tỷ lệ tiêu thụ nhiên liệu do số dặm xe đi cao hơn.	Tốt hơn Kịch Bản B gắn với thiết kế phát triển bền vững và giảm tác động môi trường hơn do xây ít đường hơn Kịch Bản A và tập trung vào các phương tiện giao thông ít ảnh hưởng đến môi trường, chẳng hạn như đi bộ, đi xe đạp, và sử dụng phương tiện giao thông công cộng.	Tốt nhất Kịch Bản C xây dựng số dặm đường ít nhất và kết hợp thiết kế phát triển bền vững vào trong từng dự án, chú trọng nhiều nhất đến các phương tiện giao thông ít ảnh hưởng đến môi trường, chẳng hạn như đi bộ, đi xe đạp, và sử dụng phương tiện giao thông công cộng.	
	Theo tinh thần của các thành phố cấp tiến trên toàn thế giới, thay đổi cách thức tư duy của chúng ta về những gì khả thi, và nêu gương cho các khu vực còn lại ở Hoa Kỳ	Tốt Kịch Bản A duy trì mức hiệu quả hiện tại của Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông thông qua các chương trình tình nguyện và ứng dụng Quản Lý Hệ Thống Giao Thông thông qua các Hệ Thống Giao Thông Thông Minh (ITS) và cải tiến hoạt động.	Tốt hơn Kịch Bản B tăng hiệu quả Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông thông qua các chương trình thường khuyến khích và có sự cải thiện nhiều hơn trong Quản Lý Hệ Thống Giao Thông qua công nghệ mới.	Tốt nhất Kịch Bản C có hiệu quả Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông cao nhất thông qua các chương trình bắt buộc và Quản Lý Hệ Thống Giao Thông tăng cường đối với các phương tiện giao thông công suất cao.	

Bảng Chú Giải Thuật Ngữ

Mạng Lưới Đi Xe Đạp Mọi Độ Tuổi và Năng Lực: Mô hình phát triển cơ sở vật chất xe đạp nơi một đứa trẻ 8 tuổi hay một người già 80 tuổi đều có thể đi lại bằng xe đạp một cách thoải mái và an toàn, trong đó có những vấn đề như các làn đường xe đạp được bảo vệ hoặc các đường mòn đô thị không nằm trên đường phố.

Xe Tự Động và Xe Kết Nối: Công nghệ phương tiện cơ giới mới giúp chuyển đổi hình thức người lái xe sang xe điều khiển bằng máy tính ngày càng nhiều hơn. Có nhiều cấp độ xe tự lái khác nhau, từ các tính năng như kiểm soát tốc độ (cruise control) cho đến khả năng tự động lái xe hoàn toàn không cần đến sự can thiệp của con người. Xe kết nối có thể truyền đi các dữ liệu giao thông quan trọng giữa các xe và cơ sở hạ tầng khác, cho phép mạng lưới giao thông tối đa hoá luồng di chuyển, khắc phục tình trạng gián đoạn dịch vụ, hoặc thực hiện các nhiệm vụ quan trọng về bảo vệ an toàn.

CAMPO: Tổ Chức Hoạch Định Đô Thị Khu Vực Thủ Đô (Capital Area Metropolitan Planning Organization) là cơ quan chính phủ có nhiệm vụ hoạch định giao thông hợp tác và toàn diện cho khu vực Miền Trung CAMPO phê chuẩn việc sử dụng ngân quỹ giao thông của liên bang và tiểu bang trong phạm vi các quận Bastrop, Burnet, Caldwell, Hays, Travis, và Williamson.

Connections 2025: Kế hoạch dịch vụ vận chuyển phạm vi ngắn đã được thông qua của Capital Metro, trong đó xác định các lộ trình xe buýt thường xuyên, lộ trình xe buýt dành cho người đi lại và lộ trình xe buýt địa phương mới. Kế hoạch này chú trọng thiết lập dịch vụ thường xuyên và đáng tin cậy hơn cho người đi xe.

Xe Công Cộng Công Suất Cao: Xe công cộng chuyên chở nhiều người hơn với các chuyến đi thường xuyên hơn, thường là nhờ không gian riêng dành cho phương tiện giao thông công cộng trên đường. Xe công cộng công suất cao không bị giới hạn ở một phương tiện giao thông công cộng cụ thể (chẳng hạn như xe buýt, xe điện v.v...).

Imagine Austin: Kế hoạch toàn diện 30 năm của Thành Phố được thông qua vào năm 2012, đề ra tầm nhìn về cách thức phát triển của thành phố theo xu hướng liên kết và gọn nhẹ.

Các Trung Tâm và các Đường Hành Lang của Dự Án Imagine

Austin: Các khu vực tăng trưởng xác định trong kế hoạch toàn diện để định hình cách thức đáp ứng nhu cầu của cư dân mới, công ăn việc làm, các khu vực sử dụng hỗn hợp, không gian ngoài trời và cơ sở hạ tầng giao thông trong 30 năm tới. Các khu vực này sẽ được xây gọn nhẹ, có thể đi bộ được, và cung cấp các nguồn lực cũng như dịch vụ cho cư dân địa phương.

Các Hệ Thống Giao Thông Thông Minh (ITS): Kết hợp công nghệ truyền thông hiện đại vào cơ sở hạ tầng giao thông và phương tiện để tăng cường an toàn, khả năng phối hợp, và hiệu suất hoạt động của mạng lưới giao thông đối với tất cả những người sử dụng, trong đó bao gồm các vấn đề như các hệ thống thông báo xe khẩn cấp hoặc camera dò đèn đỏ.

Phương Tiện Giao Thông Kết Hợp Chung (Mode Share): Các phương pháp khác nhau mà mọi người sử dụng để di chuyển, chẳng hạn như xe hơi, phương tiện giao thông công cộng, đi bộ, v.v... Phương tiện giao thông kết hợp chung có tính đến mức phần trăm số người sử dụng mỗi phương tiện giao thông khác nhau để đi lại.

Thay Đổi Phương Tiện Giao Thông: Thay đổi về thói quen giao thông từ sử dụng một phương tiện giao thông cụ thể sang phương tiện khác.

Lối Đi Bộ Ưu Tiên: Các lối đi bộ hiện chưa có và các lối đi bộ hiện đã có nhưng chưa thỏa đáng này được xác định trong Kế Hoạch Phát Triển Lối Đi Bộ 2016 của Thành Phố Austin như là các khu vực nên được tập trung các nguồn lực hạn chế cho cải thiện và mở rộng lối đi bộ. Các tình trạng lối đi bộ hiện tại được Sở Công Chánh đánh giá xếp loại.

Nghiên Cứu Lệ Phí Xây Đường Xá Mới: Một quy trình đang diễn ra, do Sở Giao Thông Austin tiến hành nhằm đánh giá việc áp dụng Lệ Phí Xây Đường Xá Mới đối với công trình mới. Lệ phí này sẽ là khoản phí áp dụng cho công trình mới để trang trải chi phí xây dựng hoặc mở rộng các cơ sở vật chất đường xá cần thiết cho công trình mới đó.

Đường Mòn Đô Thị Cấp 1 và Cấp 2: Các đường mòn đô thị cấp 1 được Kế Hoạch Phát Triển Đường Mòn Đô Thị của Thành Phố Austin xác định là phục vụ nhiều người sử dụng tiềm năng. Những con đường này thường nằm ở gần khu dân cư đông đúc, kết nối nhiều điểm đến và nhiều danh lam, và thường được xây dựng một phần. Đường Mòn Đô Thị Cấp 2 là các con đường mòn đô thị khác được xác định trong quá trình hoạch định Đường Mòn Đô Thị, tuy nhiên chi tiết hơn các đường mòn Cấp 1.

Nội Dung Chương Trình Quản Lý Nhu Cầu Giao Thông: Các kế hoạch tiên khởi khác nhau nhằm tăng hiệu suất mạng lưới giao thông thông qua khuyến khích những người đi lại thay đổi thói quen lái xe một mình bằng xe riêng đồng thời tránh lái xe vào các giờ cao điểm kẹt xe. Nói chung, chiến lược này cố gắng tác động đến cách thức mọi người đi lại với nhiều hoạt động khác nhau, từ khuyến khích các hãng sử dụng lịch làm việc linh hoạt, tăng cường và hỗ trợ dịch vụ đi xe theo nhóm cho những người đi lại, hoặc nâng cao hiệu quả thông tin giao thông cho người đi lại.

Quản Lý Hệ Thống Giao Thông: Các phương pháp sử dụng để cải thiện công suất vận chuyển, tính để sử dụng cho người khuyết tật, độ tin cậy cũng như an toàn mà không làm tăng quy mô tổng thể của cơ sở hạ tầng, trong đó bao gồm những khía cạnh như tối ưu hoá hệ thống đèn giao thông, cải thiện hiệu quả quản lý sự cố giao thông, hoặc kéo dài các làn đường sáp nhập.

TxDOT: Sở Giao Thông Texas là cơ quan chính phủ chịu trách nhiệm quản lý các hệ thống xa lộ, phương tiện giao thông công cộng, và các hệ thống hàng không của tiểu bang. TxDOT phân bổ ngân quỹ giao thông của liên bang cho các Tổ Chức Hoạch Định Đô Thị, như CAMPO và quản lý Kế Hoạch Cải Tiến Giao Thông của Tiểu Bang.



Để biết thêm thông tin, liên lạc với chúng tôi:

asmp@austintexas.gov

[Facebook.com/ATXTransportation](https://www.facebook.com/ATXTransportation)

[Twitter.com/AustinMobility](https://twitter.com/AustinMobility)