

MTP 2050



Tóm tắt Dự án

Kế hoạch giao thông đô thị 2050
Tổ chức quy hoạch đô thị khu vực Wichita

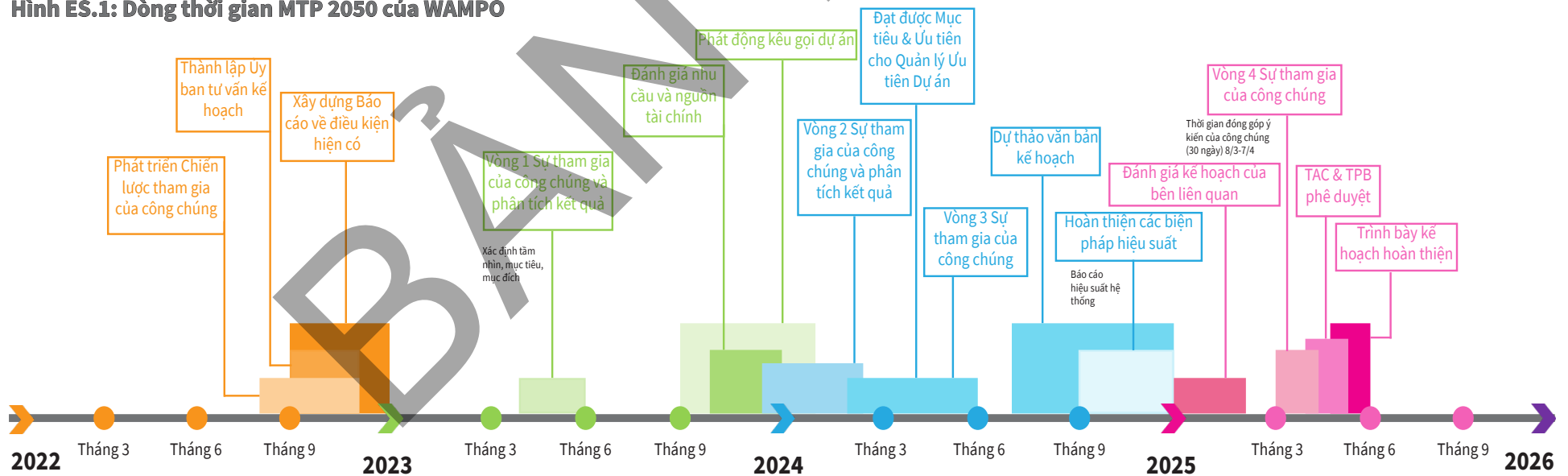


Mục đích và Triển khai Kế hoạch

Các quy định của liên bang đóng vai trò là nền tảng cho quy hoạch giao thông tại các khu vực đô thị, chỉ đạo hoạt động của các Tổ chức Quy hoạch Đô thị (MPO). Là các đơn vị được liên bang chỉ định, các MPO có trách nhiệm phát triển và duy trì Kế hoạch Giao thông Đô thị (MTP) – một bản thiết kế cho hệ thống giao thông của một khu vực trải dài trong phạm vi quy hoạch tối thiểu là 20 năm và được cập nhật ít nhất 5 năm một lần. Các kế hoạch này tích hợp các chiến lược dài hạn và ngắn hạn nhằm thúc đẩy mạng lưới giao thông đa phương thức đảm bảo việc di chuyển an toàn và hiệu quả của con người và hàng hóa.

Tổ chức Quy hoạch Đô thị Khu vực Wichita (WAMPO), ở Nam Trung Kansas, giám sát việc quy hoạch giao thông cho một khu vực đa dạng bao gồm 22 thành phố và ba quận, với dân số là 547.230 người theo Điều tra dân số năm 2020. WAMPO hoạt động theo các nhiệm vụ của liên bang để thực hiện quy trình lập kế hoạch “3C” – Liên tục, Toàn diện và Hợp tác. Cách tiếp cận này tập hợp các chính quyền địa phương, các cơ quan tiểu bang và liên bang, các đơn vị vận chuyển và công chúng để đảm bảo các kế hoạch giao thông phản ánh nhu cầu đa dạng của cộng đồng.

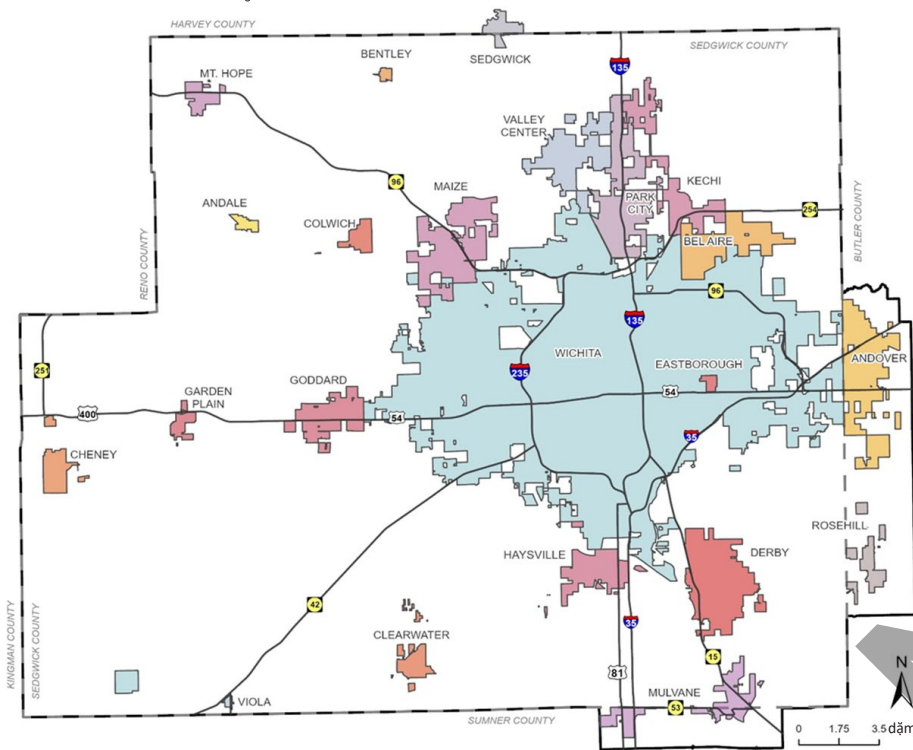
Hình ES.1: Dòng thời gian MTP 2050 của WAMPO



MTP phải giải quyết mối liên kết giữa giao thông và các yếu tố quan trọng như sử dụng đất, phát triển kinh tế, môi trường và nhà ở. Những nỗ lực của WAMPO bao gồm cân bằng việc tuân thủ liên bang cùng với cam kết về các ưu tiên của khu vực, tính bền vững và tính toàn diện. Quy trình 3C nhấn mạnh vào sự hợp tác, cho phép các bên liên quan phát triển các chiến lược phù hợp với các mục tiêu cộng đồng dài hạn. WAMPO đảm bảo quy trình lập kế hoạch của mình vẫn có thể thích ứng với các nhu cầu đang thay đổi bằng cách tận dụng dữ liệu, ý kiến đóng góp của công chúng và các biện pháp dựa trên hiệu suất.

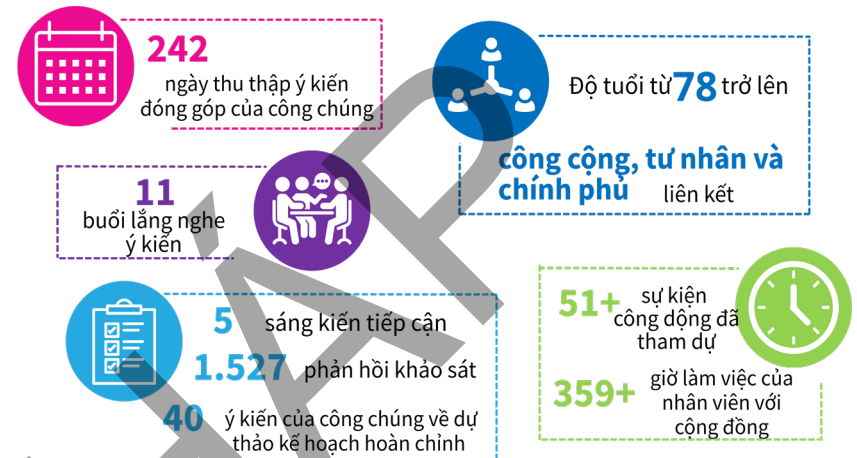
Ý kiến đóng góp của công chúng là điều cần thiết để xây dựng các chính sách, chương trình và dự án giao thông. Việc tiếp cận cộng đồng diễn ra đồng thời với quá trình phát triển kế hoạch và được thiết kế để tích cực tìm kiếm ý kiến đóng góp. Sự tham gia của công chúng đối với MTP 2050 được chia thành năm vòng: ba vòng tập trung vào việc xây dựng sự hiểu biết về mong muốn của công chúng, vòng thứ tư để phân phối bản dự thảo kế hoạch với thời gian công chúng đóng góp ý kiến là 30 ngày và vòng thứ năm trình bày kế hoạch đã được phê duyệt.

Bản đồ ES.1: Khu vực WAMPO



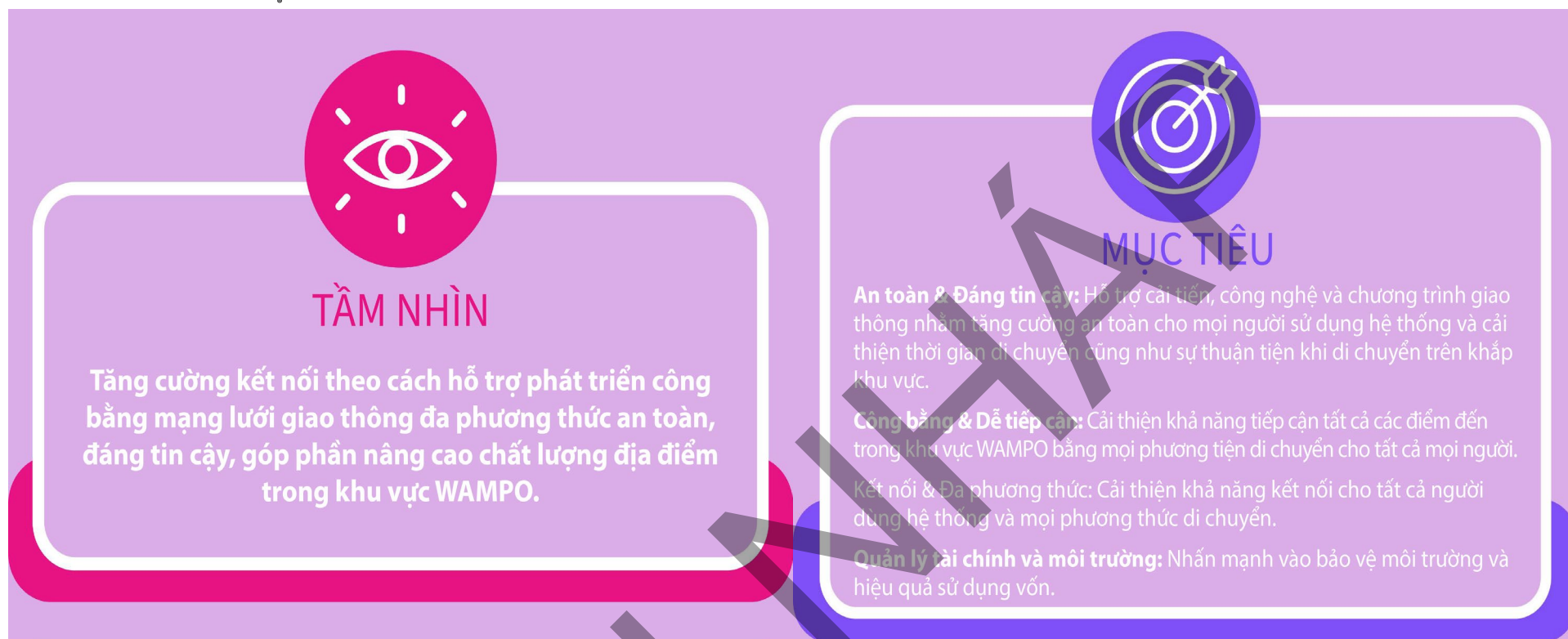
Nhiều phương pháp tiếp cận đã được sử dụng để tiếp cận các bên liên quan chủ chốt và công chúng nói chung. Các phương pháp này bao gồm các cuộc họp trực tiếp và trực tuyến; các buổi lắng nghe ý kiến các bên liên quan; các sự kiện bất ngờ tại các cuộc họp cộng đồng; các bài thuyết trình tại các cuộc họp cộng đồng; video và bài đăng trên mạng xã hội; các bài viết và cuộc phỏng vấn được phát trên các phương tiện truyền hình, phát thanh và báo in, và các cuộc khảo sát được cung cấp bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt, cả trực tuyến và trên giấy. Nhận thức được rằng các cơ hội cho sự tham gia có ý nghĩa của công chúng là chìa khóa để phát triển ý thức cộng đồng và quyền sở hữu giữa những người tham gia, WAMPO đảm bảo một quá trình hợp tác cởi mở, tích cực thu hút tất cả các bên bị ảnh hưởng để cung cấp thông tin đầu vào có ý nghĩa tác động đến các quyết định về giao thông, đồng thời giải quyết các nhu cầu và mối quan tâm đa dạng về giao thông của cộng đồng.

Hình ES.2: Tổng quan về sự tham gia của công chúng vào MTP 2050



Thông qua sự lãnh đạo và hợp tác chiến lược, WAMPO đóng vai trò then chốt trong việc định hình một hệ thống giao thông bền vững và phục hồi cho khu vực đô thị Wichita. MTP 2050 phản ánh cam kết này, cung cấp lộ trình giải quyết các thách thức giao thông hiện tại và tương lai của khu vực đồng thời thúc đẩy tăng trưởng và kết nối.

Hình ES.3: Tầm nhìn và Mục tiêu của MTP 2050



Hình ES.4: Sự liên kết của các Mục tiêu MTP 2050 với các Yếu tố Kế hoạch Liên bang

	Mục tiêu			
	An toàn & Đáng tin cậy	Công bằng & Dễ tiếp cận	Kết nối & Đa phương thức	Quản lý tài chính và môi trường
Nuôi dưỡng sức sống kinh tế của khu vực đô thị, đặc biệt là bằng cách tạo điều kiện cho khả năng cạnh tranh, năng suất và hiệu quả toàn cầu.				
Tăng cường tính an toàn của hệ thống giao thông cho người sử dụng phương tiện cơ giới và không cơ giới.				
Tăng cường an ninh cho hệ thống giao thông đối với người sử dụng phương tiện cơ giới và không cơ giới.				
Tăng khả năng tiếp cận và di chuyển của người dân và hàng hóa.				
Bảo vệ và cải thiện môi trường, thúc đẩy tiết kiệm năng lượng, nâng cao chất lượng cuộc sống và thúc đẩy sự nhất quán giữa cải thiện giao thông và mô hình tăng trưởng và phát triển kinh tế theo kế hoạch của tiểu bang và địa phương.				
Tăng cường sự tích hợp và kết nối của hệ thống giao thông, giữa các phương thức, dành cho hành khách và hàng hóa.				
Thúc đẩy quản lý và vận hành hệ thống hiệu quả.				
Nhấn mạnh việc bảo tồn hệ thống giao thông hiện có.				
Cải thiện khả năng phục hồi và độ tin cậy của hệ thống giao thông và giảm bớt hoặc giảm thiểu tác động của nước mưa đối với giao thông mặt đất.				
Tăng cường du lịch và lễ hành.				

Nguồn: 23 CFR § 450.306(b)

Quy định của liên bang yêu cầu MPO phải tích hợp mười yếu tố lập kế hoạch giải quyết vấn đề an toàn, hiệu quả, kết nối, quản lý môi trường và sức sống kinh tế. Việc tuân thủ các nguyên tắc này rất quan trọng đối với các khu vực như WAMPO để duy trì đủ điều kiện nhận tài trợ của liên bang, đảm bảo các nguồn lực được phân bổ cho các dự án có tác động thúc đẩy tính di động và chất lượng cuộc sống của khu vực.

Xu hướng khu vực

Khu vực WAMPO là một trung tâm đô thị năng động. Khu vực này chiếm 19% Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Kansas, được thúc đẩy bởi một số ngành kinh tế mạnh (như hàng không vũ trụ, sản xuất tiên tiến và nông nghiệp), mở rộng dân cư và mạng lưới giao thông mạnh mẽ.

Tăng trưởng và kết nối khu vực

Khu vực WAMPO mang nét đặc trưng của sự kết hợp đa dạng giữa các cộng đồng thành thị, ngoại ô và nông thôn. Wichita, nơi sinh sống của 70% dân số trong khu vực, là nơi neo đậu 11 thành phố ngoại ô và hỗ trợ các khu vực nông thôn quan trọng giúp tăng cường kết nối khu vực. Đường cao tốc, đường liên bang và đường địa phương tạo thành xương sống của kết nối này, tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại kinh tế, đi lại và quan hệ xã hội.

Tăng trưởng dân số, nhà ở và việc làm

Từ năm 2010 đến năm 2020, khu vực WAMPO đã chứng kiến mức tăng dân số 5,4%, trong đó các thành phố Maize (67,7%) và Andover (26,4%) dẫn đầu mức tăng trưởng. Cùng với sự gia tăng dân số, khu vực này đã chứng kiến sự mở rộng đáng kể về nhà ở và việc làm. Các thành phố ngoại ô như Derby, Andover và Maize đã bổ sung thêm nhiều khu nhà ở mới để đáp ứng nhu cầu. Đồng thời, các nhà tuyển dụng mới và đã thành lập đã tạo ra hàng nghìn việc làm, đòi hỏi phải cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông xung quanh.

Các cơ sở giáo dục như Đại học bang Wichita góp phần vào sự phát triển và đổi mới lực lượng lao động, thu hút nhân tài và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế.

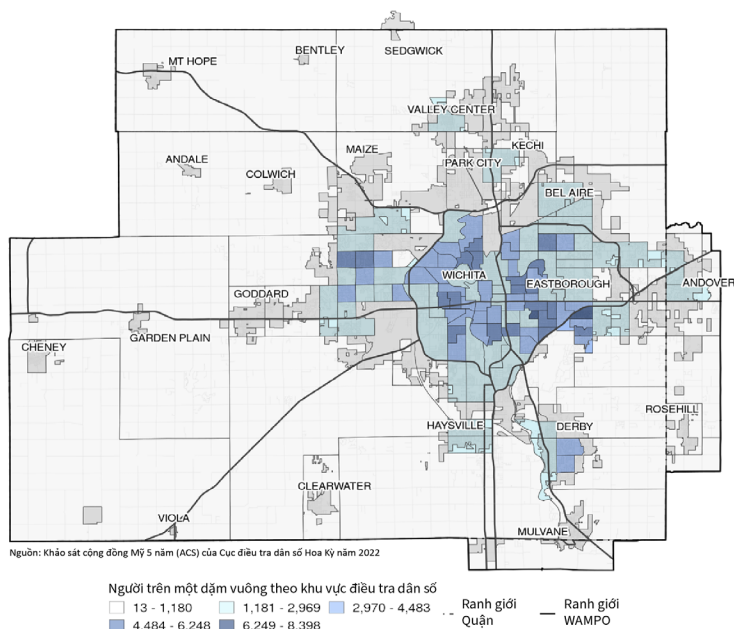
Bảng ES.1: Thay đổi dân số khu vực WAMPO, 2010-2020

Phạm vi quản lý của WAMPO	Dân số năm 2010	Dân số năm 2020	% Thay đổi
Wichita	382,368	397,532	4.0%
Derby	22,158	25,625	15.6%
Andover	11,791	14,891	26.3%
Park City	7,297	8,333	14.2%
Haysville	10,826	11,262	4.0%
Bel Aire	6,769	8,262	22.1%
Valley Center	6,822	7,340	7.6%
Maize	3,420	5,735	67.7%
Goddard	4,344	5,084	17.0%
Mulvane	6,111	6,286	2.9%
Rose Hill	3,931	4,185	6.5%
Kechi	1,909	2,217	16.1%
Clearwater	2,481	2,653	6.9%
Cheney	2,094	2,181	4.2%
Colwich	1,327	1,455	9.6%
Sedgwick*	192	194	1.0%
Andale	928	941	1.4%
Garden Plain	849	948	11.7%
Mount Hope	813	806	-0.9%
Eastborough	773	756	-2.2%
Bentley	530	560	5.7%
Viola	130	115	-11.5%
Quận Sedgwick*	37,214	36,474	-2.0%
Quận Butler*	2,666	2,344	-12.1%
Quận Summer*	1,233	1,050	-14.8%
Tổng số khu vực WAMPO	518,976	547,230	5.4

*Một phần của thành phố nằm trong ranh giới quy hoạch WAMPO

*Phần chưa hợp nhất bên trong ranh giới quy hoạch WAMPO

Bản đồ ES.2: Mật độ dân số khu vực WAMPO



Đầu tư vào Giao thông & Đa phương thức

Sự gia tăng dân số và việc làm đã làm tăng nhu cầu về một hệ thống giao thông toàn diện. Đầu tư vào đường bộ, vỉa hè, đường mòn và mạng lưới giao thông công cộng nhằm hỗ trợ tăng cường khả năng di chuyển, khả năng tiếp cận và kết nối đa phương thức.

Hiểu được xu hướng đi lại là điều cần thiết để lập kế hoạch giao thông. Bảng ES.2 trình bày các phương thức đi lại, thời gian đi làm trung bình và tình trạng xe gia đình có sẵn trong khu vực WAMPO. Thời gian đi làm trung bình là 20,1 phút, với thời gian dài nhất (32,9 phút) là từ nhà đến một Khu điều tra dân số ở Quận Butler phía Tây Nam. 5,7% hộ gia đình không có xe và 63% có hai hoặc nhiều xe.

Bảng ES.2: Phương thức đi lại của người lao động và tính khả dụng của xe gia đình tại Khu vực WAMPO và Kansas, 2022

Phương tiện đi lại, thời gian và xe gia đình	Khu vực WAMPO	Tiểu bang Kansas
Phương tiện đi làm		
Xe hơi, xe tải hoặc xe van – Lái xe một mình	81.0%	77.8%
Xe hơi, xe tải hoặc xe van – Đi chung xe	9.0%	8.7%
Phương tiện giao thông công cộng (trừ taxi)	0.5%	0.4%
Đi bộ	1.2%	2.3%
Xe đạp	0.4%	0.3%
Taxi, xe máy hoặc phương tiện khác	1.4%	1.1%
Làm việc tại nhà	6.5%	9.5%
Thời gian đi làm trung bình	20.1 phút	19.7 phút
Xe có sẵn cho mỗi hộ gia đình		
Không có xe nào có sẵn	5.7%	5.1%
Có Sẵn Một (1) Xe	31.4%	29.8%
Có Sẵn Hai (2) Xe	37.3%	38.5%
Có sẵn Ba (3) Xe hoặc nhiều hơn	25.7%	26.6%

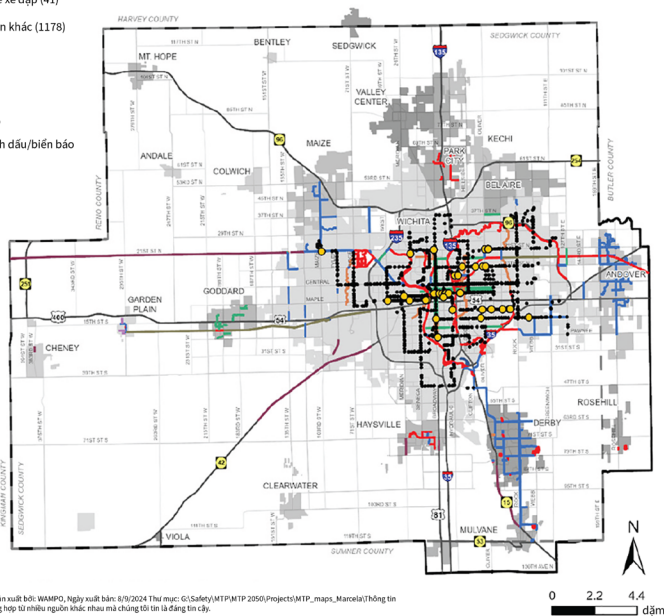
Nguồn: (2018-2022) Ước tính của Khảo sát cộng đồng Mỹ (ACS)

Năm 2023, Wichita Transit đã ghi nhận 1,27 triệu chuyến đi, với 1,18 triệu chuyến trên các tuyến cố định. Lượng hành khách phục hồi sau COVID, gần đạt mức trước đại dịch. Tuyến 21 có lượng hành khách cao nhất (180.175 chuyến). Bản đồ ES.3 cho thấy 893 trong số 1.236 điểm dừng phương tiện công cộng nằm trong phạm vi 0,5 dặm tính từ cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp.

Bike Share ICT và xe tay ga VeoRide tăng khả năng di chuyển của Wichita. Kể từ năm 2017, Bike Share ICT đã ghi nhận hơn 26.000 chuyến đi. Trong khi đó, xe tay ga hỗ trợ di chuyển chặng cuối nhưng lại gây ra lo ngại về an toàn.

Bản đồ ES.3: Kết nối giữa các tuyến giao thông cố định và mạng lưới xe đạp

- Trạm dừng xe buýt có giá để xe đạp (41)
 - Các điểm dừng trung chuyển khác (1178)
- Cơ sở hạ tầng xe đạp
- Đường dẫn sử dụng chung
 - Đường bên
 - Làn đường dành cho xe đạp
 - Làn đường chung được đánh dấu/biến báo
 - Đường xe đạp
 - Lề đường lát đá
 - Đường mòn chứa trái nhựa
 - Xe đạp leo núi



Nguồn WAMPO/Wichita Transit, Sản xuất bởi WAMPO, Ngày xuất bản: 8/9/2024 Thời mục: C:\Safety\MTP\MTP 2050\Project\MTP_maps\Marcia\7hông tin hiển thị trên bản đồ này được tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau mà chúng tôi tin là đáng tin cậy.

Suy xét về môi trường và tài nguyên

Quy hoạch giao thông trong khu vực WAMPO nhấn mạnh đến tính bền vững về môi trường và quản lý tài nguyên. Các nguồn tài nguyên nước chính bao gồm tám lưu vực, Sông Arkansas và Tầng chứa nước Ogallala, hỗ trợ nguồn cung cấp nước, nông nghiệp và công nghiệp của khu vực. Hệ thống giao thông của khu vực tác động đến chất lượng không khí, đặc biệt là thông qua khí thải góp phần tạo ra ôzôn ở tầng mặt đất.

Khu vực WAMPO nằm trong hệ sinh thái đồng cỏ, nơi sinh sống của nhiều loài cỏ thảo nguyên bản địa và động vật hoang dã. Đô thị hóa đã thay thế phần lớn môi trường sống tự nhiên này, dẫn đến sự thích nghi của động vật hoang dã và các biện pháp bảo vệ theo Đạo luật về các loài có nguy cơ tuyệt chủng. Các môi trường sống quan trọng trong khu vực bao gồm các khu vực xung quanh sông Arkansas và Ninnescah.

Khu vực WAMPO phải đối mặt với những thách thức lâu dài về môi trường, bao gồm lốc xoáy, ô nhiễm tầng ôzôn, thoát nước mưa, chất thải nguy hại và nước thải nông nghiệp. Nước thải nông nghiệp là nước mang theo phân bón, thuốc trừ sâu và đất từ các trang trại vào các tuyến đường thủy gần đó. Những mối liên quan khác bao gồm hệ thống nước tư nhân, bảo tồn lịch sử, hoạt động động đất gia tăng, các loài xâm lấn và tác động của biến đổi khí hậu như mùa đông ấm hơn và hạn hán thường xuyên. Các nỗ lực giám sát, nghiên cứu và giảm thiểu đang diễn ra sẽ giải quyết những vấn đề này.

Các vấn đề về môi trường

Thảm họa thiên nhiên

Ozone ở tầng mặt đất

Thoát nước mưa, ngập lụt trên đất liền và xâm nhập nước ngầm

Chất thải nguy hại

Nước thải hóa chất nông nghiệp

Hệ thống nước và công riêng

Bảo tồn

Động đất

Thực vật và động vật xâm lấn

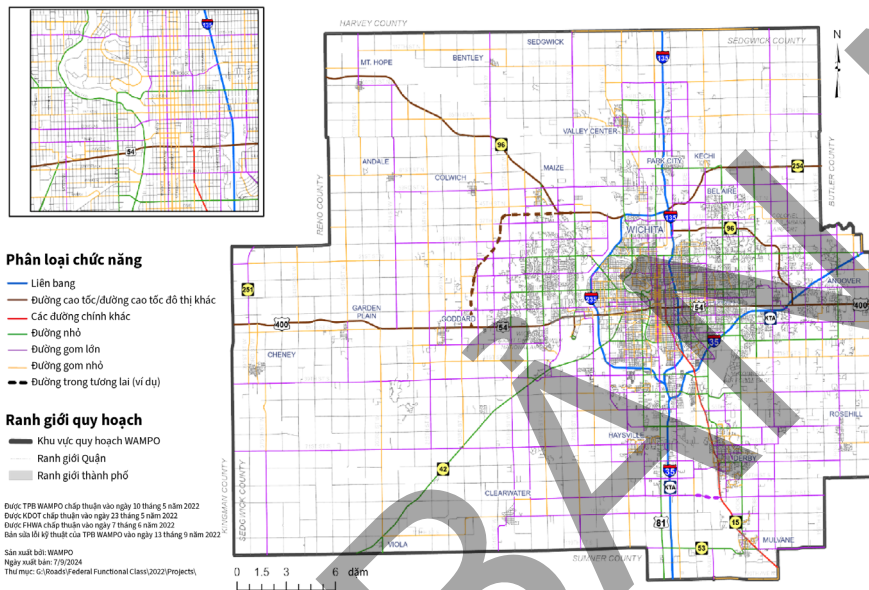
Biến đổi khí hậu

Điều kiện hiện tại

Đường bộ & Cầu

Khu vực WAMPO có gần 4.700 dặm đường bộ và hơn 1.400 cây cầu tạo thành xương sống của mạng lưới giao thông. Phân loại chức năng của đường bộ quyết định điều kiện đủ để được tài trợ, với các hành lang chính như US-54 xử lý lưu lượng giao thông cao nhất. Phần lớn các tuyến đường bộ trong khu vực WAMPO được phân loại là đường địa phương, chỉ dưới 3.100 dặm. Các khoản đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường bộ và cầu nhằm mục đích tăng cường an toàn, đáp ứng nhu cầu tăng trưởng kinh tế và dân số, đồng thời đảm bảo kết nối vững chắc. Các vấn đề lớn về đường bộ bao gồm an toàn, bảo trì sửa chữa có thể trì hoãn, nâng cấp đường bộ và cập nhật công nghệ.

Bản đồ ES.4: Phân loại chức năng đường bộ liên bang



Dịch vụ vận chuyển và vận chuyển người khuyết tật

Giao thông công cộng trong khu vực WAMPO bao gồm Wichita Transit và 24 nhà cung cấp khác cung cấp dịch vụ tuyến cố định và dịch vụ theo nhu cầu. Những thách thức như rào cản về khả năng tiếp cận, thời gian di chuyển dài và sự kém hiệu quả trong phối hợp tạo ra cơ hội để cải thiện. Giải quyết những vấn đề này, mở rộng các lựa chọn giao thông công cộng và triển khai quản lý di chuyển tập trung có thể cải thiện khả năng tiếp cận cho người cao tuổi, người khuyết tật, hộ gia đình có thu nhập thấp và dân số nói chung.

Di chuyển bằng xe đạp và đi bộ

Đi bộ và đạp xe là giải pháp thay thế bền vững cho phương tiện giao thông cơ giới, mang lại lợi ích về sức khỏe, môi trường và kinh tế. WAMPO tiến hành kiểm đếm xe đạp và người đi bộ hàng năm để theo dõi xu hướng giao thông năng động và hướng dẫn đầu tư cơ sở hạ tầng. Những số liệu này, dựa trên các tiêu chuẩn của Dự án Tư liệu về Xe đạp và Người đi bộ Quốc gia, nêu bật các khu vực cần mở rộng đường mòn, vỉa hè và đường dành cho xe đạp để cải thiện khả năng kết nối và giảm sự phụ thuộc vào phương tiện.

Các vấn đề và cơ hội liên quan đến việc đi xe đạp và đi bộ bao gồm an toàn, mở rộng/kết nối mạng lưới, tạo dựng địa điểm và hạn chế dữ liệu. Để giải quyết các vấn đề và cơ hội này, WAMPO đang xây dựng Kế hoạch Giao thông Linh hoạt Khu vực như một sự kế thừa của Kế hoạch Đường mòn Khu vực 2011.

Hình ES.5: Top 5 Địa điểm Kiểm đếm Xe đạp/Người đi bộ năm 2024



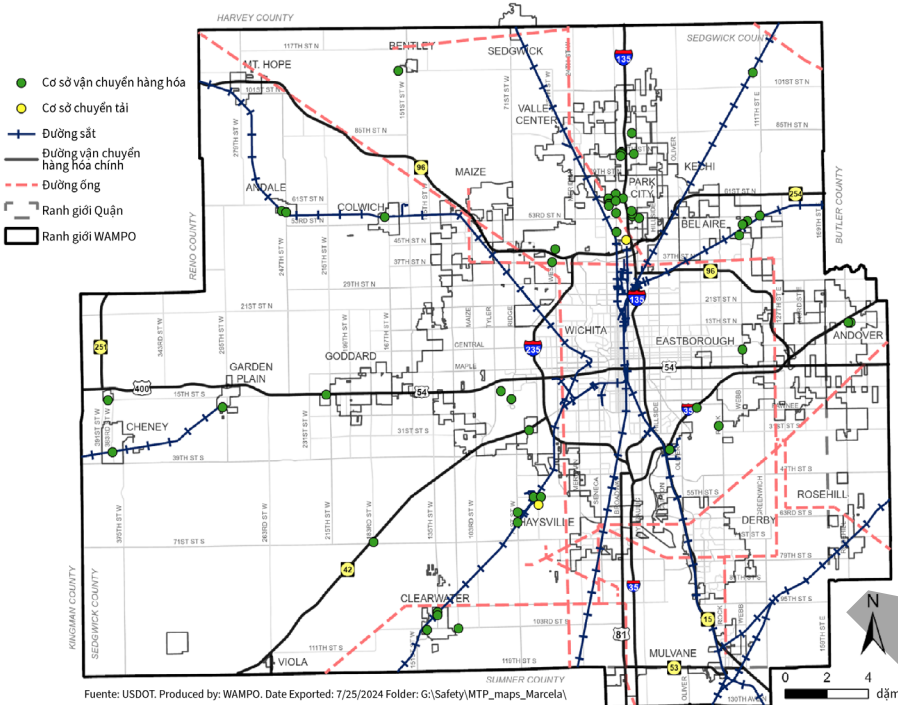
Vận tải hàng hóa

Vận tải hàng hóa đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của khu vực, với lưu lượng xe tải chiếm ưu thế trong vận chuyển hàng hóa (chiếm 53% theo trọng lượng). Các vấn đề liên quan đến lưu lượng xe tải trong khu vực WAMPO bao gồm tình trạng thiếu bãi đậu xe tải, nhu cầu giao hàng “chặng cuối” trực tiếp đến nhà người tiêu dùng ngày càng tăng và cầu có khoảng sáng gầm thấp hoặc giới hạn trọng lượng thấp.

Đường sắt, bao gồm Union Pacific, BNSF, Kansas & Oklahoma và Wichita Terminal Association, hỗ trợ vận chuyển hàng hóa nông nghiệp, công nghiệp và tiêu dùng trên 175 dặm đường ray trong khu vực. Các vấn đề và cơ hội về vận tải đường sắt bao gồm cơ sở hạ tầng lỗi thời không thể chịu được trọng lượng của toa tàu hiện đại, giải quyết 369 điểm giao cắt đường sắt/đường bộ trên mặt đất trong khu vực WAMPO và đánh giá của Sở Giao thông Vận tải Kansas (KDOT) về khả năng mở rộng dịch vụ đường sắt chở khách trong khu vực, rất có thể sẽ hoạt động trên cùng một đường ray với tàu chở hàng.

Sân bay quốc gia Dwight D. Eisenhower (ICT) là trung tâm vận chuyển hàng không lớn nhất của Kansas, chiếm 78% trọng tải hàng không của tiểu bang vào năm 2019. Sân bay quốc gia Eisenhower cũng hỗ trợ sản xuất hàng không vũ trụ như một nơi mà máy bay hoàn thiện có thể cất cánh bằng chính sức mạnh của chúng để giao cho khách hàng. Có nhu cầu xác định phải tăng dịch vụ hàng không thương mại trong khu vực.

Bản đồ ES.5: Cơ sở hạ tầng và cơ sở vận chuyển hàng hóa trong khu vực WAMPO



Xe điện (EV)

Kế hoạch Mạng lưới xe điện WAMPO hỗ trợ quá trình chuyển đổi của khu vực sang giao thông bền vững thông qua việc mở rộng cơ sở hạ tầng xe điện, giáo dục và hợp tác. Kế hoạch này phù hợp với các sáng kiến quốc gia như chương trình Cơ sở hạ tầng xe điện quốc gia (NEVI) nhằm thu hẹp khoảng cách cơ sở hạ tầng, thúc đẩy việc áp dụng xe điện và giảm phát thải khí nhà kính.

Kế hoạch tập trung vào việc mở rộng cơ sở hạ tầng sạc công cộng, bao gồm các trạm Sạc nhanh Cấp độ 2 và Sạc nhanh Dòng điện một chiều (DCFC), để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng đối với xe điện trong khu vực. Kế hoạch nhấn mạnh sự hợp tác với các thành phố, ngành công nghiệp tư nhân và các bên liên quan về môi trường để đẩy nhanh việc ứng dụng xe điện và giải quyết các khoảng cách về cơ sở hạ tầng. Ngoài ra, kế hoạch ưu tiên giáo dục và nâng cao nhận thức để nêu bật những lợi ích của xe điện, chẳng hạn như giảm khí thải, giảm chi phí nhiên liệu và cải thiện sức khỏe cộng đồng, đảm bảo quá trình chuyển đổi suôn sẻ hơn sang giao thông bền vững và thúc đẩy khả năng phục hồi kinh tế và môi trường.

Tính đến năm 2023, khu vực WAMPO có 32 trạm sạc công cộng và hơn 1.000 xe điện đã đăng ký, với kế hoạch mở rộng cơ sở hạ tầng để hỗ trợ tăng trưởng trong tương lai.

Hình ES.7: Thời gian sạc xe điện



Quản lý hệ thống

Quản lý hệ thống tập trung vào việc duy trì mạng lưới giao thông hoạt động trơn tru, an toàn và hiệu quả. Nó bao gồm việc bảo trì liên tục cơ sở hạ tầng, tích hợp các công nghệ tiên tiến và triển khai các chiến lược để quản lý nhu cầu, an toàn, tắc nghẽn và khả năng phục hồi. Những nỗ lực này cùng nhau đảm bảo rằng các hệ thống giao thông vẫn đáng tin cậy và có thể thích ứng với các thách thức trong tương lai. Quản lý hệ thống hiệu quả bao gồm nhiều thành phần, bao gồm:

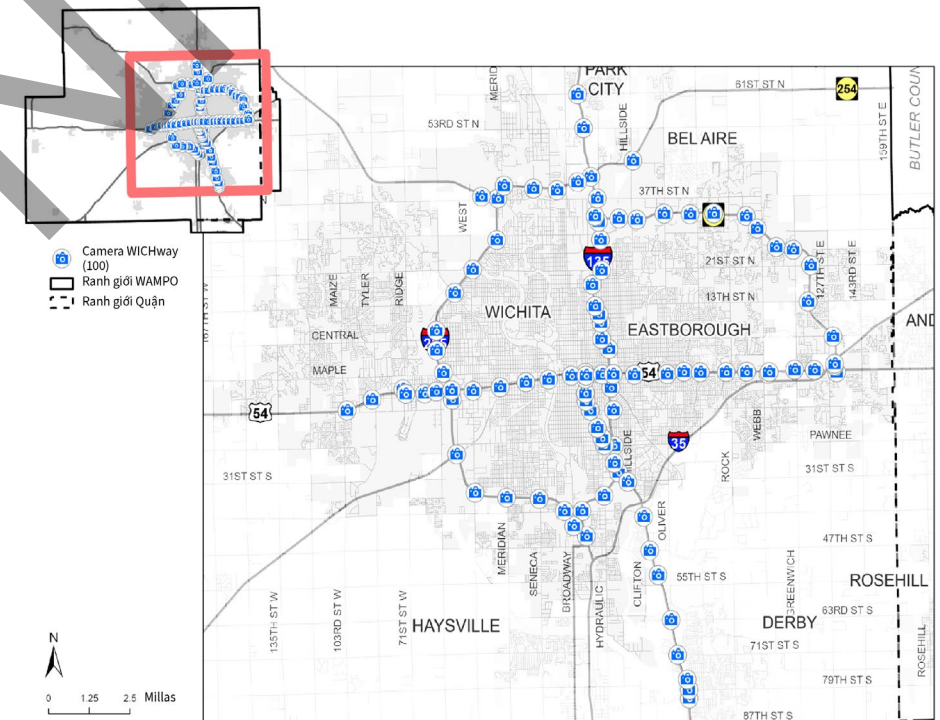
Nhu cầu và chương trình bảo trì hiện tại

Việc giải quyết tình trạng cơ sở hạ tầng xuống cấp là rất quan trọng đối với độ tin cậy của hệ thống. Vào năm 2023, 1,6% diện tích mặt cầu của khu vực ở trong tình trạng kém, cần phải sửa chữa hoặc thay thế. Đồng thời, 0,6% số dặm làn đường của Hệ thống Đường bộ Quốc gia (NHS) ở trong tình trạng kém. Khu vực này cũng quản lý hơn 2.100 dặm vỉa hè và đường dành cho xe đạp, nhấn mạnh tầm quan trọng của việc duy trì cơ sở hạ tầng không dùng động cơ có thể tiếp cận được. Tài sản vận tải, bao gồm xe cộ và cơ sở vật chất, cũng cần được bảo trì. Các dự án bảo trì và thay thế cơ sở hạ tầng và tài sản có thể nhận được tài trợ từ một số chương trình liên bang, chẳng hạn như Chương trình Tài trợ Khối Giao thông Mặt đất, Chương trình Đầu tư Cầu, Chương trình Phương án Giao thông Thay thế và các chương trình FTA 5339 (Tài trợ cho Xe buýt và Cơ sở Xe buýt) và FTA 5307 (Tài trợ Công thức Khu vực Đô thị hóa) và từ các chương trình của tiểu bang, chẳng hạn như Chương trình Cải thiện Cầu Địa phương Kansas.

Hệ thống giao thông thông minh

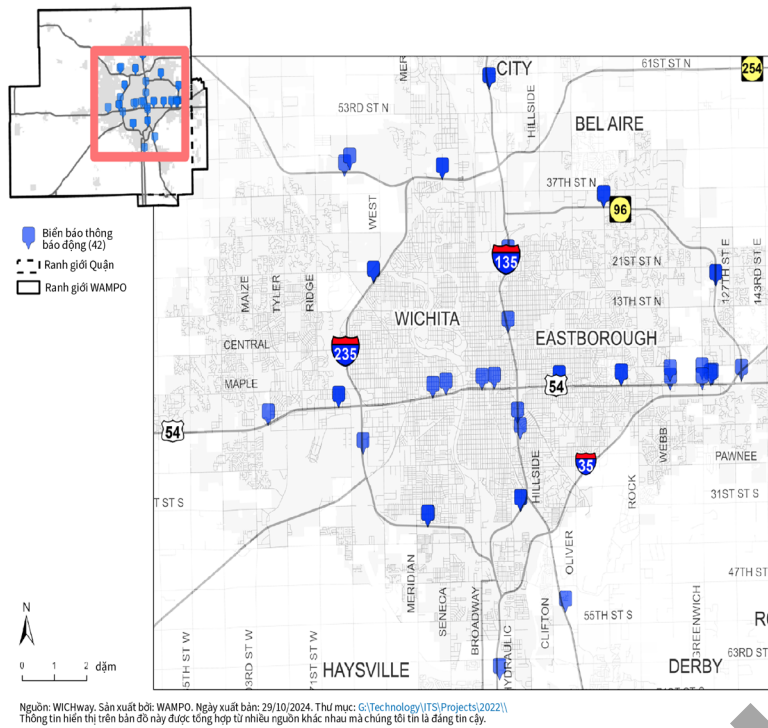
Các công nghệ ITS, chẳng hạn như tín hiệu giao thông thích ứng, biển báo thông báo động và camera/cảm biến giao thông thời gian thực, tối ưu hóa hiệu suất mạng và tăng cường an toàn. Mạng lưới ITS WICHway tại khu vực Wichita, do KDOT sở hữu và điều hành, hợp tác với các đối tác địa phương, sử dụng camera, cảm biến giao thông và biển báo thông báo động để quản lý tình trạng giao thông hiệu quả. ITS đóng vai trò quan trọng trong quy hoạch giao thông khu vực, cải thiện an toàn và quản lý tình trạng tắc nghẽn. Để cải thiện sự phối hợp, WAMPO duy trì Kiến trúc ITS khu vực.

Bản đồ ES.6: Mạng lưới camera WICHway



Nguồn: WICHway. Sản xuất bởi: WAMPO. Ngày xuất bản: 29/10/2024. Thư mục: G:\Technology\ITS\Projects\2022\ Thông tin hiển thị trên bản đồ này được tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau mà chúng tôi tin là đáng tin cậy.

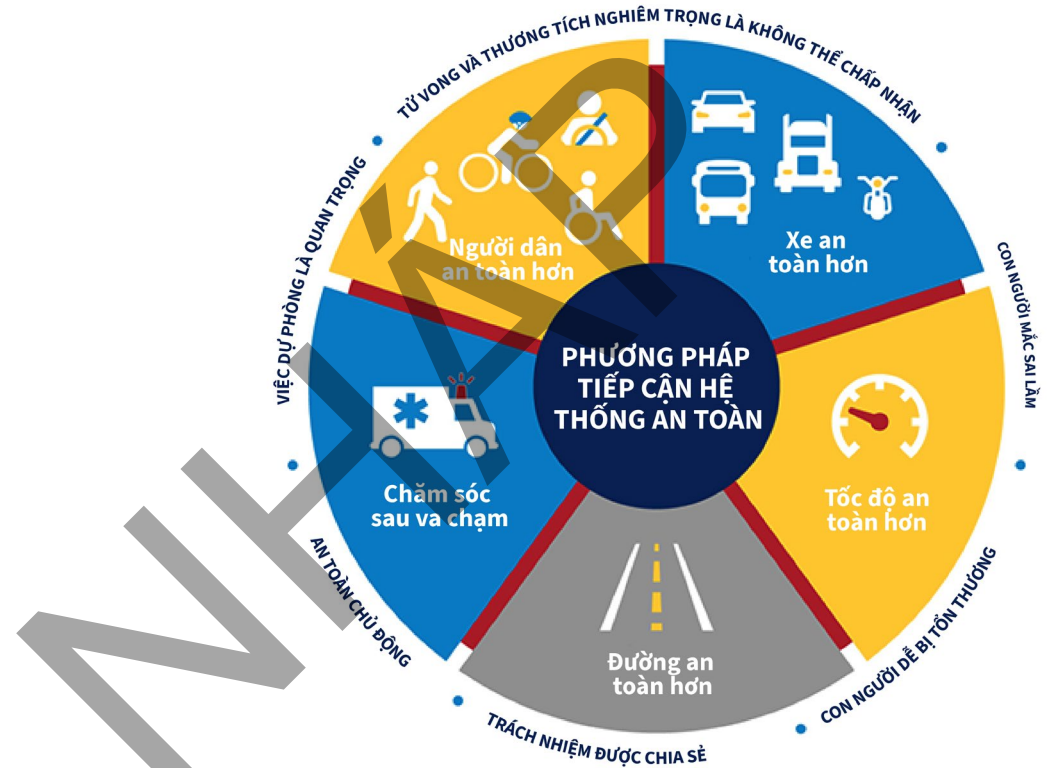
Bản đồ ES.7: Biển báo thông báo động WICHway



An toàn giao thông

Cả WAMPO và KDOT đều đã áp dụng và chỉ đạo các nỗ lực an toàn của họ bằng cách sử dụng Phương pháp tiếp cận hệ thống an toàn của USDOT, nhấn mạnh các biện pháp chủ động để ngăn ngừa tử vong và thương tích nghiêm trọng do tai nạn. Kế hoạch hành động an toàn toàn diện (CSAP) của WAMPO xác định các lĩnh vực trọng tâm chính - giao lộ, tốc độ và người dùng đường bộ dễ bị tổn thương - và xác định các giải pháp về hành vi và kỹ thuật cho các vấn đề an toàn giao thông. Trong khi đó, WAMPO cũng hỗ trợ phát triển các kế hoạch Tuyến đường an toàn đến trường (SRTS) trong khu vực, tập trung vào sự an toàn của học sinh đi bộ hoặc đi xe đạp đến và đi từ các trường K-12. ICT An toàn: Liên minh giao thông khu vực dẫn đầu các nỗ lực của WAMPO trong khu vực để thực hiện các chiến lược an toàn đường bộ, hướng tới mục tiêu cuối cùng là đạt được tỷ lệ không có tử vong do tai nạn và thương tích nghiêm trọng.

Hình ES.6: Phương pháp tiếp cận hệ thống an toàn



Quản lý tắc nghẽn và quản lý nhu cầu vận tải

Theo yêu cầu của liên bang đối với các khu vực đô thị hóa có dân số trên 200.000 người, WAMPO đã áp dụng Quy trình quản lý tắc nghẽn (CMP), cung cấp khuôn khổ chiến lược để đánh giá một cách có hệ thống các nỗ lực giảm thiểu tắc nghẽn. Quy trình này thiết lập một cấu trúc để giám sát hiệu quả của các biện pháp can thiệp và hỗ trợ phát triển các chiến lược trong tương lai. Quy trình này bao gồm phân tích toàn diện về lưu lượng giao thông, năng lực đường bộ và hiệu suất vận chuyển để đánh giá cụ thể mức độ các biện pháp hiện tại làm giảm tắc nghẽn giao thông và cải thiện hiệu quả đi lại. Các chiến lược quản lý tắc nghẽn có thể bao gồm quản lý nhu cầu, cải thiện cơ sở hạ tầng

và tối ưu hóa lưu lượng giao thông, với các biện pháp can thiệp như tối ưu hóa tín hiệu, cải thiện phương tiện giao thông công cộng hoặc mở rộng đường bộ.

Quản lý nhu cầu vận tải tối ưu hóa việc sử dụng cơ sở hạ tầng hiện có thông qua các chiến lược như cải thiện các lựa chọn vận chuyển, ca làm việc ngoài giờ cao điểm và quy hoạch sử dụng đất. Những nỗ lực này làm giảm tình trạng tắc nghẽn giao thông và thúc đẩy du lịch bền vững.

Bảo mật & Khả năng phục hồi của hệ thống

Kế hoạch phục hồi giải quyết các rủi ro từ thiên tai, biến đổi khí hậu và thời tiết khắc nghiệt. Các sáng kiến bao gồm giảm thiểu lũ lụt, quản lý vật liệu nguy hiểm và chuẩn bị ứng phó với tình huống khẩn cấp. Các nỗ lực của khu vực phù hợp với Luật Cơ sở hạ tầng Lưỡng đảng (IIJA) của liên bang và nhấn mạnh tính bền vững để nâng cao kết quả về môi trường, xã hội, kinh tế và tài chính.

Báo cáo hiệu suất hệ thống

Quy trình lập kế hoạch dựa trên hiệu suất bao gồm việc đặt ra các mục tiêu và theo dõi dữ liệu có liên quan để hướng dẫn các quyết định lập kế hoạch trong tương lai. Để hỗ trợ điều này, Cục Quản lý Đường bộ Liên bang (FHWA) và Cục Quản lý Giao thông Liên bang (FTA) đã cùng nhau ban hành Quy định Lập kế hoạch thiết lập các biện pháp đánh giá hiệu suất cho an toàn đường bộ (PM1), tình trạng mặt đường và cầu (PM2), hiệu suất hệ thống và vận chuyển hàng hóa (PM3), quản lý tài sản vận tải (TAM) và an toàn quá cảnh. MPO phải tự đặt ra các mục tiêu của mình hoặc hỗ trợ các mục tiêu của DOT tiểu bang tương ứng. Vào năm 2024, Cơ quan Chính sách Giao thông WAMPO (TPB) đã chọn hỗ trợ các mục tiêu của KDOT đối với PM1, PM2, PM3 và TAM. WAMPO phản ánh sự hỗ trợ của mình thông qua các tiêu chí đánh giá dự án giúp ưu tiên tài trợ của liên bang cho các dự án giao thông khu vực.

PM1: An toàn

Các giá trị trong Bảng ES.3 là dữ liệu về các biện pháp an toàn khu vực PM1 đã có sẵn kể từ khi MTP (REIMAG-INED MOVE 2040) gần đây nhất của WAMPO được thông qua vào năm 2020. Bảng này hiển thị xu hướng gần đây của số liệu thống kê trung bình động năm năm về số vụ tai nạn tử vong và thương tích nghiêm trọng có sẵn trên các tuyến đường công cộng trong khu vực WAMPO.

Bảng ES.3: PM1 - Biện pháp an toàn trung bình động năm năm

	2019	2020	2021	2022	2023
Khu vực WAMPO					
Số lượng: Tử vong	60	63	65	68	64
Tỷ lệ: Tử vong / 100 MVMT	1.32	1.38	1.42	1.47	1.38
Số lượng: Thương tích nghiêm trọng	165	191	221	258	299
Tỷ lệ: Thương tích nghiêm trọng / 100 MVMT	3.64	4.19	4.81	5.59	6.46
Số lượng: Tử vong và thương tích nghiêm trọng không liên quan đến động cơ	32	33	35	40	47

Nguồn: WAMPO đo lường từ KDOT theo báo cáo của các Cơ quan thực thi pháp luật địa phương

MVMT: Triệu dặm xe đã đi

Để giải quyết tình trạng gia tăng thương tích nghiêm trọng và giảm thiểu tai nạn chết người, WAMPO sử dụng tiêu chí an toàn khi đánh giá

các dự án cho mục đích của mình quy trình lựa chọn dự án. Cách tiếp cận này tăng cường an toàn khu vực và hỗ trợ các mục tiêu PM1 của KDOT, kêu gọi giảm số ca tử vong và thương tích nghiêm trọng hàng năm (bảng thông tin đo lường hiệu suất của FHWA Kansas, truy xuất ngày 13/12/2024).

PM2: Tình trạng mặt đường và cầu

PM2 tập trung vào việc đánh giá tình trạng mặt đường và cầu của Hệ thống Đường bộ Quốc gia (NHS). Tình trạng mặt đường được đánh giá là Tốt, Trung bình hoặc Kém dựa trên các số liệu như độ nhám và độ lún, trong khi tình trạng cầu được đánh giá bằng diện tích mặt cầu và xếp hạng các thành phần kết cấu. Các biện pháp hiệu suất này kiểm tra tổng phần trăm cầu và mặt đường ở tình trạng kém hoặc tốt. Bảng ES.4 hiển thị dữ liệu PM2 đã có kể từ MTP cuối cùng của WAMPO.

Bảng ES.4: PM2 – Đo lường điều kiện mặt đường và cầu

	2019	2020	2021	2022	2023
Khu vực WAMPO					
Mặt đường liên bang: Tình trạng tốt	58.8%	59.6%	46.1%	46.0%	60.2%
Mặt đường liên bang: Tình trạng kém	0.4%	0.8%	0.5%	1.0%	0.5%
Đường trải nhựa NHS không liên bang: Tình trạng tốt	48.3%	44.4%	33.7%	41.0%	39.3%
Đường trải nhựa NHS không liên bang: Tình trạng kém	1.6%	1.8%	1.9%	1.0%	0.5%
Mặt cầu NHS: Tình trạng tốt	53.3%	59.8%	59.2%	58.5%	58.3%
Mặt cầu NHS: Tình trạng kém	0.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Nguồn: Hệ thống HPMS của KDOT, National Bridge Inventory

Khu vực WAMPO và tiểu bang dựa vào các tuyến đường NHS được bảo trì tốt. Để hỗ trợ điều này, WAMPO tính đến tình trạng cơ sở hạ tầng như một tiêu chí trong đánh giá dự án để giúp thông báo về việc ưu tiên tài trợ của liên bang. Điều này hỗ trợ KDOT đạt được các mục tiêu PM2 năm 2025 của mình. Các mục tiêu của KDOT bao gồm duy trì mặt đường liên bang ở tình trạng kém dưới 0,4% và mặt đường NHS không liên bang ở tình trạng kém dưới 1,7%, cũng như đảm bảo mặt cầu NHS ở tình trạng kém không vượt quá 3% (bảng thông tin đo lường hiệu suất của FHWA Kansas, truy xuất vào ngày 13/12/2024).

PM3: Hiệu suất hệ thống

Hiệu suất hệ thống đo lường mức độ tin cậy của hành khách và hàng hóa có thể di chuyển mà không bị chậm trễ không mong đợi trên NHS. Nó bao gồm các số liệu về hành khách (% số dặm/người đáng tin cậy) và hành trình vận chuyển hàng hóa (Chỉ số độ tin cậy về thời gian di chuyển của xe tải (chỉ số TTTR)). Tỷ lệ phần trăm số dặm/người đáng tin cậy ngày càng tăng cho thấy tình trạng chậm trễ di chuyển ít thường xuyên hơn, trong khi chỉ số TTTR giảm cho thấy điều tương tự đối với lưu lượng vận chuyển hàng hóa. Bảng ES.5 hiển thị dữ liệu PM3 đã có sẵn kể từ MTP cuối cùng của WAMPO.

Bảng ES.5: PM3 - Đo lường hiệu suất hệ thống

	2019	2020	2021	2022	2023
Khu vực WAMPO					
% số dặm/người đi trên các tuyến đường liên bang đáng tin cậy	99.0%	100.0%	98.0%	99.0%	100.0%
% số dặm/người đi trên NHS không liên bang là đáng tin cậy	99.0%	100.0%	97.0%	99.0%	100.0%
Chỉ số độ tin cậy về thời gian di chuyển của xe tải	1.21	1.19	1.18	1.17	1.17

Nguồn: NPMRDS INRIX (2019-2023)

Độ tin cậy về thời gian di chuyển của khu vực vẫn ở mức cao, với một số năm cho thấy 100% số dặm/người trên NHS là đáng tin cậy. Ngoài ra, 4 năm qua đã cho thấy sự suy giảm trong chỉ số TTTR, cho thấy độ tin cậy về thời gian di chuyển ngày càng tăng đối với lưu lượng vận chuyển hàng hóa. Để hỗ trợ độ tin cậy liên tục, WAMPO đưa các tiêu chí tắc nghẽn vào quy trình đánh giá dự án của mình, thông báo về việc ưu tiên tài trợ của liên bang. Điều này cũng hỗ trợ các mục tiêu năm 2025 của tiểu bang, hướng tới hơn 99% số dặm/người đáng tin cậy trên các tuyến Liên tiểu bang, hơn 98% trên các tuyến NHS không phải Liên tiểu bang và chỉ số TTTR dưới 1,1 (bảng thông tin đo lường hiệu suất của FHWA Kansas, truy xuất vào ngày 13/12/2024).

Quản lý tài sản vận tải (TAM)

KDOT đã thiết lập các mục tiêu hàng năm để duy trì tài sản vận tải, bao gồm xe cộ và cơ sở vật chất, để đảm bảo chúng luôn trong tình trạng tốt. WAMPO đã hỗ trợ các mục tiêu này vào năm 2024, có nguồn gốc từ kế hoạch TAM năm 2022 của KDOT.

Biện pháp đánh giá hiệu suất khu vực

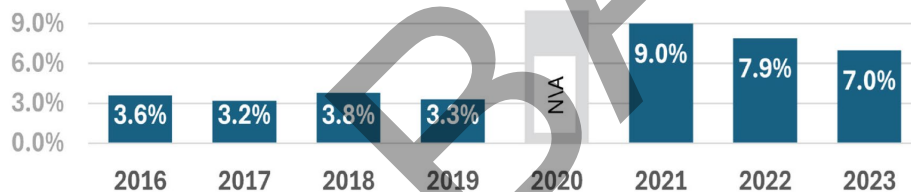
Biện pháp đánh giá hiệu suất khu vực nhằm mục đích giám sát và đánh giá các khía cạnh của giao thông có tầm quan trọng đặc biệt đối với một khu vực đô thị cụ thể. Mặc dù không bắt buộc theo yêu cầu của liên bang, các biện pháp này bổ sung cho các biện pháp đánh giá hiệu suất liên bang bắt buộc. Nhận ra tiềm năng của chúng, WAMPO đã chọn kết hợp các biện pháp khu vực sau vào MTP.

- Chia sẻ phương thức đi lại
- Thời gian đi làm trung bình
- Phát thải khí nhà kính (GHG)
- Chiều dài mạng lưới đường đi bộ/đường đa năng

Chia sẻ phương thức đi lại

Chia sẻ phương thức đi lại khu vực xem xét hình thức vận chuyển mà mọi người sử dụng khi đi làm. Đối với Khu vực thống kê đô thị Wichita (MSA), sự thay đổi gần đây đáng chú ý nhất xảy ra ở những người báo cáo rằng họ làm việc tại nhà. Điều này có thể thấy trong Hình ES.7. Dữ liệu năm 2020 bị thiếu do những thách thức trong việc thu thập dữ liệu của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ trong đại dịch COVID-19.

Hình ES.7: Tỷ lệ phần trăm người đi làm tại nhà của MSA Wichita



Nguồn: Khảo sát cộng đồng Mỹ 1 năm (ACS) của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ

Thời gian đi làm trung bình

Ước tính về thời gian đi làm trung bình được Cục điều tra dân số Hoa Kỳ lập và báo cáo cho MSA Wichita. Ngoại trừ năm 2017, khi thời gian đi làm trung bình ước tính là 19,2 phút, từ năm 2016 đến năm 2023, ước tính chỉ thay đổi từ 20,1 đến 20,6 phút. Mặc dù mức trung bình của khu vực cho thấy ít thay đổi trong giai đoạn đó, nhưng vẫn tồn tại sự khác biệt đáng kể tại địa phương. Ví dụ, ước tính năm 2023 về thời gian đi làm trung bình của thành phố Eastborough là 15,2 phút, trong khi của thành phố Mount Hope là 28,7 phút (Ước tính Khảo sát cộng đồng Hoa Kỳ (ACS) 5 năm (2019 - 2023) của Cục điều tra dân số Hoa Kỳ).

Phát thải khí nhà kính (GHG)

Bản kiểm kê khí thải quốc gia (NEI) báo cáo lượng khí thải nhà kính (GHG) 3 năm một lần cho các quận của Hoa Kỳ. Năm 2023, NEI đã công bố dữ liệu phát thải năm 2020, được phân loại để xem xét tác động của các nguồn GHG di động (ô tô, xe tải, v.v.). Quận Sedgwick cho thấy lượng khí thải giảm đáng kể từ năm 2017 đến năm 2020, trong khi Quận Butler và Quận Sumner được báo cáo là có mức tăng khiêm tốn trong cùng kỳ.

Chiều dài mạng lưới đường đi bộ/đường đa năng

Vào năm 2022, đội ngũ nhân viên WAMPO đã xem xét hình ảnh vệ tinh để đánh giá phạm vi đường đi bộ và đường đa năng. Phân tích đã xác định và lập bản đồ 2.164 dặm đường đi bộ và đường đa năng. Trong tương lai, vì lợi ích của quy hoạch khu vực, WAMPO dự định sẽ duy trì và cập nhật mạng lưới được lập bản đồ này theo lịch trình thường lệ.

Kế hoạch tài chính

Các quy định của liên bang yêu cầu Kế hoạch Giao thông Đô thị phải bao gồm kế hoạch tài chính và bị hạn chế về mặt tài chính, nghĩa là kế hoạch tài chính phải chứng minh rằng chi phí dự kiến của các dự án đã lên kế hoạch cộng với chi phí dự kiến để duy trì và vận hành hệ thống một cách đầy đủ không vượt quá doanh thu dự kiến.

Ngoài việc đảm bảo rằng MTP 2050, nhìn chung, bị ràng buộc về mặt tài chính, WAMPO cũng xác định rằng chương trình này bị ràng buộc về mặt tài chính xét về doanh thu và chi tiêu liên quan đến giao thông của mỗi một trong ba cơ quan công: Sở Giao thông Vận tải Kan-sas (KDOT); các cơ quan vận tải công cộng; và chính quyền địa phương, không bao gồm vận tải công cộng.

Bên cạnh việc đảm bảo rằng MTP 2050 bị hạn chế về mặt tài chính cho toàn bộ kế hoạch (2025-2050), WAMPO cũng xác định rằng MTP 2050 sẽ bị hạn chế về mặt tài chính theo doanh thu và chi tiêu trong mỗi một trong ba (3) khoảng thời gian ngắn hơn: 2025-2028, 2029-2038 và 2039-2050.

Sau khi trừ chi phí vận hành và bảo trì (O&M) và chi phí dự án khởi doanh thu dự kiến, số dư còn lại khoảng 8,07 tỷ đô la cho tất cả các cơ quan trong giai đoạn 2025-2050. Theo quy định của liên bang, tất cả số tiền đều được tính theo đô la Năm chi tiêu (YOE).

Bảng ES.6: Tóm tắt phân tích ràng buộc tài chính của WAMPO MTP 2050

KDOT				
	2025-2028	2029-2038	2039-2050	2025-2050
Doanh thu liên bang	\$331,523,960	\$850,731,154	\$1,139,167,302	\$2,321,422,416
Doanh thu tiểu bang	\$978,443,757	\$2,623,631,571	\$3,513,160,748	\$7,115,236,077
Tổng doanh thu	\$1,309,967,717	\$3,474,362,726	\$4,652,328,050	\$9,436,658,493
Chi phí O&M	\$14,442,473	\$49,469,230	\$96,679,009	\$160,590,713
Có sẵn cho các dự án	\$1,295,525,244	\$3,424,893,495	\$4,555,649,041	\$9,276,067,780
Chi phí dự án	\$1,295,525,244	\$50,000,000	\$0	\$1,345,525,244
Số dư	\$0	\$3,374,893,495	\$4,555,649,041	\$7,930,542,536
Giao thông công cộng				
	2025-2028	2029-2038	2039-2050	2025-2050
Doanh thu liên bang	\$42,245,924	\$111,646,459	\$149,499,633	\$303,392,016
Doanh thu tiểu bang	\$6,278,948	\$16,835,538	\$22,543,543	\$45,658,029
Doanh thu địa phương	\$16,257,004	\$43,589,373	\$58,368,132	\$118,214,509
Doanh thu khác (ví dụ: giá vé, quảng cáo)	\$7,619,728	\$20,430,526	\$27,357,394	\$55,407,648
Tổng doanh thu	\$72,401,604	\$192,501,896	\$257,768,702	\$522,672,201
Chi phí O&M	\$58,000,000	\$164,211,213	\$251,926,781	\$474,137,994
Có sẵn cho các dự án	\$14,401,604	\$28,290,682	\$5,841,921	\$48,534,207
Chi phí dự án	\$7,413,451	\$28,290,682	\$5,841,921	\$41,546,054
Số dư	\$6,988,153	\$0	\$0	\$6,988,153
Chính quyền địa phương (Không bao gồm phương tiện giao thông công cộng)				
	2025-2028	2029-2038	2039-2050	2025-2050
Doanh thu liên bang	\$65,933,073	\$182,615,992	\$244,531,032	\$493,080,097
Doanh thu tiểu bang	\$105,735,261	\$283,504,495	\$379,625,278	\$768,865,034
Doanh thu địa phương	\$480,745,737	\$1,133,631,196	\$1,594,141,414	\$3,208,518,346
Tổng doanh thu	\$652,414,071	\$1,599,751,683	\$2,218,297,723	\$4,470,463,477
Chi phí O&M	\$264,093,221	\$913,434,304	\$1,776,531,319	\$2,954,058,843
Có sẵn cho các dự án	\$388,320,850	\$686,317,379	\$441,766,405	\$1,516,404,634
Chi phí dự án	\$263,424,162	\$681,453,840	\$438,411,153	\$1,383,289,155
Số dư	\$124,896,688	\$4,863,539	\$3,355,252	\$133,115,479
KDOT+Vận tải công cộng+Chính quyền địa phương				
	2025-2028	2029-2038	2039-2050	2025-2050
Doanh thu liên bang	\$439,702,957	\$1,144,993,606	\$1,533,197,967	\$3,117,894,530
Doanh thu tiểu bang	\$1,090,457,966	\$2,923,971,604	\$3,915,329,568	\$7,929,759,139
Doanh thu địa phương	\$497,002,741	\$1,177,220,569	\$1,652,509,546	\$3,326,732,855
Doanh thu khác (ví dụ: giá vé, quảng cáo)	\$7,619,728	\$20,430,526	\$27,357,394	\$55,407,648
Tổng doanh thu	\$2,034,783,391	\$5,266,616,304	\$7,128,394,475	\$14,429,794,171
Chi phí O&M	\$336,535,694	\$1,127,114,748	\$2,125,137,109	\$3,588,787,550
Có sẵn cho các dự án	\$1,698,247,698	\$4,139,501,557	\$5,003,257,366	\$10,841,006,620
Chi phí dự án	\$1,566,362,857	\$759,744,522	\$444,253,074	\$2,770,360,453
Số dư	\$131,884,841	\$3,379,757,034	\$4,559,004,293	\$8,070,646,168

Lựa chọn & Danh sách dự án

Quy trình lựa chọn dự án

Từ ngày 15 tháng 9 năm 2023 đến ngày 2 tháng 2 năm 2024, WAMPO đã tổ chức một cuộc Kêu gọi Dự án kết hợp cho MTP 2050 và Chương trình Cải thiện Giao thông Vận tải (TIP) cho Năm tài chính Liên bang (FFY) 2025-2028. Trong cuộc Kêu gọi Dự án, các khu vực pháp lý thành viên của WAMPO và các đối tác lập kế hoạch đã được mời nộp đơn xin các dự án ngắn hạn (cho TIP) và các dự án dài hạn (cho MTP) để có khả năng được ưu tiên tài trợ.

Đội ngũ nhân viên WAMPO và công ty tư vấn PEC đã chấm điểm và xếp hạng các dự án đã nộp, theo tiêu chí đánh giá do TPB WAMPO thông qua vào ngày 12 tháng 10 năm 2021. Vào ngày 3 tháng 10 năm 2024, Ủy ban lựa chọn dự án WAMPO (PSC) đã họp để đề xuất các dự án giao thông ưu tiên MTP 2050 cho các khoảng thời gian 2025-2028, 2029-2038 và 2039-2050. PSC đưa ra các khuyến nghị của mình khi xem xét doanh thu giao thông dự kiến và chi phí vận hành & bảo trì, nhằm đảm bảo rằng MTP 2050 bị ràng buộc về mặt tài chính, theo yêu cầu của các quy định liên bang, cũng như khi xem xét điểm số tính toán của các dự án và thứ hạng ưu tiên mà người nộp nhất định (nếu họ nộp nhiều hơn một dự án) áp dụng cho các dự án đã nộp của riêng họ.

Vào ngày 28 tháng 10 năm 2024, Ủy ban Cố vấn Kỹ thuật WAMPO (TAC) đã khuyến nghị rằng TPB WAMPO chấp thuận Danh sách Dự án Bị ràng buộc về Tài chính MTP 2050, bao gồm cả việc phân bổ các dự án vào các khoảng thời gian cụ thể, theo khuyến nghị của PSC. Vào ngày 12 tháng 11 năm 2024, TPB đã bỏ phiếu chấp thuận Danh sách Dự án Bị ràng buộc về Tài chính do PSC và TAC khuyến nghị.

Danh sách dự án bị ràng buộc về mặt tài chính

Danh sách dự án bị ràng buộc về mặt tài chính của MTP 2050 bao gồm 147 dự án giao thông khu vực, tương ứng với khoản đầu tư khoảng 2,77 tỷ đô la vào hệ thống giao thông của khu vực, trong kịch bản bị ràng buộc về mặt tài chính (tức là tổng chi phí ước tính của các dự án không vượt quá số tiền tài trợ dự kiến có sẵn).

Hầu hết các dự án trong Danh sách dự án bị ràng buộc về mặt tài chính đều tương ứng với các cải tiến cụ thể được lên kế hoạch cho các bộ phận cụ thể của hệ thống giao thông, nhưng một số là các loại dự án mà WAMPO và các bên liên quan cho là quan trọng (ví dụ: các dự án giao thông công cộng, dự án cầu, cải thiện xe đạp và đi bộ, cải thiện lưu lượng/an toàn giao thông, các dự án ITS và các nghiên cứu khu vực). Các dự án phù hợp với các loại này có thể được khởi động nếu có sẵn kinh phí, ngay cả khi chúng không được liệt kê cụ thể trong MTP. Các loại dự án được đưa vào danh sách để ghi nhận thực tế là một số loại cải tiến đối với hệ thống giao thông không được lên kế hoạch trước xa như các loại khác, nghĩa là chúng sẽ ít có khả năng được đưa vào danh sách dự án MTP nếu chúng phải được liệt kê riêng lẻ.

Dự án KDOT

Danh sách Dự án bị ràng buộc về mặt tài chính MTP 2050 bao gồm bảy (7) dự án được Sở Giao thông Vận tải Kansas (KDOT) yêu cầu đưa vào, đây sẽ là cơ quan chủ trì các dự án. Sáu (6) trong số các dự án đó nằm trong khoảng thời gian 2025-2028 và một (1) dự án nằm trong khoảng thời gian 2029-2038. Hai (2) dự án được phân loại là dự án tái thiết/hiện đại hóa đường bộ; ba (3) dự án được phân loại là dự án mở rộng đường bộ (tăng các làn đường); một (1) là dự án công nghệ quản lý giao thông; và một (1) là dự án mua lại quyền sử dụng đường bộ cho một con đường mới.

Tổng chi phí ước tính của các dự án do KDOT tài trợ này là khoảng 1,35 tỷ đô la.

Dự án giao thông công cộng

Danh sách Dự án bị ràng buộc về mặt tài chính của MTP 2050 bao gồm sáu (6) dự án giao thông công cộng, với tổng chi phí ước tính khoảng 41,6 triệu đô la. Tất cả các dự án này đều là các dự án thuộc “danh mục” (xem ở trên), với hai (2) dự án trong mỗi ba giai đoạn thời gian (2025-2028, 2029-2038 và 2039-2050), khiến các loại dự án giống nhau đủ điều kiện để được tài trợ trong mọi giai đoạn thời gian.

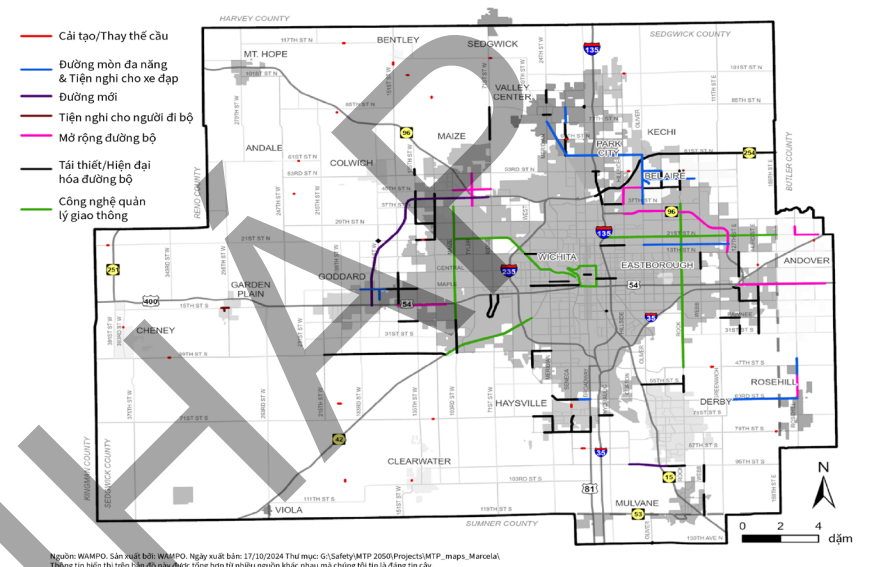
Các dự án không phải giao thông công cộng do chính quyền địa phương tài trợ

Danh sách Dự án bị ràng buộc về mặt tài chính của MTP 2050 bao gồm một trăm ba mươi bốn (134) dự án không phải là phương tiện giao thông công cộng do chính quyền địa phương tài trợ. Sáu mươi ba (63) trong số các dự án đó nằm trong khoảng thời gian 2025-2028, sáu mươi ba (63) dự án nằm trong khoảng thời gian 2029-2038 và tám (8) dự án nằm trong khoảng thời gian 2039-2050; trong mỗi khoảng thời gian, năm (5) dự án được liệt kê là các dự án thuộc “danh mục”.

Hai mươi tám (28) dự án được phân loại là dự án cải tạo/thay thế cầu (bao gồm ba (3) dự án thuộc “danh mục”). Sáu mươi bảy (67) dự án được phân loại là dự án tái thiết/hiện đại hóa đường bộ (bao gồm ba (3) dự án thuộc “danh mục”). Chín (9) dự án được phân loại là dự án mở rộng đường bộ (tăng qua các làn đường). Chín (9) dự án là dự án công nghệ quản lý giao thông (bao gồm ba (3) dự án thuộc “danh mục”). Một (1) dự án là dự án đường bộ mới. Mười một (11) dự án là dự án đường mòn đa năng và cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp. Ba (3) dự án là dự án dành cho cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ. Ba (3) dự án thuộc “danh mục” là dự án đường mòn đa năng và cơ sở hạ tầng dành cho xe đạp hoặc cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ. Ba (3) dự án khác thuộc “danh mục” là dự án dành cho nghiên cứu lập kế hoạch.

Tổng chi phí ước tính của các dự án giao thông không phải công cộng do chính quyền địa phương tài trợ này là khoảng 1,38 tỷ đô la.

Bản đồ ES.8: Các dự án bị ràng buộc về mặt tài chính của MTP 2050 WAMPO theo loại dự án



Đánh giá môi trường

Đánh giá các tác động môi trường tiềm tàng liên quan đến toàn bộ hệ thống giao thông và với MTP 2050 là bước đầu tiên trong quy trình lập kế hoạch và phát triển dự án tổng thể. Đánh giá này là cơ hội đầu tiên để xem xét các tác động môi trường tiềm tàng liên quan đến bất kỳ dự án cụ thể nào, cũng như bất kỳ hoạt động giảm thiểu nào.

Khu vực WAMPO là một vùng đô thị miền Trung Tây được bao quanh bởi các vùng đất nông thôn trong sản xuất nông nghiệp và phải đối mặt với các vấn đề môi trường tương tự như các vùng đô thị lân cận—mối quan ngại về nước thải hóa chất nông nghiệp, các loài xâm lấn, sự phá vỡ môi trường sống và thoát nước mưa. Phát triển đất ngoại ô và nông thôn chiếm ưu thế trong khu vực. Hệ thống giao thông đã được xây dựng và hiện đang được duy trì để hỗ trợ các hình thức phát triển đó. Hệ thống giao thông góp phần gây ra nhiều vấn đề môi trường mà khu vực phải đối mặt, bao gồm ôzôn ở tầng mặt đất, lũ lụt trên đất liền và sự phá vỡ môi trường sống. Nhiều quy trình quản lý đang được triển khai để giám sát và giảm thiểu các vấn đề này. Khi các dự án trong Danh sách dự án bị ràng buộc về mặt tài chính của MTP 2050 được triển khai, các quy trình quản lý hiện hành sẽ đảm bảo các hoạt động giảm thiểu phù hợp được triển khai để đảm bảo tuân thủ luật môi trường của địa phương, tiểu bang và liên bang.