

2050大都市交通规划 携手共进



视觉化执行纲要

CORE 
COASTAL REGION MPO

沿海地区大都市规划组织



第六章 非歧视保障

查塔姆县-萨凡纳大都市规划委员会（MPC）和沿海地区大都市规划组织（CORE MPO）秉持反歧视行动原则，禁止在招聘、就业、设施及项目可及性或服务方面，因种族、肤色、国籍、宗教、年龄、残疾、性别、性取向、性别认同和表达、婚姻状况、家庭状况、父母状况、政治信仰、遗传信息、收入或其他受保护方面，歧视合格人员。

MPC和CORE MPO严格执行《民权法案》第六章及相关规定。CORE MPO还致力于积极采取切实措施，确保受其规划和项目影响的所有人的权利和机会得到保护。

免责声明

该文件中的观点、意见和结论均为作者个人观点，作者对文中所述事实和数据的准确性负责。该报告内容不一定反映交通部（DOT）、佐治亚州、联邦公路管理局（FHWA）或联邦交通管理局（FTA）的观点或政策。该报告不构成任何标准、规范或法规。

沿海地区大都市规划组织（CORE MPO）

查塔姆县-萨凡纳大都市规划委员会（MPC）

佐治亚州萨凡纳市东州街110号，邮政信箱 8246，邮编31412-8246

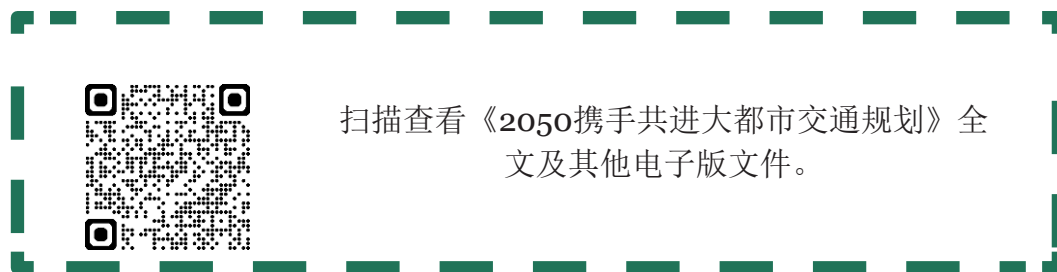
前言

沿海地区大都市交通组织（CORE MPO）《2050携手共进大都市交通计划（MTP）视觉化执行纲要》为公开性文件，旨在为读者提供用户友好型资源，让他们更好地了解CORE MPO、我们的多式联运系统及长期计划。

我们与CORE MPO团队、MPO董事会和委员会以及社区合作，从2021年至2024年耗时三年完成《2050携手共进MTP》。该文件反映了我们当前的规划和对未来的共同愿景。CORE MPO在此感谢所有为该计划贡献智慧和力量的人。

登录 <https://www.thempc.org/Core/Mtp2050> 或扫描二维码查看完整的《2050 MTP》。登录 <https://www.thempc.org/Core> 查看所有CORE MPO规划产品。

如有任何关于CORE MPO的问题，请通过wangw@thempc.org联系交通管理局局长Wykoda Wang。



鸣谢

衷心感谢参与编制《2050 MTP》的CORE MPO委员会和团队。

CORE MPO 委员会

政策委员会 主席：切斯特·埃利斯 (*Chester Ellis*)，查塔姆县委
技术协调委员会 主席：德安娜·布鲁克斯 (*Deanna Brooks*)，查塔姆县
经济发展与货运咨询委员会

自行车与行人咨询委员会 主席：凯拉·布朗 (*Caila Brown*)，萨凡纳自行车步行协会
交通公平与公众参与委员会 主席：阿曼德·特纳 (*Armand Turner*)，萨凡纳健康协会

CORE MPO团队

执行董事兼CEO：梅兰妮·威尔逊 (*Melanie Wilson*)：
合规运营助理执行董事：帕梅拉·埃弗里特 (*Pamela Everett*)：
交通管理主任：王中泽 (*Zhongze (Wykoda) Wang*)
首席交通规划师：吉尼斯·哈罗德 (*Genesis Harrod*)
高级交通规划师：阿西亚·赫恩顿 (*Asia Hernton*)
特殊项目交通规划师：安娜·布罗德默克尔·麦卡里 (*Anna Brodmerkel McQuarrie*)
行政助理：基隆·科菲德 (*Kieron Coffield*)
萨凡纳地区GIS分析师：维罗尼卡·考克斯 (*Veronica Cox*)
IT支持管理员：欣德·帕特尔 (*Hind Patel*)



沿海地区大都市规划组织

目录

我们地区.....1

CORE MPO概述.....	3
人口特征.....	6
交通方式.....	8
自然和人为灾害.....	9
排放和能源.....	10
MPO趋势.....	11

目标 & 绩效指标.....13

目标和任务.....	14
安全和安保.....	15
性能和可靠性.....	16
可达性和连通性.....	17
管理.....	18
系统和环境保护.....	19

我们网络.....21

概述.....	22
功能分类.....	22
货运公路网路.....	23
STRAHNET.....	24
铁路.....	25
机场.....	26
公交线路.....	27
自行车路线.....	28
人行道.....	29
萨凡纳港.....	30
交通运营和新兴技术.....	31

公众参与.....33

概述.....	34
时间线路.....	35
推广方式.....	36

我们项目.....39

概述.....	40
需求筛选.....	41
韧性筛选.....	42
公平筛选.....	43
公路财务规划和项目.....	44
公交财务规划和项目.....	47
政策说明.....	48

项目影响.....51

概述.....	52
GIS筛选.....	52
降噪策略.....	54
雨水管理与绿色基础设施.....	54
生态多样性和野生动物保护.....	55
历史文化资源.....	55
环境公平.....	56



（携手共进2050大都市交通规划）

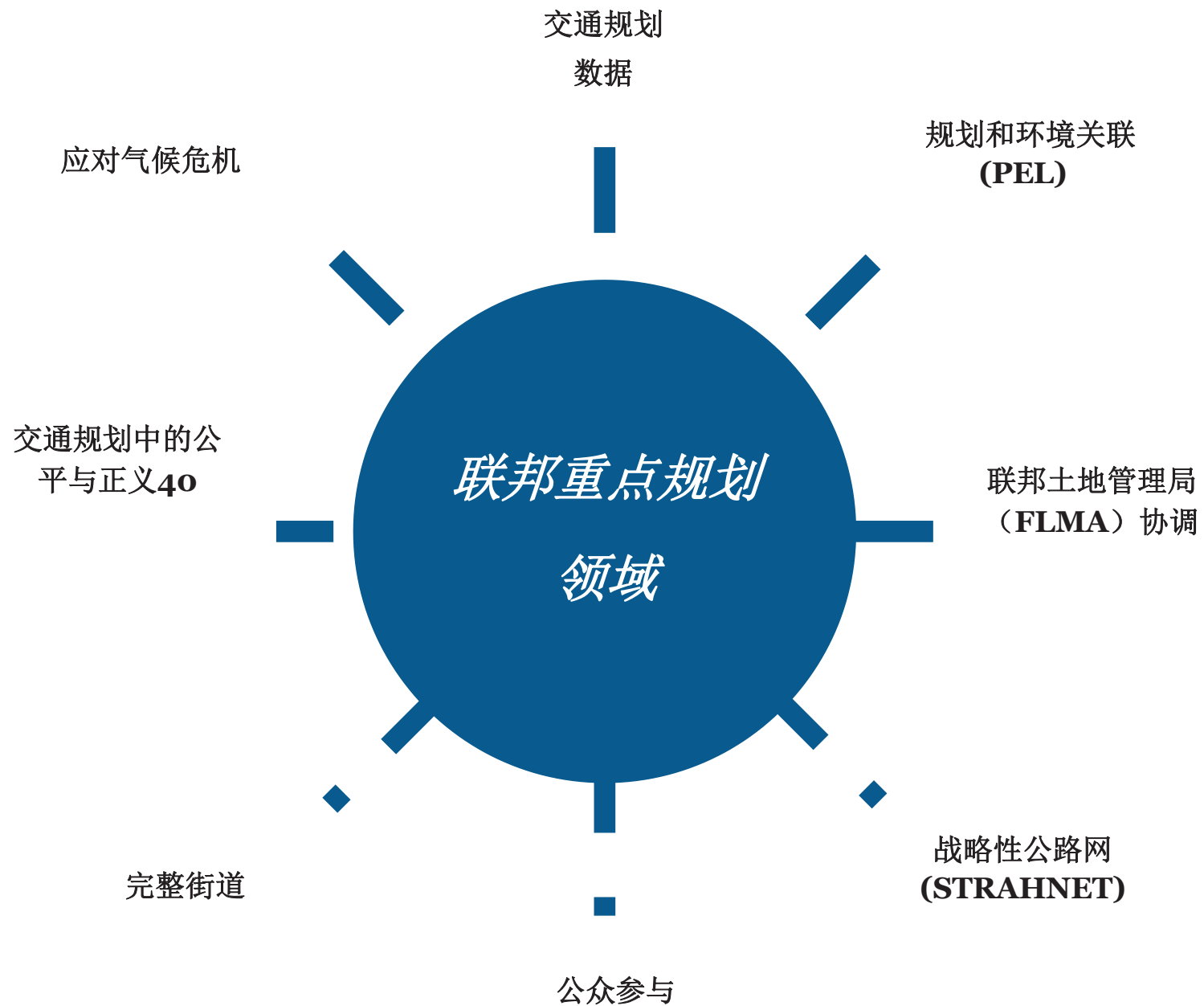
携手共进 2050

《携手共进2050大都市交通规划（MTP）》依据联邦法规23 USC 134和CFR 450制定，符合每个MPO必须制定一份MTP明确至少未来20年内的重大交通投资并且每五年更新一次MTP的规定。

MTP显示了这一地区交通系统和服务的愿景。总体目标是将规划过程从单纯关注机动车顺畅通行的单一视角，转变为全景视角，综合考虑社区价值、需求、土地利用和交通方式的选择。

《携手共进2050规划》延续了以往规划的框架，强调采用多模式效果导向的交通规划方法，在该地区的目标和财政能力范围内，满足未来26年的出行需求。

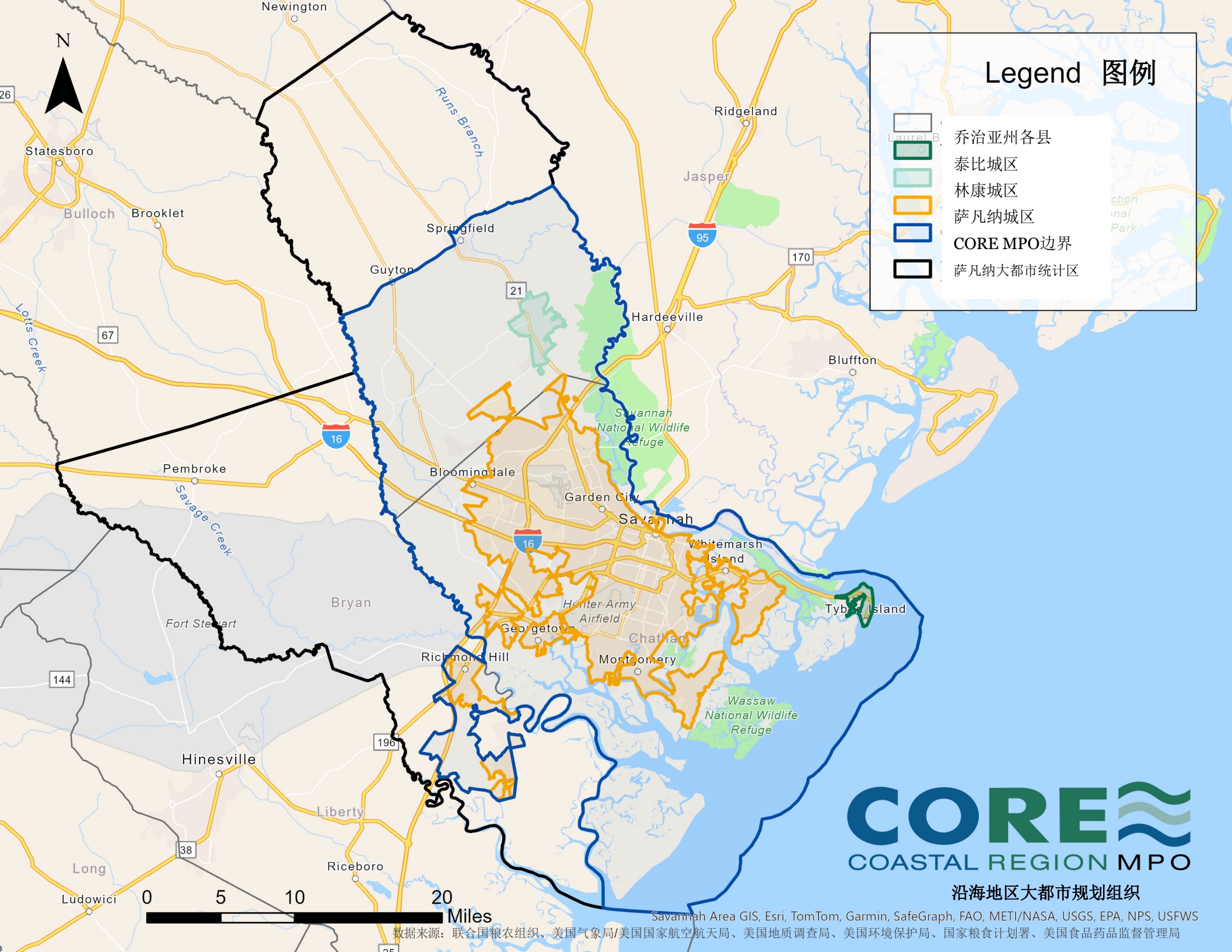
该规划指明了现存和预期的交通问题，提出了既符合财政预算又能解决社区当务之急的方案和机会。MTP是沿海地区MPO规划区域内的一个考虑全面、共同协作、长久持续的交通规划指南。







我们地区



Legend 图例

- 乔治亚州各县
- 泰比城区
- 林康城区
- 萨凡纳城区
- CORE MPO边界
- 萨凡纳大都市统计区

CORE
COASTAL REGION MPO

沿海地区大都市规划组织

数据来源: 联合国粮农组织、美国气象局/美国国家航空航天局、美国地质调查局、美国环境保护局、国家粮食计划署、美国食品药品监督管理局

CORE MPO 概述

大都市规划组织（MPO）是由地方、州和联邦政府及交通管理部门代表组成的交通政策制定和规划机构。

沿海地区大都市规划组织（CORE MPO）是萨凡纳城区指定的MPO，该区域为美国人口普查局划定区域，包括萨凡纳市以及周边每平方英里至少500人的普查区块。

CORE MPO涵盖查塔姆县以及布赖恩县和埃芬汉姆县的部分区域。CORE MPO大都市规划区（MPA）边界于2024年2月由CORE MPO委员会采纳，2024年4月获得佐治亚州州长批准。

规划区域



- 查塔姆县及全部司法管辖区
- 2020年普查确定的萨凡纳市区内里士满山和布莱恩县
- SR 119-英迪格路-伯大尼路以南的埃芬汉县



895 平方英里

土地面积

379,921

2020年人口



历史街区

萨凡纳市历史街区是美国最大的国家级地标区



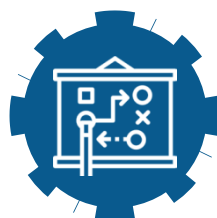
萨凡纳港

北美最大的单一集装箱码头



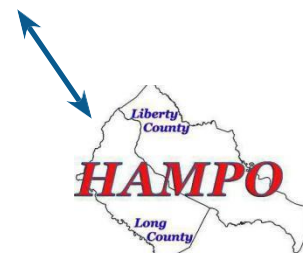
1410万游客

每年游览该地区，花费约30亿美元。



协调

与自由县的海恩斯维尔区 MPO及南卡罗来纳州的低地政府委员会合作



CORE MPO构成

CORE MPO委员会由查塔姆县、布赖恩县和埃芬汉姆县及其各县位于CORE MPO大都市规划区（MPA）边界内的市镇在任官员，以及地方、州和联邦机构交通模式负责人构成，由四个常设委员会为CORE MPO委员会提供建议：

- 1.技术协调委员会
- 2.经济发展与货运咨询委员会
- 3.自行车与行人咨询委员会（2024年成立）
- 4.交通公平与公众参与咨询委员会（2024年由公民咨询委员会和无障碍交通咨询委员会合并而成）

CORE MPO受MPC执行董事/CEO领导，由MPC交通规划部人员组成，负责MPO日常大都市交通规划活动。交通规划部由交通管理主管、交通规划师和行政助理组成。其他MPC工作人员按需支持MPO的规划工作。

MPO职能

- 提供高效决策条件
- 发现和评估交通改善情况
- 制定和维护 MTP
- 制定交通改善方案（TIP）
- 确立绩效目标并监控成果
- 提高公众参与度（第六章和参与规划）
- 制定交通拥堵管理规程（CMP）

州政府
(GDOT)



技术协调委员会

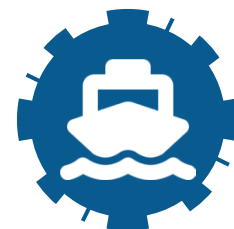


交通公平与公众参与咨询委员会

CORE MPO
政策委员会



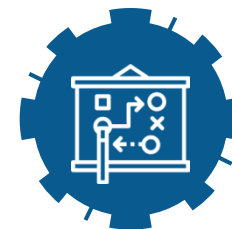
联邦政府
(FHWA& FTA)



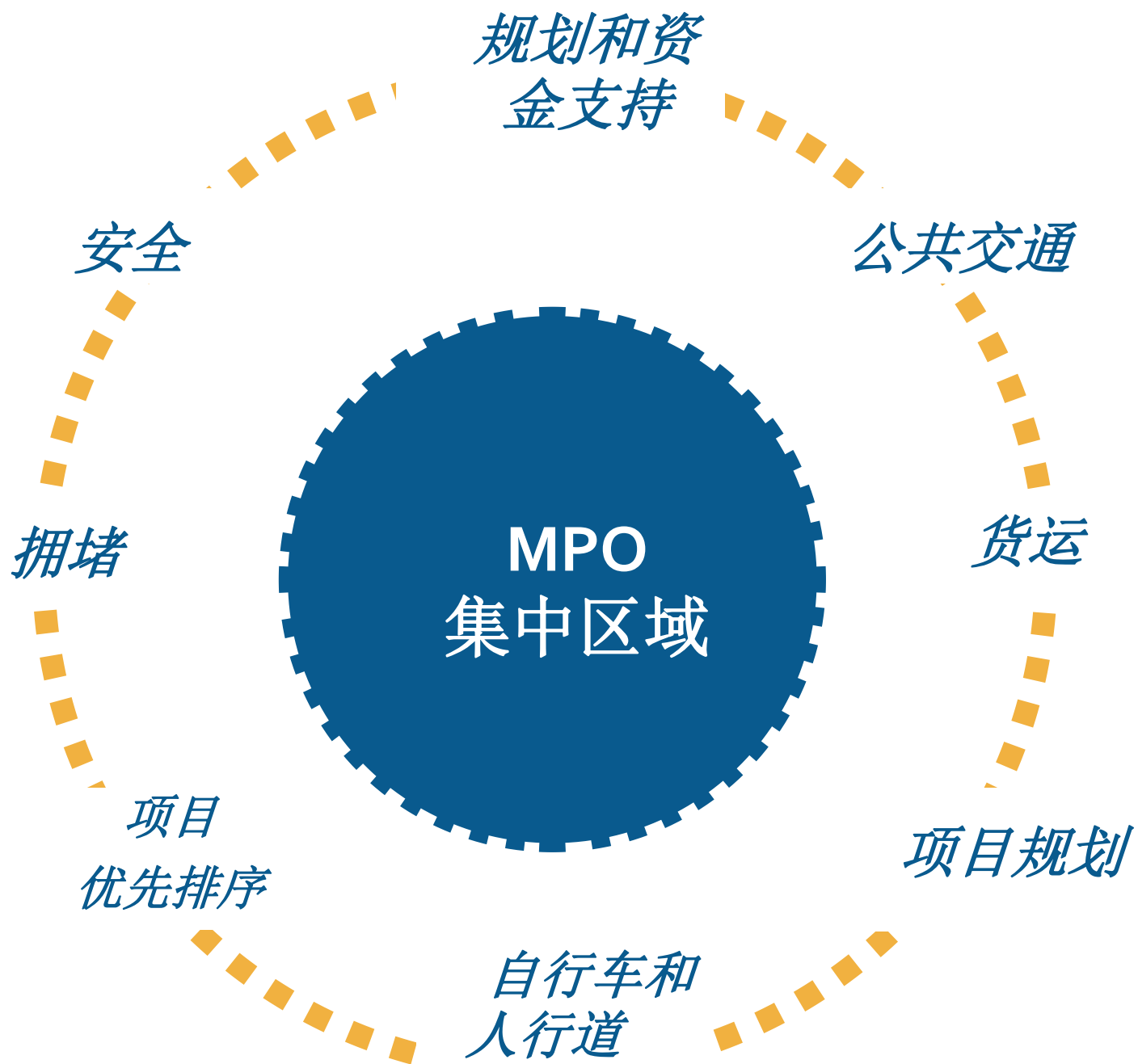
经济发展与货运咨询委员会



自行车与行人咨询委员会



MPC交通
/CORE MPO团队



人口特征

查塔姆县和萨凡纳市的人口多年来持续增长。相邻的布赖恩县和埃芬汉姆县人口增长更为显著。美国人口普查局数据显示，2020年7月至2023年7月间，萨凡纳市区（包括查塔姆县、埃芬汉姆县和布赖恩县）的人口达到42.5万人，增长约2万人，三年内增长了5%。

按照最新估计数据，截至2023年7月，查塔姆县的人口接近30.4万人，自2020年以来增加约8500人。萨凡纳市是查塔姆县最大的市镇（按照美国行政区划，萨凡纳市是查塔姆县的行政中心），其人口从2010年的136,286人增长到2024年约148,566人，增长约9.05%。

布赖恩县尽管人口远少于查塔姆县，但从2020年到2023年间也增加了约5000人，年增长率达3%以上。埃芬汉姆县的增长率相差不多，三年内增加约6500人。

三县都市区人口增长部分为自然增长，即出生率显著高于死亡率。此外，三县的净流入人口也超过了净流出人口。

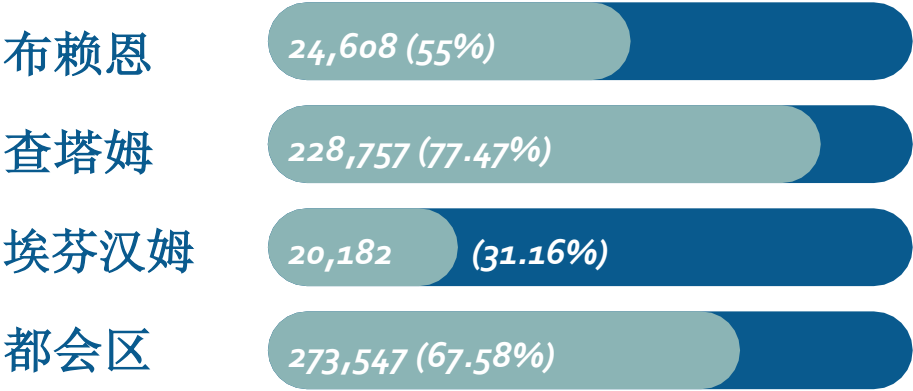
县	2010	2020	% 变化
布赖恩	30,233	44,738	47.98%
查塔姆	265,128	295,291	11.38%
埃芬汉姆	52,250	64,769	23.96%
城镇/市			
里士满山	9,281	16,633	79.22%
布卢明代尔	2,713	2,790	2.84%
花园城	8,778	10,289	17.21%
普勒	19,140	25,711	34.33%
温特沃斯港	5,359	10,878	102.99%
萨凡纳	136,286	147,780	8.43%
雷霆市	2,668	2,556	-4.20%
泰比岛	2,990	3,114	4.15%
弗农堡	122	139	13.93%
未建制查塔姆县	87,072	92,034	5.70%
盖顿	1,684	2,289	35.93%
斯普林菲尔德	2,852	2,703	-5.22%

环境正义

美国环保署环境正义办公室（EJ）将环境正义（EJ）定义为：

“在环境法律、法规 and 政策的制定、实施和执行方面，所有人不分种族、肤色、国籍或收入，均应得到公平对待和充分参与。公平对待指的是任何群体，包括种族、民族或社会经济群体，都不应不成比例地承受因工业、市政和商业活动或因执行联邦、州、地方和部落项目及政策而产生的负面环境后果。”

EJ人口

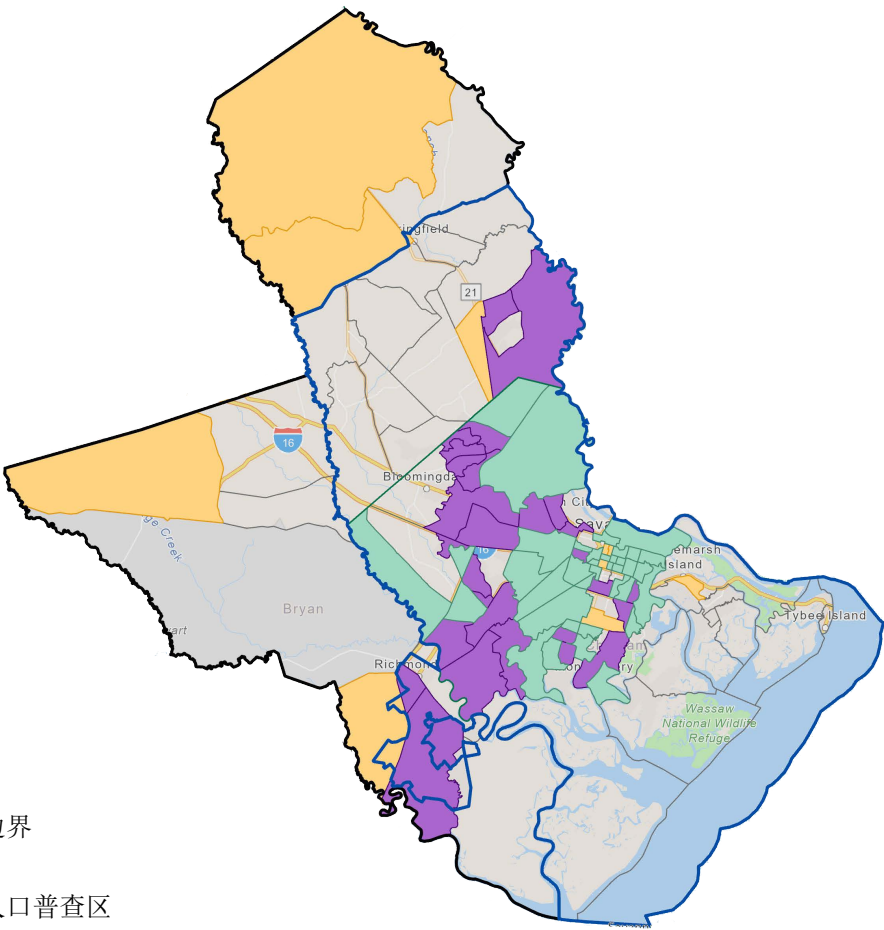


登录CORE MPO网站查看第六章规划、公众参与计划及环境正义规划详情。

- 萨凡纳都会区
- CORE MPO边界
- 乔治亚州各县
- CORE MPO人口普查区
- 少数族裔或西班牙裔
- 低收入人群
- 少数族裔或西班牙裔和低收入人群

目标区域

EJ目标区域为符合以下任一标准的人口普查区：1）少数族裔集中、西班牙裔或拉丁裔集中区或2）贫困集中区。萨凡纳都会区拥有庞大的EJ人口，共计273,547人，占总人口的67.58%。



数据来源：2020 年人口普查及2022 年ACS 5 年估算数据

交通方式

自驾是主要的通勤方式。萨凡纳市（73.6%）和查塔姆县（78.5%）自驾上班的人群比例与全州（79.5%）和全国（76.4%）比例相当。

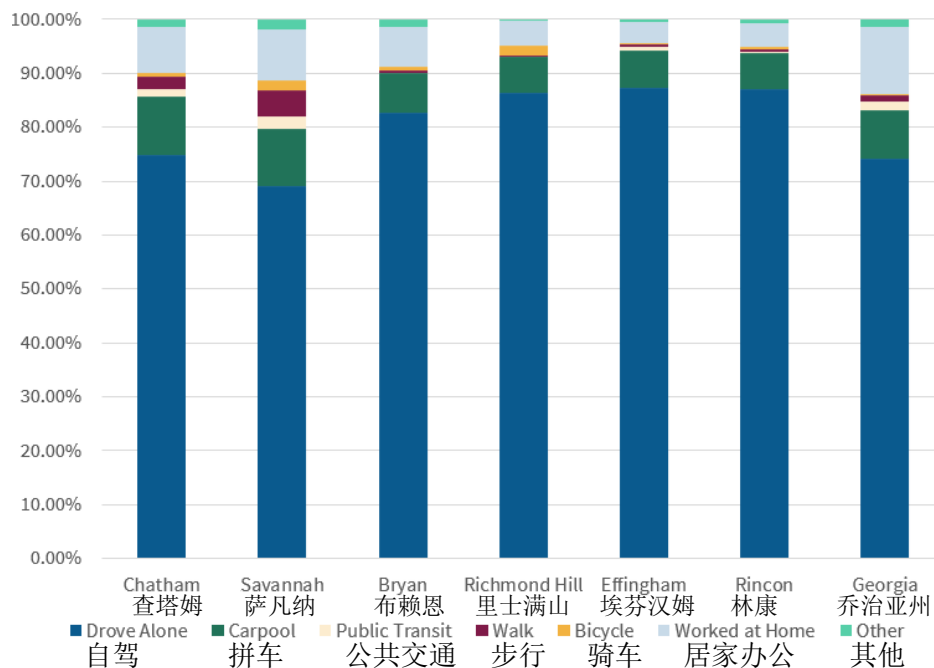
埃芬汉姆县和里奇蒙德山市约有85%的上班族选择自驾通勤。查塔姆县和萨凡纳市的拼车比例高于全州和全国的平均水平，公共交通使用率也是如此。

萨凡纳市步行（4.2%）和骑车（2.1%）比例也比较高。2017估计数据显示，自驾比例有所增加，可能由于县西部郊区比例的增长，但公共交通、步行和骑车比例相对稳定。

区域通勤模式

查塔姆县和萨凡纳市是当地就业、购物、休闲、医疗、教育机构及其他经济活动的中心。很多邻县居民每天于两县间来往通勤，对交通模式及整体交通网络的运行效率产生重大影响。

2022年美国社区调查5年估计数据显示工作通勤方式（S0801）



县外工作需通勤人口

布赖恩：67.50%

里士满山：72.30%

查塔姆：4.70%

萨凡纳：3.70%

埃芬汉姆：58.80%

林康：60.60%



自然与人为灾害

CORE MPO区域的交通网络易受自然和人为灾害的影响。自然灾害包括温度和降水的变化、海平面升高、风暴潮和洪水；人为灾害包括基础设施故障、网络安全威胁、恐怖主义、持枪行凶以及危险物质泄漏。灾害缓解方案（HMPs）能对灾害风险缓解措施进行识别并评估，更好地保护公民人身和财产免受自然和人为灾害的影响。

高风险灾害d	不赖恩	查塔姆	埃芬汉姆
沿海风暴和灾害	x		x
干旱	x	x	
洪涝	x	x	
飓风和热带风暴	x	x	
龙卷风	x	x	x
山火	x		
风	x		x
酷热		x	
冬季恶劣天气		x	
恶劣天气		x	x
危险品事故		x	
内陆洪水			x
海平面上升		x	

数据来源：县减灾计划

2050 沿海地区低排放气候情景



温度

100.53 F: 年最高温 5 日平均
一年**44.36** 天 95 F以上



降水

51.43 英寸: 年总降水量
15.11 连续降水天数



风力

94-96 mph 泰碧岛（Tybee Island）离岸风速
81 mph 陆地风速



风暴潮

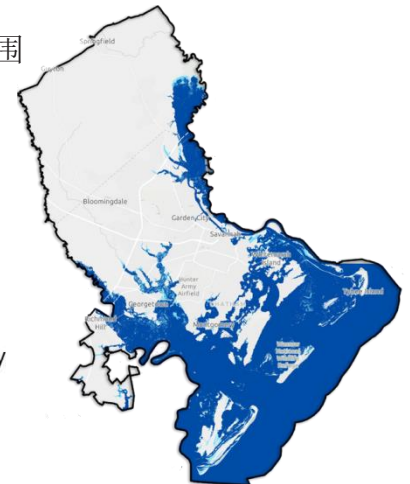
3-5 ft: 平均范围
10-20 ft: 历史极值范围



海平面上升

+ 0.95 ft 2040年预测值
+ 1.64 ft 2060年预测值

MPO边界  MPO Boundary
乔治亚州海平面上升 1ft  GA SLR 1 ft
乔治亚州海平面上升 2ft  GA SLR 2 ft



数据来源：韧性和适应评估工具气候绘图（CMRA）和国家海洋和大气管理局（NOAA）

排放和能源

美国温室气体排放和碳汇清单显示，2021年交通运输行业是美国温室气体（GHG）排放的最大来源，占总排放量的28.5%。交通运输产生的排放是由系统设计和土地利用、车辆和发动机效率以及温室气体高排放燃料共同作用的结果，可以通过提高便利性、提升效率以及向清洁能源车辆和燃料转型来减少排放。通过研究排放与交通运输之间的联系，可以实现诸如安全和生活质量、公平性、空气质量、经济增长和能源安全等协同效益。

查塔姆地区公共交通零排放节点



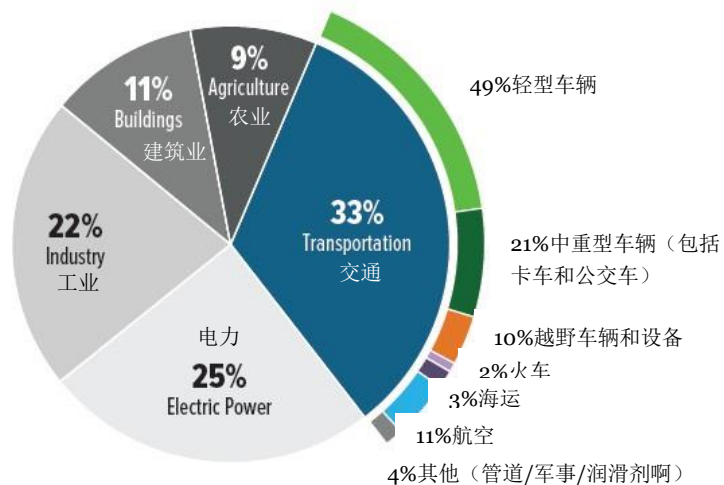
(2025 再采购35'纯电动巴士和沿途安装充电桩- 2026 再采购40'纯电动巴士- 2027 加装插电式场站充电器并交付首辆电动有轨电车- 2030 完成有轨电车转换- 2034 完成35'及40'巴士车队的转换)

2005年至2022年间，交通运输和工业是CORE MPO区域内两大温室气体排放行业。CORE MPO尚未制定电动汽车规划，仍遵循佐治亚州交通部（GDOT）印发的《国家电动汽车基础设施（NEVI）部署方案》。

《查塔姆区交通局电动车队转型零排放交通规划》包括固定线路的公共交通和有轨电车服务，将仅使用电池电动公交车。

数据来源：美国环境保护署（EPA）《美国温室气体排放与碳汇清单》

2019年美国温室气体排放



温室气体吸收地球表面大气中的热量，阻止其散溢到外太空。如果温室气体浓度增加，低层大气的平均温度将逐渐升高，这种现象被称为温室效应。

公共电车充电站



NEVI NEVI 替代燃料廊道



MPO趋势



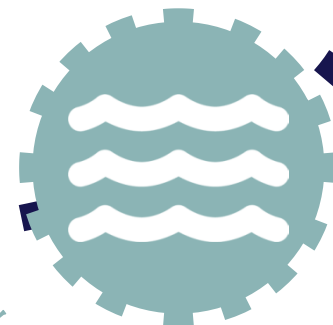
人口增长

- 萨凡纳都会区整体人口增长
- 主要增长中心：普勒和温特沃斯港
- 布赖恩县因现代汽车集团Meta工厂周边区域的发展带动人口增长
- 国内及国际人口迁移



港口扩建

- 州经济驱动力
- 货运和物流规模增长
- 仓储设施快速增多
- 现代汽车Meta工厂



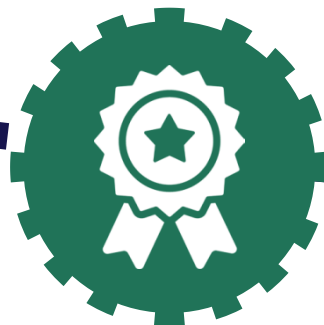
气候变化

- 气温升高
- 海平面上升、潮汐洪水、风暴潮
- 风暴发生频率和强度增加
- 聚焦电动汽车领域



代际变迁

- 老龄化的“婴儿潮一代”出行需求增加
- 千禧一代更注重城市生活、工作与生活平衡，以及多模式交通选择



旅游

- 本地经济驱动
- 国内外旅游目的地
- 历史街区和沿海地区全年吸引游客



W
a

The
Planning
County,
Georgia
Resources
Institute
Coastal

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

目标 & 绩效指标

目标和任务

《携手共进2050目标与任务》的制定参考了多方资料。《携手共进2050》继承了《畅行2045》的很多目标与任务，同时新增了一系列的目标与任务，以应对当前的交通需求。我们用2050民意调查结果来细化每个目标的具体内容，基于国家目标和各种规划因素制定区域目标，确保目标既符合联邦指导方针，又能满足当地社区的需求。

目标：我们社区想要发展的方向的总体性、指导性描述。

任务：为实现目标而设定的可衡量的活动或基准。

绩效指标：用于跟踪实现目标进展情况的可量化的方法。



安全和安保



目标： 为所有用户提供安全可靠的交通系统。

任务

1. 降低各类交通方式、货运及铁路平交道口的事故率、发生频率、严重程度和伤亡率。
2. 提高紧急响应速度，缩短事故清理时长
3. 增强基础设施抵御风险的韧性，帮助做好应急准备、响应工作和极端天气和环境条件等紧急情况下的救灾恢复工作
4. 增强基础设施韧性，减少道路积水

绩效指标

- 死亡人数
- 死亡人数/车辆行驶1 亿英里
- 重伤人数
- 重伤率/车辆行驶1 亿英里
- 非机动车事故死亡和重伤人数总和
- 固定公交线路和需求响应、ADA 辅助交通死亡人数、重伤人数、安全事件和可靠性



性能和可靠性

目标： 提高交通系统效率及货物流转。

任务

1. 加强和扩展本地区的智能交通系统（ITS）、自适应且主动管理的交通系统
2. 提高交通系统中车辆、公共交通和货运行程时间的可靠性
3. 减少车辆、公共交通和货运的行程时间及拥堵现象
4. 最大化信号控制路口的效率及协调联动

绩效指标

系统性能、货运、拥堵缓解及空气质量

- 州际公路系统可靠人次里程占比
- 非州际国家公路系统（NHS）可靠人次里程占比
- 货运车辆行程时间可靠性指数
- 人均高峰时段过度延误小时数（年度）
- 非单人乘车（SOV）出行占比
- 总减排量

拥堵管理流程



区域货运交通规划



非机动车交通规划



系统性能目标



路面与桥梁状况/PM₂ 性能目标

- 州际公路良好路况路面占比
- 州际公路较差路况路面占比
- 非州际国家公路系统良好路况路面占比
- 非州际国家公路系统较差路况路面占比
- 国家公路系统桥梁（按桥面面积计）良好状态占比
- 国家公路系统桥梁（按桥面面积计）较差状态占比

*NHS=国家公路系统

可达性和连通性

目标：通过改善机会可达性和增加多模式出行选择来提升出行便利性。

任务

1. 加强、扩展和完善自行车 / 步行基础设施
2. 确保自行车和步行基础设施保持良好维护状态
3. 增加出行方式和方法，促进旅游业发展
4. 优先安排匹配公共交通、步行、自行车和铁路出行的项目
5. 改善住房和通勤的公共交通可达性
6. 确保弱势群体获得公平的出行机会和选择
7. 在高需求人口区域优先进行公共交通投资
8. 必要时在道路上设置独立的自行车道和步行基础设施

绩效指标

- 死亡人数
- 车辆行驶1亿英里死亡率
- 重伤人数
- 车辆行驶1亿英里重伤率
- 非机动车事故死亡和重伤人数总和

非机动车交通规划

3

社区健康

零伤亡愿景计划

潮涌入城道



查塔姆地区公交系统

无障碍交通咨询委员会

完整街道



管理

目标：通过协调联动、提升经济竞争力和优化资源管理，对交通系统进行战略性维护与升级。

任务

1. 利用本地区共同的目标和需求来降低成本，提升交通改善效率，加强数据共享
2. 参与整个地区其他机构和组织发起的交通相关规划工作
3. 提高通往地区就业中心的可达性
4. 以高效的货运流通系统增强地区经济的竞争力
5. 优先安排成本效益最大的项目
6. 改善所有交通方式的项目的实施效率

绩效指标

- 州际公路系统可靠人次里程占比
- 非州际国家公路系统（NHS）可靠人次里程占比
- 货运车辆行程时间可靠性指数
- 人均高峰时段过度延误小时数（年度）
- 非单人乘车（SOV）出行占比
- 总减排量



系统和环境保护

目标： 维护和保护交通系统和自然环境

任务

1. 使所有公共交通和运输基础设施在基础设施与资产质量、状态及性能方面达到行业、州及国家标准
2. 支持交通维护资金投入
3. 降低排放和能耗
4. 增加绿色基础设施在项目中的应用
5. 减轻地面交通对雨水径流的影响
6. 维护和改善现有道路及交通基础设施

绩效指标

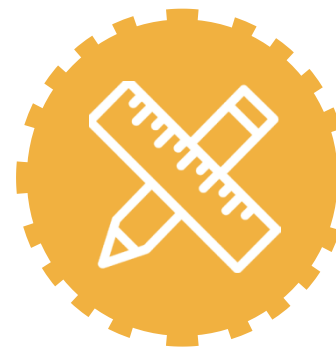
系统性能、货运、拥堵缓解及空气质量

- 州际公路系统可靠人次里程占比
- 非州际国家公路系统（NHS）可靠人次里程占比
- 货运车辆行程时间可靠性指数
- 人均高峰时段过度延误小时数（年度）
- 非单人乘车（SOV）出行占比
- 总减排量



减少温室气体排放

资产管理



雨水管理
与洪涝建模

路面与桥梁状况/PM_{2.5} 性能目标

- 州际公路良好路况路面占比
- 州际公路较差路况路面占比
- 非州际国家公路系统良好路况路面占比
- 非州际国家公路系统较差路况路面占比
- 国家公路系统桥梁（按桥面面积计）良好状态占比
- 国家公路系统桥梁（按桥面面积计）较差状态占比



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

我们网络

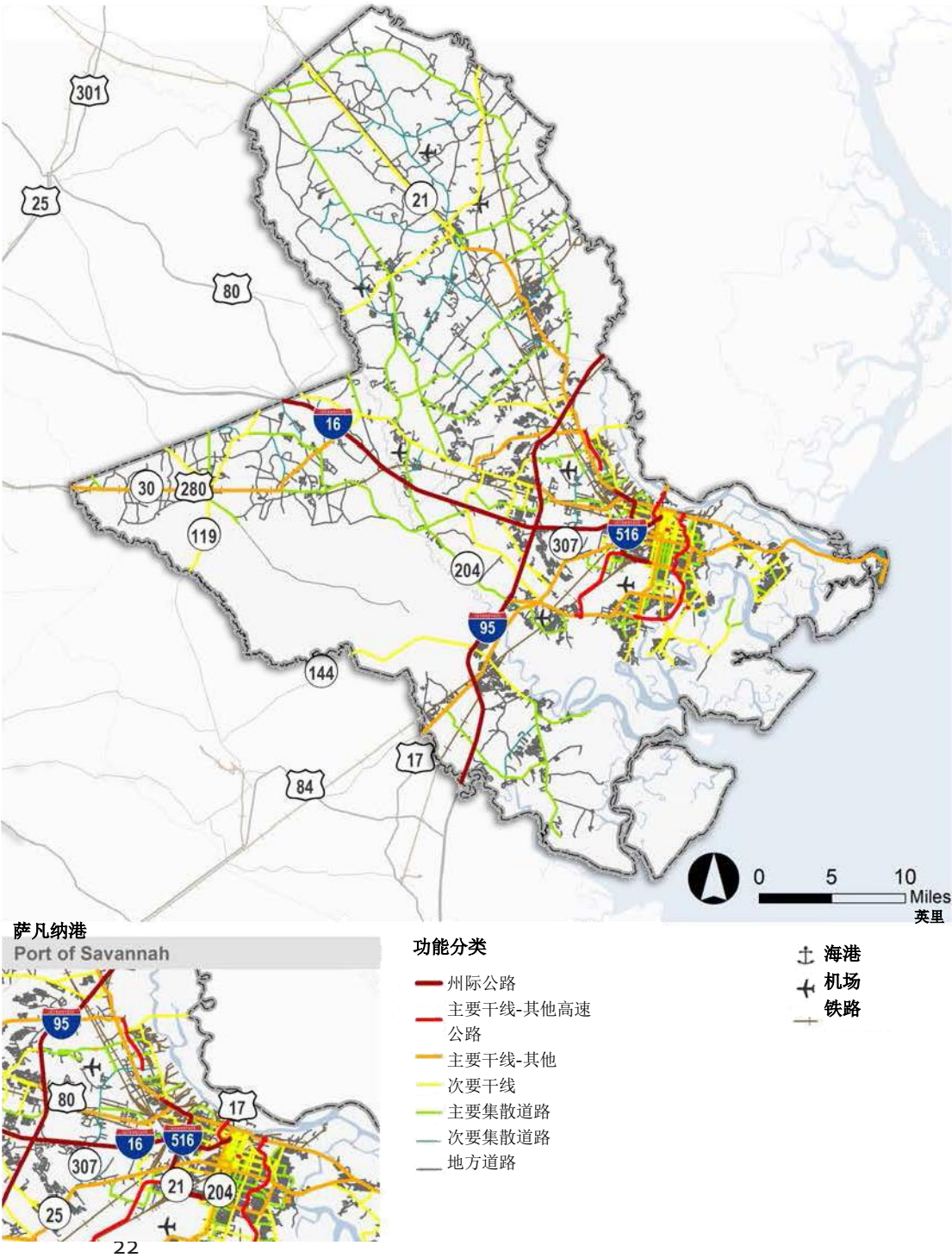
概述

萨凡纳地区的交通网络由支持人员、货运及货物流动的所有交通方式构成。以下章节介绍该地区服务于人员和货运的各种交通方式，以及交通运输领域的新兴趋势。

功能分类

该地区道路总长约为8694英里，其中近71%被划分为地方道路。。

功能分类	英里	% 占比
州际公路	207.92	2.4%
主要干线-其他高速公路	71.25	0.8%
主要干线-其他	407.44	4.7%
次要干线	688.97	7.9%
主要和次要集散道路	1,140.37	13.1%
地方道路	6,179.02	71.1%
合计	8,693.96	100.0%



货运公路网

交通系统包括各种运输方式，货物通过交通系统进行流通。本地区有一个深水港、两条一级铁路线、三个铁路货运站（包括梅森大型铁路货运站），以及一个包含货运服务的商业机场。本地区的公路网络将所有这些货运设施联接起来，卡车可以通过多式联运枢纽（海港、铁路货场和机场）抵达发货地或目的地。

道路分类定义

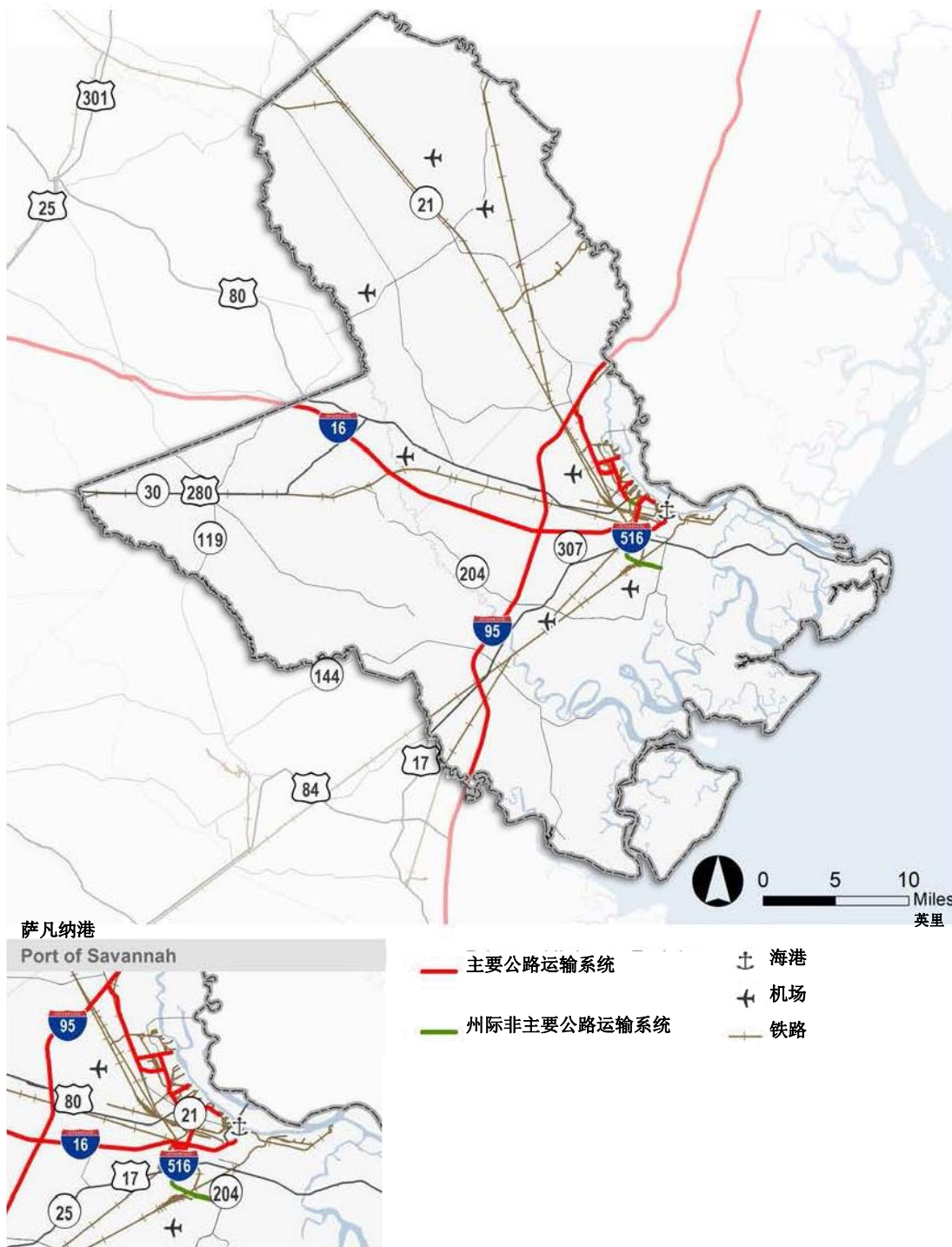
地方道路：非长途用途的小型道路，通常位于出行起点或终点端。

集散道路：主要用于县内交通，将地方道路的车流汇聚至干线网络。

次要干线：将交通流分散至较小的地理区域。

主要干线：以相对较高速度跨越多县的道路。

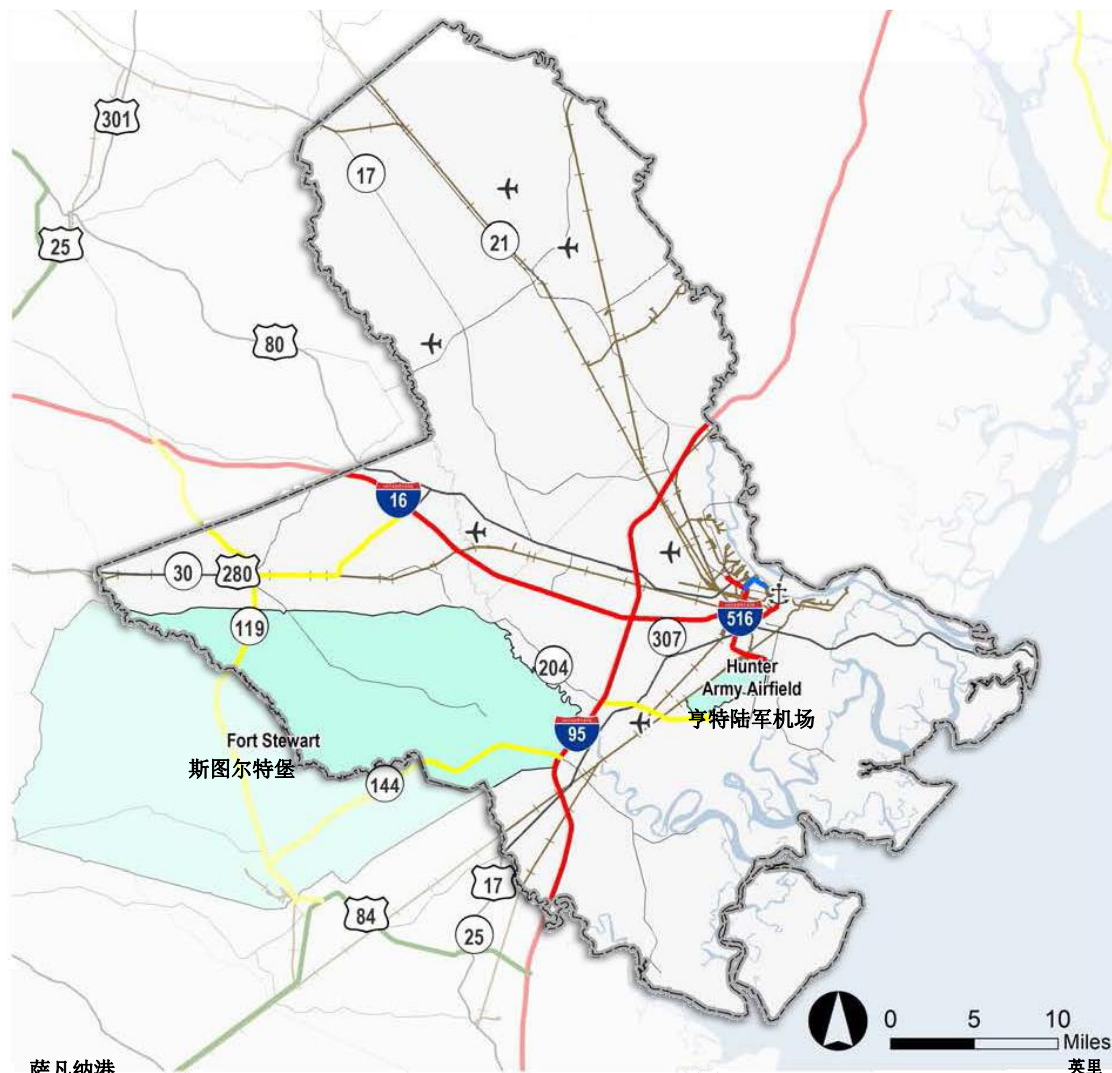
州际公路：提供更长距离、更高速度的通行服务。



战略公路网（STRAHNET）

战略公路网（STRAHNET）是支持美国军事行动所必需的一套道路系统，用于紧急动员及和平时期的重型装甲、燃料、弹药、维修部件、食品和其他物资的运输。该系统为国家军事设施提供国防、持续性运作和应急能力支持。

STRAHNET覆盖6.2万多英里道路，包含州际公路和非州际路线，涵盖该地区所有州际高速公路。此外，该网络还涵盖了通往布莱恩县和利伯蒂县亨特陆军机场（Hunter Army Airfield）及斯图尔特堡（Fort Stewart）的交通走廊，包括美国280号公路、佐治亚州67号、119号、144号和204号州道。



- 州际公路
- 非州际战略公路网
- 多式联运集散道路 & 非州际战略公路网
- 战略公路网集散道路

铁路

布莱恩县、查塔姆县和埃芬汉姆县是全州货运铁路系统的关键节点，随着萨凡纳港货运量年复一年屡创新高，这一地位还在不断提升。萨凡纳港正在进行的铁路运力扩建项目，应该会进一步巩固该地区作为佐治亚州和美国东南部重要货运枢纽的地位，而货运铁路服务在未来数年仍将在这一动态发展的过程中发挥重要作用。萨凡纳地区三县范围内共有278.9英里的货运铁路网络。

CSXT运输公司 (CSXT)

诺福克南方铁路公司 (NS)

佐治亚中央铁路 (GC)

萨凡纳港口码头铁路 (SAPT)

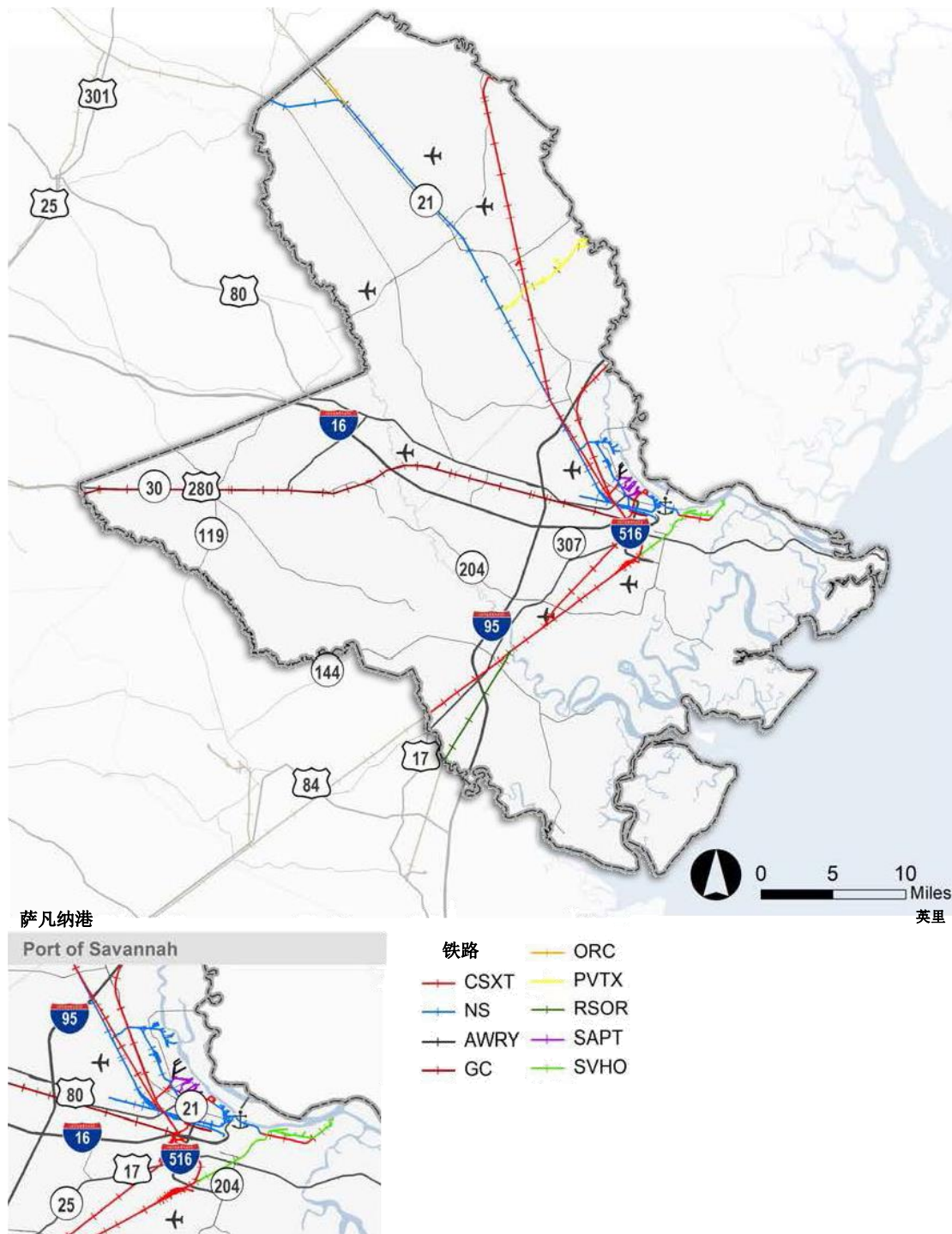
PVTX 运输公司 (PVTX)

萨凡纳和旧堡铁路 (SVHO)

赖斯伯勒南方铁路 (RSOR)

奥杰奇铁路公司 (ORC)

阿勒格尼&西部铁路公司 (AWRY)



机场

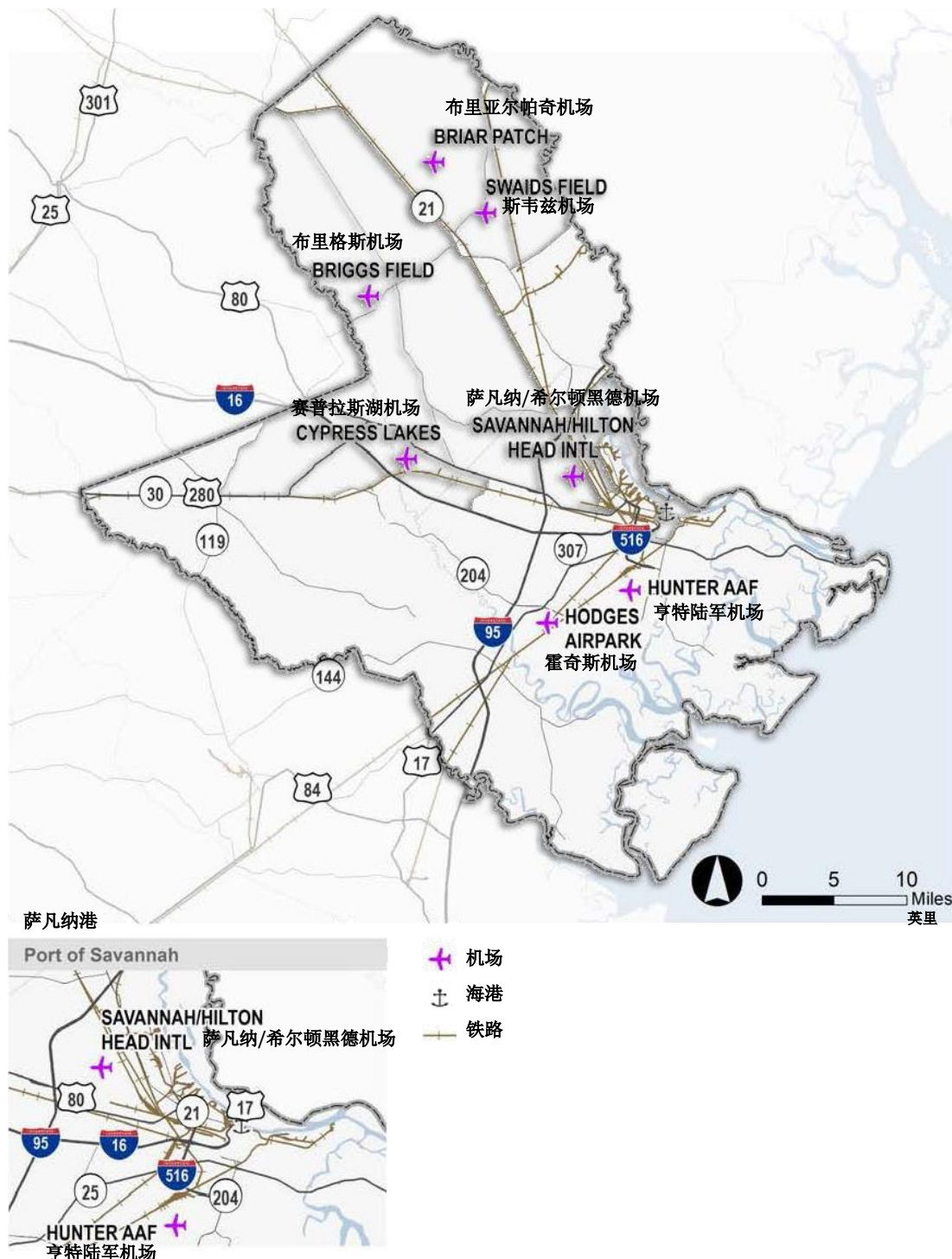
萨凡纳/希尔顿黑德国际机场（SAV）是美国佐治亚州萨凡纳的一座军民两用机场。机场客运航站楼紧邻萨凡纳与郊区城市普勒之间的95号州际公路，可直接通过公路抵达。

该机场是萨凡纳市、佐治亚州东南部沿海帝国地区及南卡罗来纳州低地地区的主要商用机场。其中，度假小镇希尔顿黑德（Hilton Head）的客流约占机场总客运量的40%。

SAV是佐治亚州第二繁忙的商用机场，仅次于哈茨菲尔德-杰克逊亚特兰大（Hartsfield - Jackson Atlanta）国际机场。目前，达美航空（及达美连接承运人穿梭美国航空）、捷蓝航空、联合航空公司、美国航空、美国之鹰航空、加拿大航空、Allegiant航空和太阳国航空在此均有运营。

该机场也是湾流宇航公司的全球总部所在地。佐治亚州空军国民警卫队第165空运联队也以萨凡纳/希尔顿黑德国际机场为基地。

SAV也是萨凡纳地区唯一提供货运服务的公共机场，其专用货运承运商包括航空货运公司、联邦快递（FedEx）、Martinaire航空、Sky Way企业和Suburban航空货运公司。



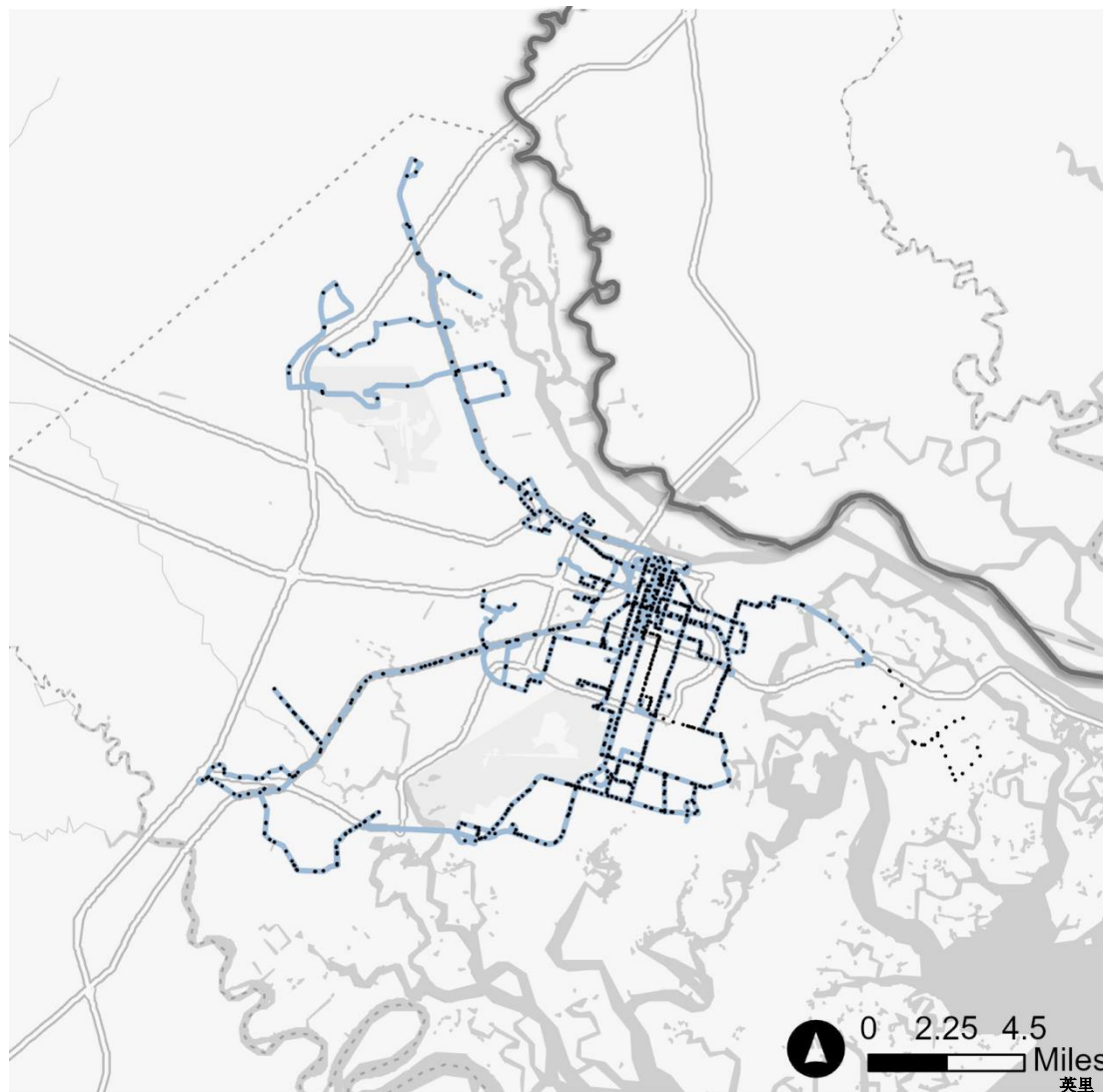
公交线路

查塔姆地区交通局（CAT）是负责为萨凡纳地区提供公共交通服务的机构。CAT在萨凡纳市、未建制的查塔姆县部分区域，以及花园城和温特沃斯港部分地区提供公交+轮渡的服务。其服务区域内居住人口近30万。2022年，CAT共提供170万次出行服务，包括固定线路公交、辅助公交和轮渡。

CAT的固定线路公交网络采用“网格”与“枢纽辐射”相结合的模式运营。网格模式下，公交线路在平行街道运行，乘客可在路口换乘不同方向的线路，这一模式应用于萨凡纳市中心（包括南至安德森街的历史街区）。多数主要的南北向和东西向街道均有公交线路覆盖，乘客可在多数主要路口通过换乘CAT的其他公交线路实现方向转换。

其他服务：

- SMART微交通试点项目及ADA无障碍CAT SMART服务
- CAT Mobility辅助公交服务：符合1990年《美国残疾人法案》（ADA）要求的补充性辅助公交服务
- 萨凡纳美人号轮渡（Savannah Belles Ferry）提供横跨萨凡纳河，连接市中心河滨步道与哈钦森岛的免费客运轮渡服务。



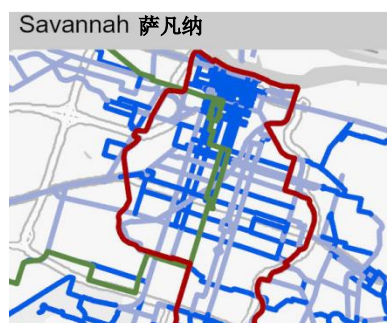
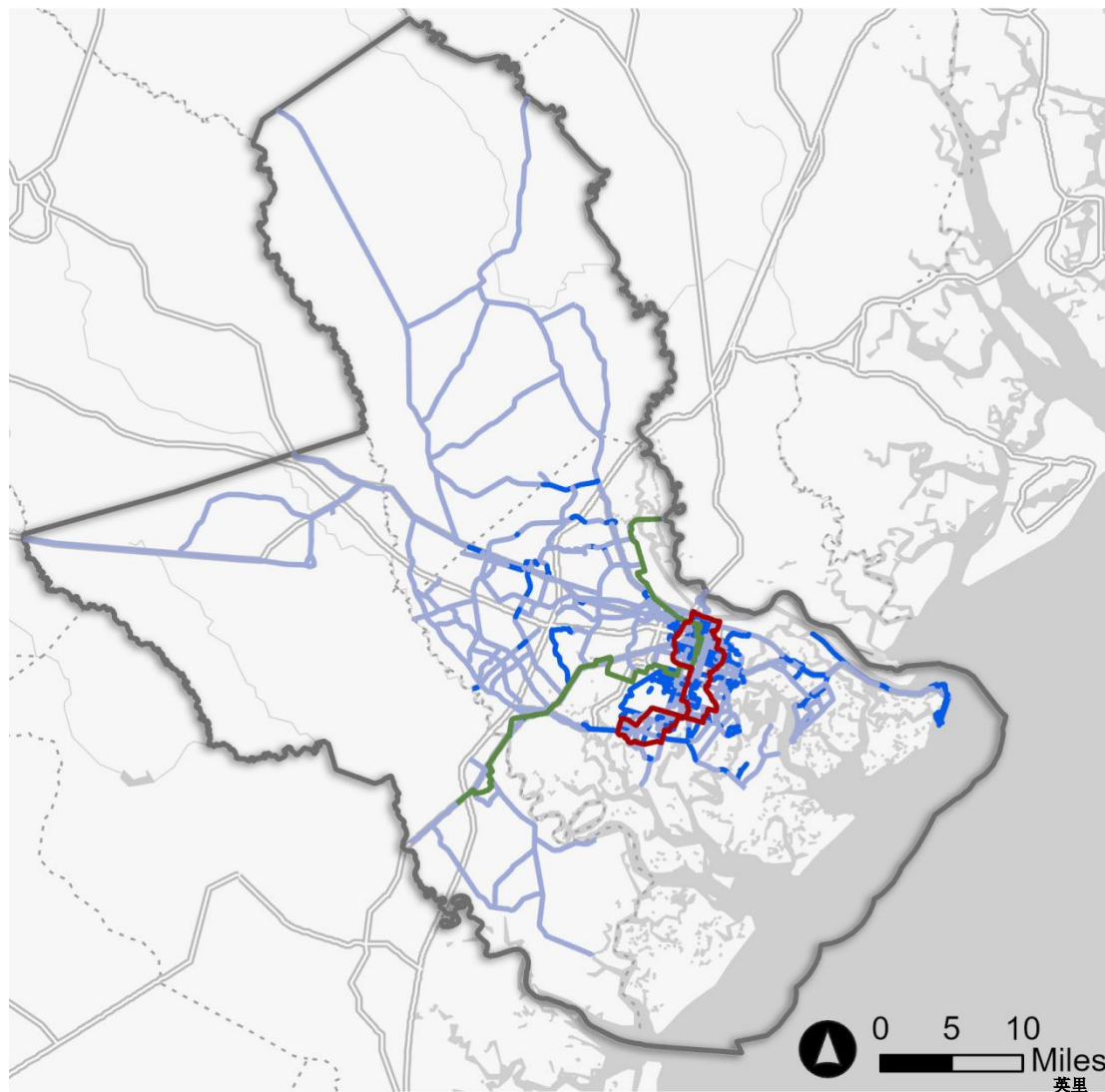
— CAT公交线路
• CAT公交站点

自行车线路

CORE MPO和地方辖区均坚持致力于为行人和骑行者提供安全畅通的道路设施。目前已有若干自行车设施（包括车道和步道）近期完工或正在建设中。自行车网络包含多用途路径、指定自行车道和铺设路肩，旨在构建一个区域框架，实现分支子区域自行车网络的互联。

CORE MPO团队将对该地区的自行车道和人行道进行全面普查，记录人行道的地位和状况。已有确定升级项目将纳入到CORE MPO的《非机动车交通规划》（NMTP）。CORE MPO下辖自行车和行人咨询委员会（BPAC）将与州和地方政府合作，实施该规划中的优先自行车/行人项目。

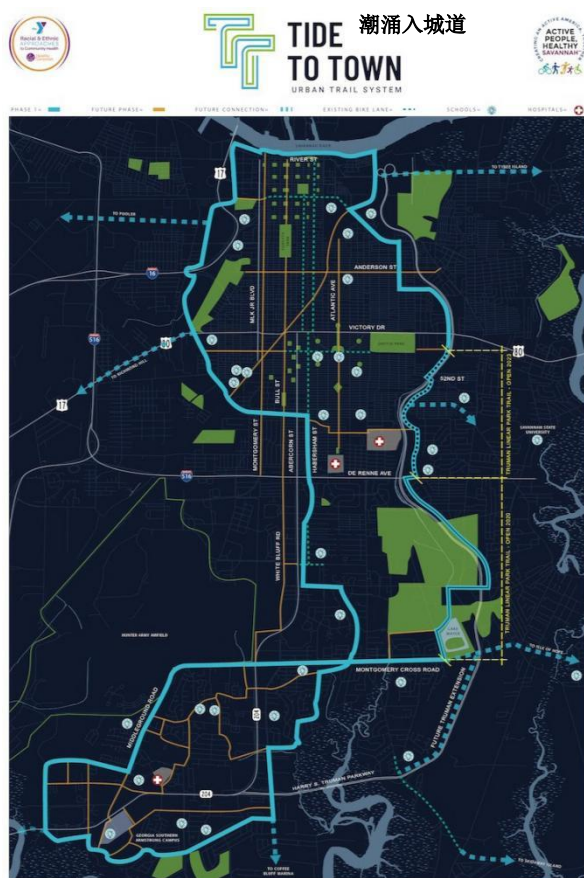
NMTP包含400多个自行车/行人/步道项目。MPO团队和BPAC正在对这些项目进行优先级排序。NMTP将成为2050 MTP中自行车/行人改善项目的依据，规划中预留了专项资金（占项目总收入的3%）用于自行车/行人/步道项目。



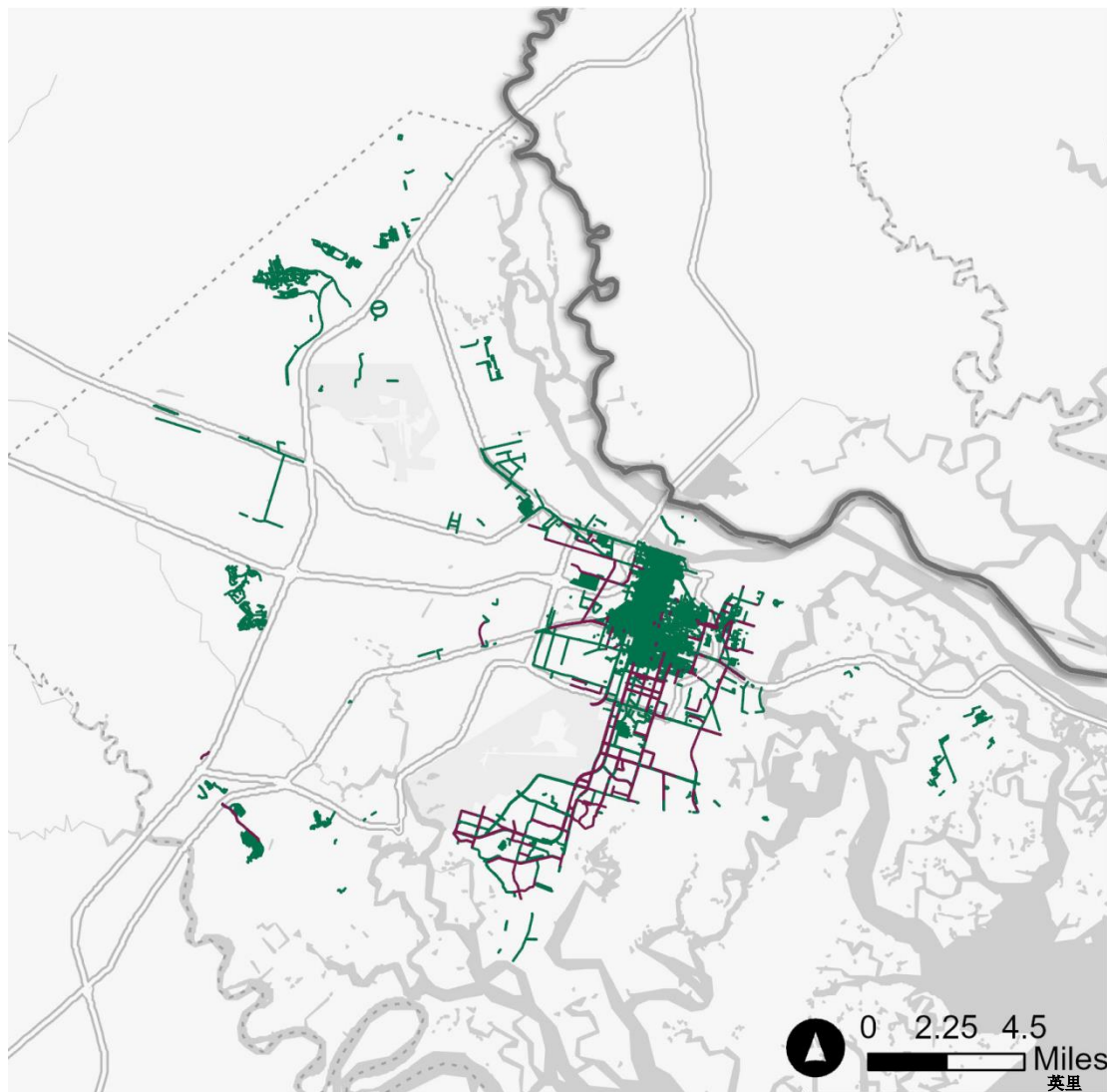
- 拟建自行车道
- 现有自行车道
- 东海岸绿道
- 潮涌入城道

人行道

本地区人行道网络十分完善，尤其是萨凡纳市。萨凡纳的一个市民联盟效仿佐治亚州许多社区的做法，正在协调各方打造一个具有品牌标识的城市步道系统。“潮涌入城道”（Tide to Town）将成为连接萨凡纳所有社区的步行和自行车专用设施网络。该网络将把现有及规划中的项目（如杜鲁门线性步道和斯普林菲尔德运河步道）串联起来。这一网络的核心是环绕萨凡纳市的30英里环形路线。



概念线路总图



Savannah 萨凡纳



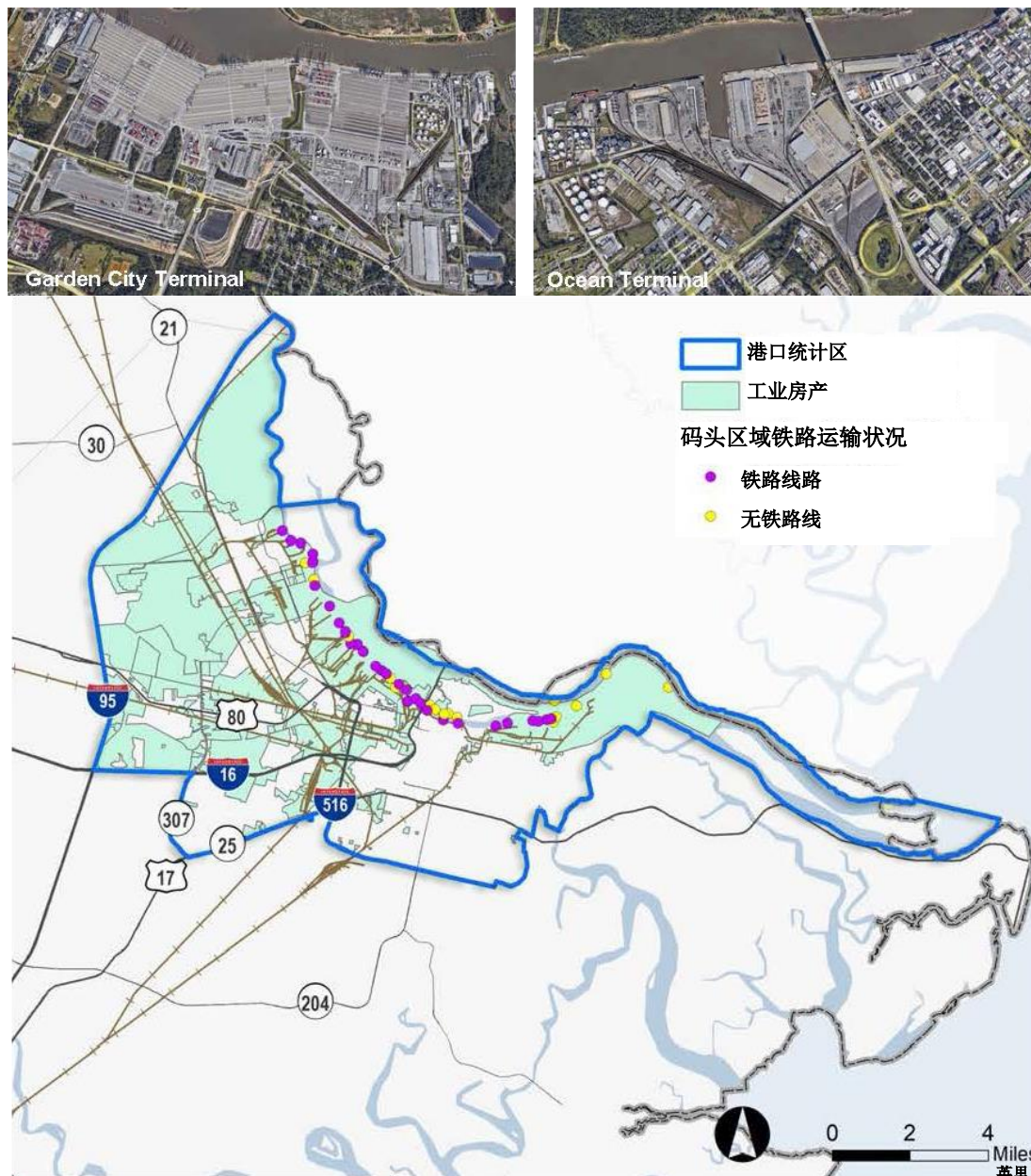
- 现有人行道
- 拟建人行道

萨凡纳港

萨凡纳港和佐治亚州港口管理局（GPA）一直是萨凡纳地区及佐治亚州的主要交通枢纽和经济引擎。萨凡纳港是美国最大且增长最快的集装箱码头，是美国第三繁忙的集装箱港口群（仅次于洛杉矶/长滩和纽约-新泽西），也是美国最大的农产品出口门户。

该港口由花园城码头（Garden City Terminal）和海洋码头（Ocean Terminal）两个深水码头组成。花园城码头主要运营集装箱运输，并在码头内设有铁路多式联运通道。诺福克南方铁路公司（NS）和CSX运输公司（CSXT）在花园城码头内的梅森大型铁路货运站（Mason Mega Rail Terminal）均有运营。海洋码头主要处理件杂货、滚装运输（Ro/Ro）及集装箱运输，目前正逐步转型为以集装箱为主，同时通过诺NS和CSX提供码头内铁路接驳服务。

2020年完成的萨凡纳港航道扩建项目（Savannah Harbor Expansion Project）为全美就业和商业活动提供了支持，使更新型的大型货轮能够更灵活地在河道中航行。佐治亚州深水港对该州经济的总影响达840亿美元，佐治亚州港口管理局每年提供36.9万多个就业岗位和约204亿美元的个人收入。



交通运营与新兴技术

以运营和技术为主的交通改善措施，能够在需要新增运力之前维持乃至恢复现有交通系统的性能。萨凡纳市的交通控制中心和普勒市安装的自适应信号系统，便是沿海地区MPO的两个创新性实践案例。



交通网络公司 (TNC) 或叫车/拼车服务



CAT微公交服务



GDOT萨凡纳地区交通运营计划(SRTOP)



GDOT动态信息路牌(DMS)



萨凡纳 艺术大学
和Design Bee Line 公交服务
以及共享自行车/滑板车



无人驾驶汽车



公众参与

概述

公众参与是《2050携手共进规划》最重要的组成部分之一。**CORE MPO**长期以来始终将市民和利益相关者的意见纳入规划流程中。在规划制定过程中，**MPO**留出很多听取意见的机会。

在规划制定期间，**CORE MPO**与区域内各地方辖区和规划合作伙伴进行协调。例如，**MPO**团队在布莱恩县、查塔姆县和埃芬汉姆县的市政厅举办或参加会议，确保地方政府相关人员了解《2050 MTP》的规划流程，并能根据各自社区的需求提出意见。

团队还在全区社区会议上介绍**MTP**相关信息，帮助社区成员了解**MPO**的职能以及《2050 MTP》的影响。此外，**CORE MPO**还与佐治亚州交通部（**GDOT**）、查塔姆地区交通局（**CAT**）、萨凡纳骑行/步行协会（**Bike/Walk Savannah**）、萨凡纳健康协会（**Healthy Savannah**）以及**CORE MPO**各咨询委员会等机构开展合作。通过与不同团体合作，形成了全方位公众参与流程，并纳入了所有交通方式的考量。

CORE MPO还与区域内很多合作伙伴密切合作配合，与相邻**MPO**（包括利伯蒂县的海恩斯维尔地区**MPO**和南卡罗来纳州的低地地区交通研究（**LATS**）**MPO**建立了紧密的合作关系。两个相邻**MPO**团队是**CORE MPO**政策委员会会议受邀的常客，**CORE MPO**的团队还定期参加海恩斯维尔政策委员会和**LATS MPO**的会议。双方还定期就可能产生更广泛影响的特定规划工作（如货运评估）进行沟通协调。



coastalregionmpo

Edit profile

View archive

Ad tools



17 posts

131 followers

257 following

Coastal Region MPO

Community

A Metropolitan Planning Organization provides a forum for local decision-making regarding federal transportation funds that come to the urbanized area

110 East State Street, Savannah, Georgia 31401

@ www.thempc.org/Core/Mtp2050



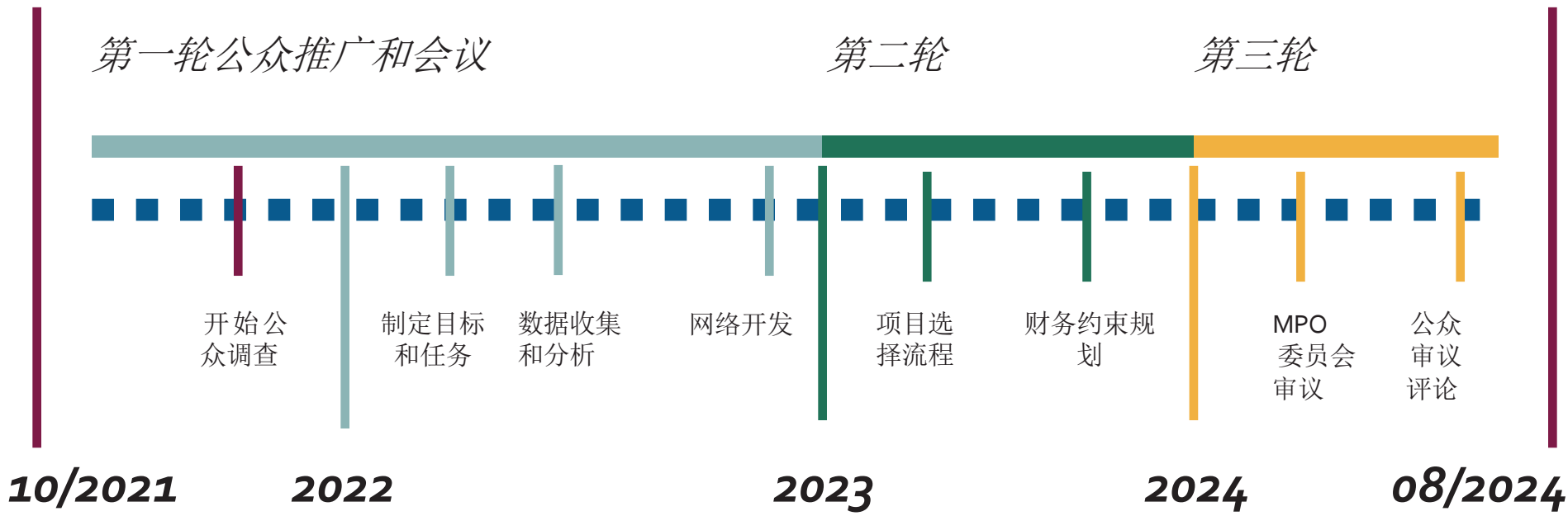
时间线路

依据联邦法律，CORE MPO制定、维护并更新了《公众参与计划》，其中概述了以下满足或超过联邦要求的MTP更新公众参与策略，包括现场活动、线上演示、问卷调查和社区快闪活动等，按项目关键节点设计和举办会议，确保计划各阶段均能采纳公众意见。会议地点的选择考虑全部人口的可达性，紧靠公共交通线路和服务不完善的社区。

《2050 MTP》的更新流程围绕三轮公开会议及/或开放日展开，以便关键阶段都能有公众参与：1）规划启动会；2）规划进展报告会；3）规划最终成果发布会。会议通常在工作时间外（晚间和周末）举行，为公众提供更便捷的参与机会。同时在线上演示，以满足无法前往现场的人群需求。

计划启动

计划采用



推广方式

公众意见是这一流程的核心要素。社区成员向MPO反馈交通问题区域，分享他们使用交通系统的个人感受，并表达对交通系统未来发展的期望。

《2050 MTP》涵盖多种交通模式，由多项正在进行的规划工作支持。CORE MPO与其他规划合作伙伴及社区协调举办联合会议收集意见。尽管在规划更新过程中，MPO召开过公众会议和委员会会议，但这只构成更广泛推广工作的部分内容，其他推广方式还包括平面媒体、社交媒体、互联网、问卷调查以及与当地社区协会的合作。

除了公众推广会议和活动外，CORE MPO团队还与规划区域内的辖区（包括布莱恩县、普勒市和泰碧岛）多次进行了讨论。

这些意见被以各种方式纳入到《2050 MTP》中，首先用于更新规划目标和宗旨；其次，它会影响财务规划。例如，与《2045年MTP》相比，非机动车和公共交通的预留资金有所增加，这是为了响应调查和活动中众多受访者提出的“需要更多公共交通及骑行和步行基础设施”的需求。

公众意见还将纳入《参与计划》等其他规划文件，并与CORE MPO区域内的辖区共享，以确保这些信息传达给能够直接解决本地交通问题的政策制定者。





你好邻居SAV霍莉高地 活动



埃芬汉姆县发 布会议



彩页



民意调查&互动 地图

参与进来

《2050 大都市交通规划 (MTP)》的更新需要公众参与！您是交通系统的使用者，所有决策都会影响到您的日常生活。我们在更新《2050 MTP》时需要您的意见。我们将认真考虑您的意见和建议，纳入到我们的实际解决方案中，以此提升您和本地区其他居民的整体生活质量。请通过以下方式，告诉我们您对交通系统的看法以及您希望看到哪些方面得到改善。

- 参与《2050 MTP》调查，提供您对交通投资优先项目的意见。

ENGLISH VERSION
英文问卷

VERSIÓN EN ESPAÑOL
西班牙语问卷

中文问卷

PHIÊN BẢN VIỆT NAM
越南文问卷

- 参与《2050 MTP》地图调查，告诉我们您在不同出行方式中遇到的问题，并针对具体地点提出解决方案。

2050 MTP MAP SURVEY
2050 MTP 地图调查

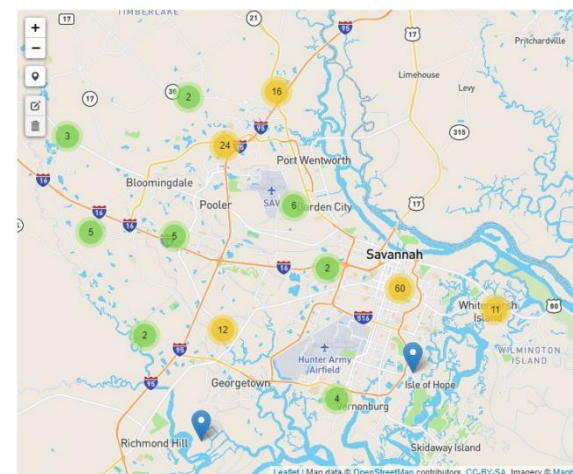
- 参与以下货运规划调查，告诉我们您遇到的货运问题。

FREIGHT PLAN UPDATE SURVEY
货运规划更新调查

FREIGHT PLAN UPDATE MAP SURVEY
货运规划更新地图调查

- 访问《2050 MTP》网站，获取规划制定的最新进展情况，提供您的宝贵意见。

- 一定关注我们的社交媒体，给我们点赞，获取会议和调查相关的最新消息。





ROUTE

31

A

29

3A

我们项目

概述

《2050 MTP》采用精准的项目筛选方法论，流程基于绩效导向规划流程（PBPP），旨在严格遵守所有州及联邦要求。

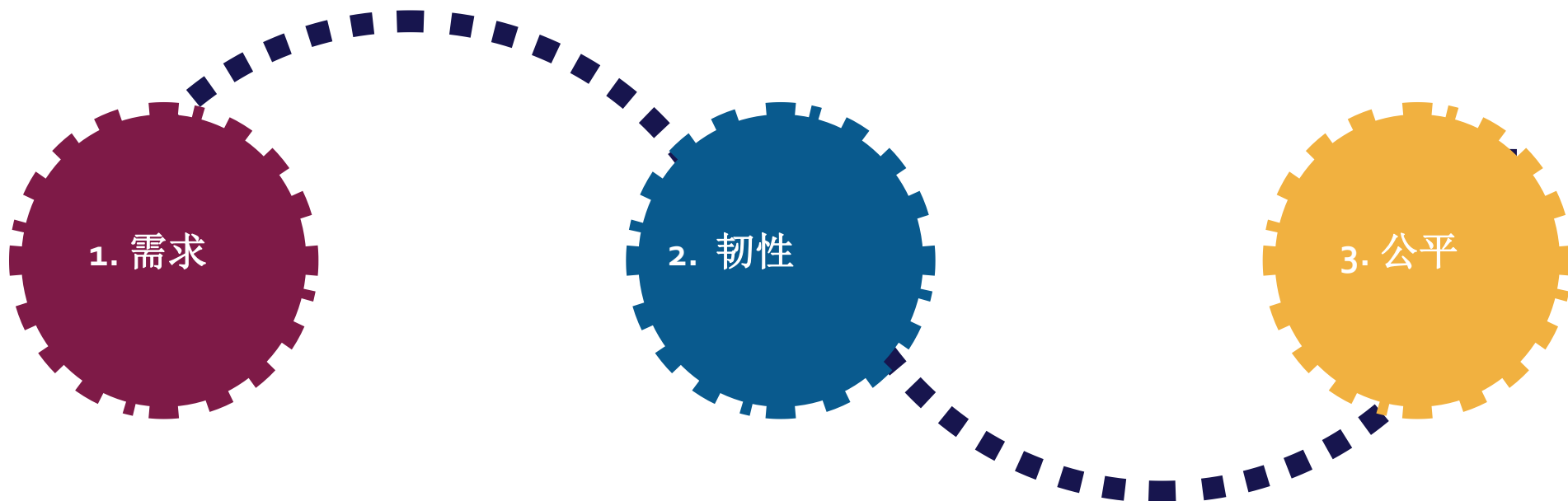
本规划在筛选流程中整合了土地利用与交通需求，采用全街道/情境敏感设计法，集中提供居民和游客出行的便利性、可持续性 & 生活质量。

项目优先级排序流程为CORE MPO的《2050 MTP》中的推荐项目提供了优先级划分的框架和方法。由于规划过程中需评估的需求较为广泛，且基础设施投资成本高昂，优先级排序成为区域交

通规划的核心环节——它使政策制定者能够将有限资源投在最迫切的问题上。

项目优先级排序流程包含三级分析筛选：交通需求筛选、交通韧性筛选和交通公平性筛选。这些筛选维度基于对现代交通挑战及其缓解策略的深入研究，围绕CORE MPO长期规划目标构建。具体指标通过可用数据和工具来识别，评分过程结合了公众反馈、资源有限性认知及广泛政策目标，以指导交通投资决策。

项目优先级排序筛选



需求筛选

CORE MPO在已确定的目标和涵盖绩效导向规划的规划要素框架之内，确定了优先级排序流程。该流程还遵循美国联邦公路管理局（FHWA）的指导，采用“SMART”原则（聚焦使用现有数据，避免给工作人员带来不切实际的负担）。此优先级排序流程依赖一系列定量和定性变量及加权系统，为单个项目生成优先级评分。

本筛选层级考虑的指标包括道路服务水平（LOS）、年度平均每日货运交通量（AADTT）、路面状况、项目是否连接货运生产用地、项目是否连接人口中心与活动中心、车辆事故密度以及货运事故率。

通过分析《2045 MTP》，确定了自《2045 MTP》发布以来已实施了哪些项目，以及剩余项目是否应延续至《2050 MTP》。未实施的项目按成本区间进行筛选。

成本区间1的项目自动延续，因大部分已纳入交通改善计划（TIP）；成本区间2和3的项目需根据属性矩阵重新进行评估。CORE MPO团队审查了现有规划和研究建议中的新增项目，例如：沿海帝国交通研究、里士满希尔-南布莱恩县交通研究、北布莱恩交通研究、查塔姆县2023年交通特殊地方选择性销售税计划、贝尔法斯特凯勒路交通评估、埃芬汉姆县交通总体规划、州际SR 307走廊研究、州际SR 21通行管理研究以及CORE MPO 2023年联邦财政约束计划（CORE MPO 2023 RFTP）。

项目确定

2045 MTP 未实施项目

TIP 计划项目

CORE MPO 规划研究确定的项目

系统性能

服务水平

大量卡车(货运重要性)

安全和安保

设施事故率高于州平均事故率

高事故率

良好维护状态

路况不佳

桥面充足

可达性、流动性、连通性

连接人口中心与活动中心

连接主要货运起点与基础设施

韧性筛选

韧性指项目具备预测、准备或适应环境条件，或承受、应对干扰并迅速恢复的能力。筛选层级遵循美国联邦公路管理局（FHWA）指南，纳入了脆弱性评估。

FHWA将脆弱性定义为系统易受气候变化或极端天气事件不利影响，或无法应对此类影响的程度。

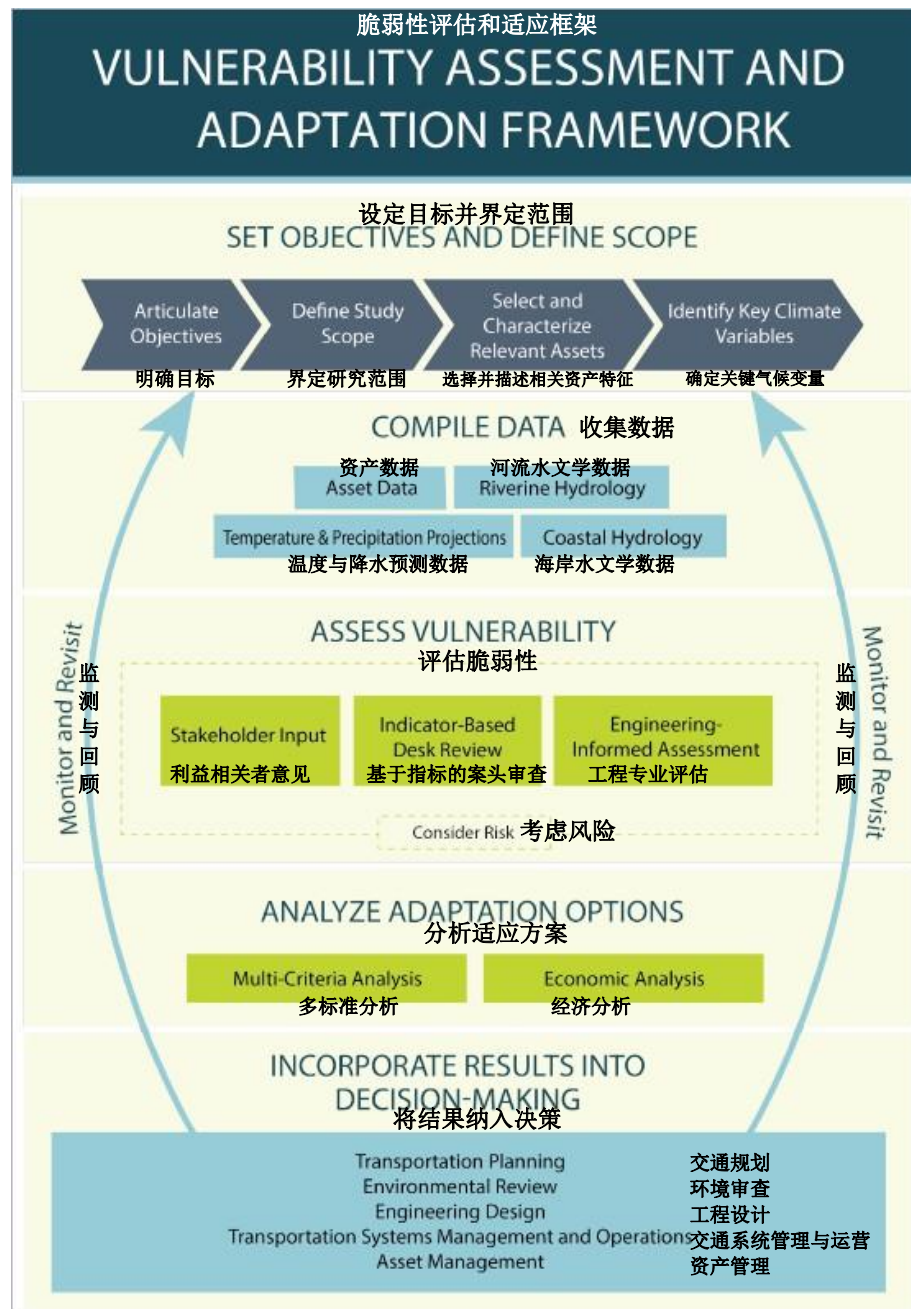
在交通领域，气候变化脆弱性取决于交通系统对气候影响的暴露程度、敏感性和适应能力。该筛选层级考量的指标包括暴露程度、敏感性和适应能力，评估时考虑海平面上升、风暴潮、降水、温度、风力等气候危害。

暴露程度：指资产或系统是否位于直接受气候变量影响的区域。

敏感性：指资产或系统在暴露于某一气候变量时的受影响程度。

适应能力：指系统调整或应对现有气候变率或未来气候影响的能力。

FHWA框架



公平性筛选

公平性层级衡量MPO区域内的公平性，以及不同交通设施对不同区域和人群的影响，尤其是重点关注人群。

交通公平性旨在实现出行流动性和可达性方面的公平，满足所有社区成员的需求。核心目标是根据服务人群的需求（尤其是一直以来服务欠缺的人群），通过经济实惠并且可靠的公平交通选择，提供社会和经济方面的机会。

本层级的目标是改善安全性、多种交通方式可达性，以及与关键设施的连通性，最终依靠这些措施减轻区域内不同人群和群体受到的不均衡伤害的影响，提升区域内所有人的整体生活质量。

公平性衡量指标

1. 公共交通连通性与可达性
2. 自行车与步行设施改善
3. 关键设施的连通性与可达性
4. 《第六章》与环境正义
5. 安全性

FHWA 经过验证的安全应对措施



Icon Source: FHWA
图标来源：美国联邦公路管理局

公路财务规划

《2050携手共进》应包含一份财务均衡的项目清单，且项目成本不得超过规划期内的预算资金。财务分析是制定该规划的核心环节。项目成本需按预期支出年份（YOE）或项目预计启动年份进行通胀调整。

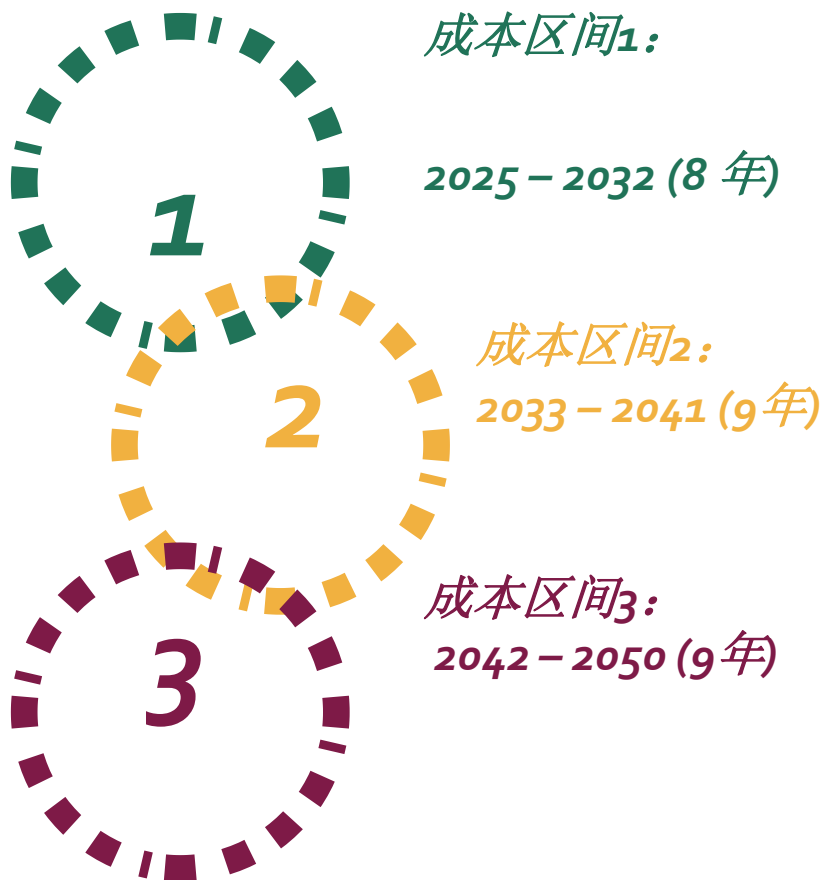
所有来源（包括联邦、州和地方）的预期收入也必须进行通胀调整。然后将项目成本与预期资金进行对比，确保所有项目在财务上具备完成的可行性。最终形成财务均衡的项目清单即构成《2050携手共进规划》。

GDOT财务管理办公室基于人口普查数据、该州债务授权及各MPO间的资金分配，提供了2025-2050年的公路预测收入。预测收入分为两部分：项目资金和维护资金。项目资金金额基于2020年人口普查的MPO人口确定，维护资金金额则根据MPO在州际路线车道英里数中的占比计算。

这些预测收入将作为确定《2050 MTP》最终公路收入的依据。CORE MPO团队在技术协调委员会的建议下，并经CORE MPO委员会批准，对公路预测收入进行了部分调整。

收入预测

预测基于IIJA/BIL实施期间每年2%的增长率、2026年1%的增长率。据GDOT预测，萨凡纳地区年收入将略超5500万美元。这些预测针对配套资金，包括CORE MPO都市规划区预期公路收入的联邦部分（80%），以及佐治亚州和/或地方项目赞助商提供的预期配套资金（20%）。《2050 MTP》中以“支出年份金额（美元）”表示的收入，将分配至短期、中期和长期成本区间，以覆盖各区间内的项目。



2050财务规划项目图



公路项目

在规划期内完成预期公路收入预测后，下一步是确定哪些项目纳入受财务约束的《2050 MTP》公路部分。这一过程需考虑以下因素：项目进展状况与实施计划、MTP连续性、项目优先级排序、财政约束、地方项目赞助商承诺以及地理公平性分析。

选定的优先项目成本需进行通胀调整，然后在各成本区间内与预期收入进行比对平衡。MPO团队与技术协调委员会密切合作，制定了财务约束型《2050 MTP》公路项目草案。为使预期收入与项目成本达到平衡，实现具备财务可行性的规划，部分项目或项目阶段需推迟至远景规划（Vision Plan）当中。

远景规划项目

在《2050 MTP》制定过程中，大量项目因当前区域和地方财政实际情况无法获得资金支持。这些已确定但不在规划内的项目被纳入远景规划项目清单（即无资金项目清单）。后续更新规划时将在资金到位时，从远景规划中选取适当项目纳入。

这些改善项目至关重要，一旦资金到位即予以实施。它们不仅为CORE MPO的“项目征集”阶段提供了项目选择和实施的来源，也为地方机构申请国家、州和地区拨款提供了项目储备。

路口改善：信号系统设置、信号时间校对、运行优化、几何形状改造、线路调整、环岛建设、转向车道增设及其他专用路口改善措施。

运行改善（干线升级、安全）：走廊中央分隔带、转向车道增设、车道宽度调整、路肩增设、路缘石与排水沟增设、出入口管理及车道整合改造、走廊级信号同步，以及其他不直接增加运力的走廊级道路改善措施。

道路通行能力改善：道路拓宽、设计时速与功能等级提升，以及其他提升通行能力的项目。

新建道路及/或延伸项目：新道路建设与线路调整。

公共交通财务规划

《2050携手共进规划》仅针对公共交通资本项目，运营资金不纳入公共交通收入预测范围。CAT是CORE MPO区域内的公共交通服务机构，其服务范围仅限于查塔姆县。布莱恩县和埃芬汉姆县则使用沿海地区委员会的区域长途客车服务。

针对公共交通资本项目，CAT以《公共交通总体规划》《公共交通发展规划》《公共交通资产管理规划》《交通改善计划》或招标报价中的成本信息为基准，参照公路项目，对各成本区间应用相应的通胀系数，确定最终估算成本。

选定的优先项目公共交通成本需进行通胀调整，然后在各成本区间内与预期公共交通收入进行比对平衡。MPO与CAT密切合作，制定了财务约束型《2050 MTP》公共交通资本改善项目草案。

通过与GDOT多式联运办公室及沿海地区委员会协调后确定，布莱恩县和埃芬汉姆县暂无额外公共交通资本收入可用

公共交通项目

- 预防性维护
- 智能交通系统（ITS）
- 设施升级与修复
- 车辆更新/购置
- 轮渡船修复、购置与建造
- 辅助公交维护设施
- 公交站点改善计划
- 零排放公交车
- 基础设施与充电站设施
- 电动汽车基础设施
- 拼车与停车换乘（Park & Ride）设施
- 乘客便利设施
- 升级收费与支付系统
- 轮渡船设施与码头建设



政策说明

对应收入类别支出预留和维护支出，分项目制定政策说明。

维护政策

GDOT负责维护该州的州级公路。萨凡纳地区的部分道路（功能等级为集散道路及以上）由地方政府进行维护。萨凡纳地区经州交通委员会或地方政府正式选定予以资金支持的维护项目，均视为符合CORE MPO《2050大都市交通规划》的要求。



运营改善预留资金

萨凡纳地区任何寻求CORE MPO 公路资金支持的运营改善项目（交通信号、转向车道、路口改善设施等），均需满足以下条件，方可视为符合MPO《2050大都市交通规划》要求：

1. 项目符合MPO规划（《2050远景规划》《CORE MPO区域货运交通规划》《拥堵管理流程》等）或地方资本改善计划；
2. 项目针对功能等级道路（集散道路及以上）进行改善；
3. 项目有特定的项目赞助商承诺提供地方配套资金。



政策说明

对应收入类别支出预留和维护支出，分项目制定政策说明。

公共交通改善预留资金

萨凡纳地区任何寻求CORE MPO 公路资金支持的公共交通改善项目，均需满足以下条件，方可视为符合MPO《2050大都市交通规划》要求：

1. 项目有符合条件的地方赞助商承诺提供配套资金支持；
2. 项目符合《2050 MTP》和/或《CAT公共交通总体规划》和/或《公共交通发展规划》中明确的公共交通要求；
3. 项目需经CORE MPO委员会批准，纳入《交通改善计划》。



非机动车交通改善预留资金

萨凡纳地区任何寻求CORE MPO 公路资金支持的自行车道、人行道或步道项目，需满足以下条件，方可视为符合MPO《2050大都市交通规划》要求：

1. 项目符合《CORE MPO非机动车交通规划》；
2. 项目有特定的地方赞助商承诺提供地方配套资金支持。





项目影响

概述

《2050携手共进规划》是基于萨凡纳地区社会经济发展的多模式交通规划，旨在为该地区所有居民提供高效的交通服务。多模式规划涵盖公路建设、公共交通服务、自行车/步行设施改善及其他相关交通方面的投资。环境正义（EJ）分析将围绕这些交通模式展开。

《2050携手共进规划》中财务约束型公路项目评估了其道路安全、自然及历史资源的潜在影响，还讨论了缓解噪音、促进生物多样性和野生动物栖息地保护、改善雨水管理基础设施，以及环境正义社区参与策略。

GIS筛选

CORE MPO通过地理信息系统（GIS）筛选分析，评估交通项目对历史、文化和自然资源及环境正义的潜在影响。分析过程包括将2050 MTP项目与自然和历史资源数据、环境正义区域进行叠加，从而确定潜在影响。

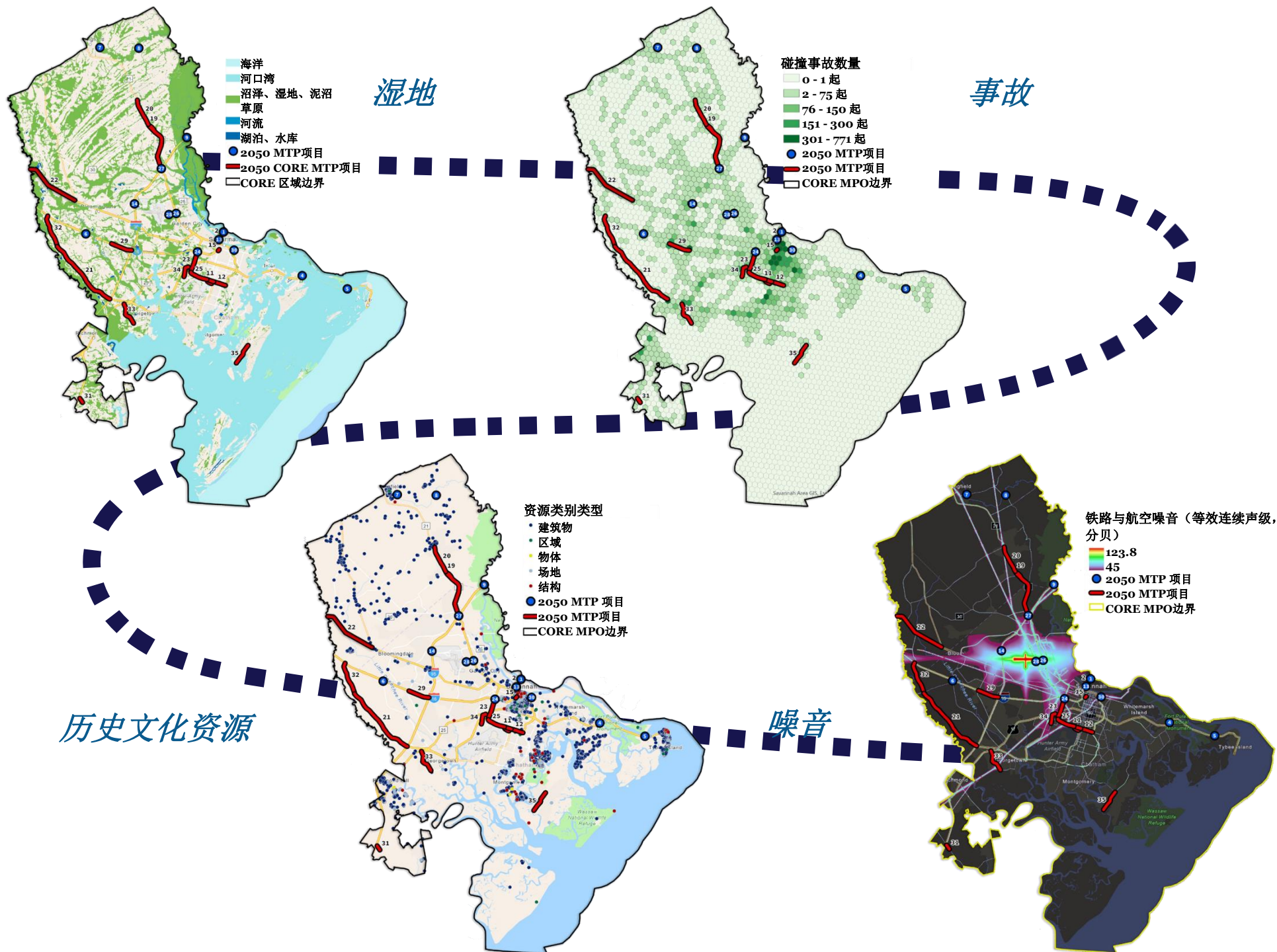
2050 MTP中任何可能产生负面环境影响的项目，必须在项目开发过程中进行更为详细的分析，以满足《国家环境政策法》的要求。随着项目深入推进，将对每个项目进行更为细致的评估，确定具体的负面环境影响，并制定缓解这些影响的方案。

若项目位于《国家湿地清单》（National Wetland Inventory）中划定湿地范围的100英尺以内，则判定为**对湿地具有潜在影响**。

根据《2024拥堵管理计划》中2021-2022年事故数据确定**高事故风险区域**。穿越150起及以上事故发生区域的项目，被认定为高事故风险区域。

如果项目位于佐治亚州自然、考古及历史资源GIS数据库中标注的历史或文化资源500英尺以内，则判定为**对历史文化资源具有潜在影响**。

以《2024年环境正义更新规划》数据为基础判定项目是否**对少数族裔和/或低收入人口集中的环境正义区域有影响**。



降噪策略

降噪指通过积极措施减少声源产生的不良噪音或降低接收者处的噪音水平。具体策略包括：

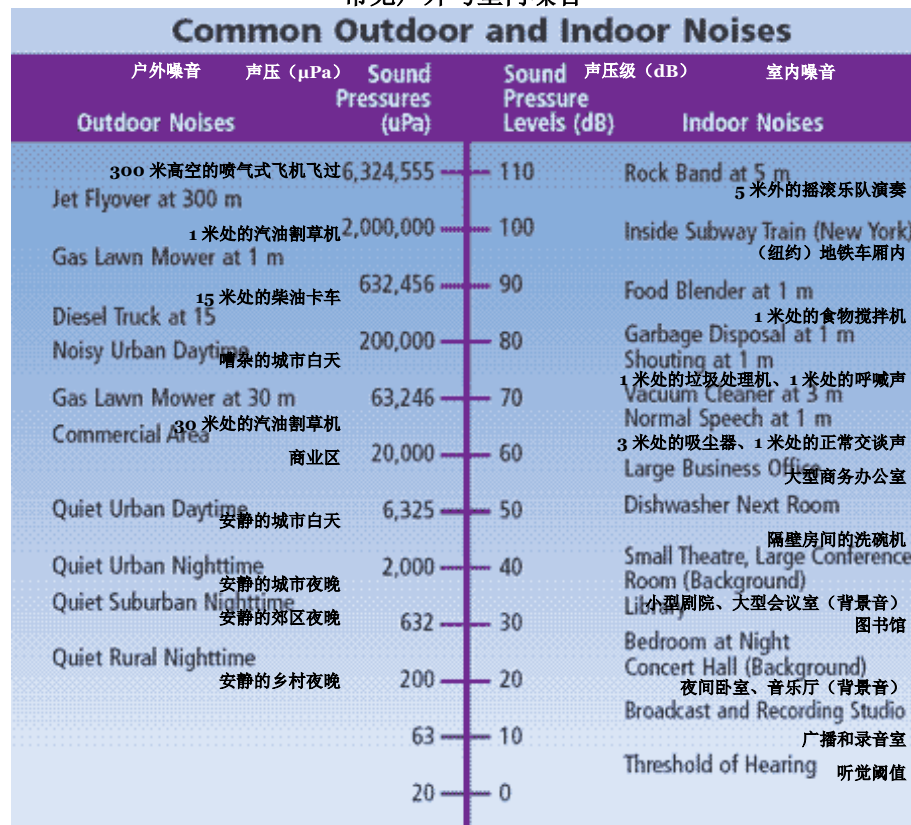
- 禁止某些车型（如卡车）在特定街道和道路行驶；
- 仅允许特定车辆（如卡车）在非噪音敏感时段（如白天时间）在某些街道和道路行驶；
- 合理设置红绿灯时间使交通顺畅，避免车辆频繁加减速产生噪音；
- 降低路段限速标准；
- 将噪音较大的车辆与其他车辆隔离开来，使其远离噪音接收端（如居民区）。

雨水管理与绿色基础设施

雨水径流是指降水未渗入地下、而是流经地面的现象。沥青和混凝土等不透水表面会阻碍雨水自然渗透，导致径流携带垃圾、化学物质及其他污染物，流入雨水管网或直接进入湖泊、溪流、河流或湿地。这种径流不仅会污染水体，还可能引发水体溢流和洪涝灾害。

结构性最佳管理措施（BMPs）指通过工程手段建造的设施或装置，用于收集和处理雨水径流。非结构性最佳管理措施指无需工程建设的各类措施或活动，用于减少公路及相关设施产生的污染物。

常见户外与室内噪音

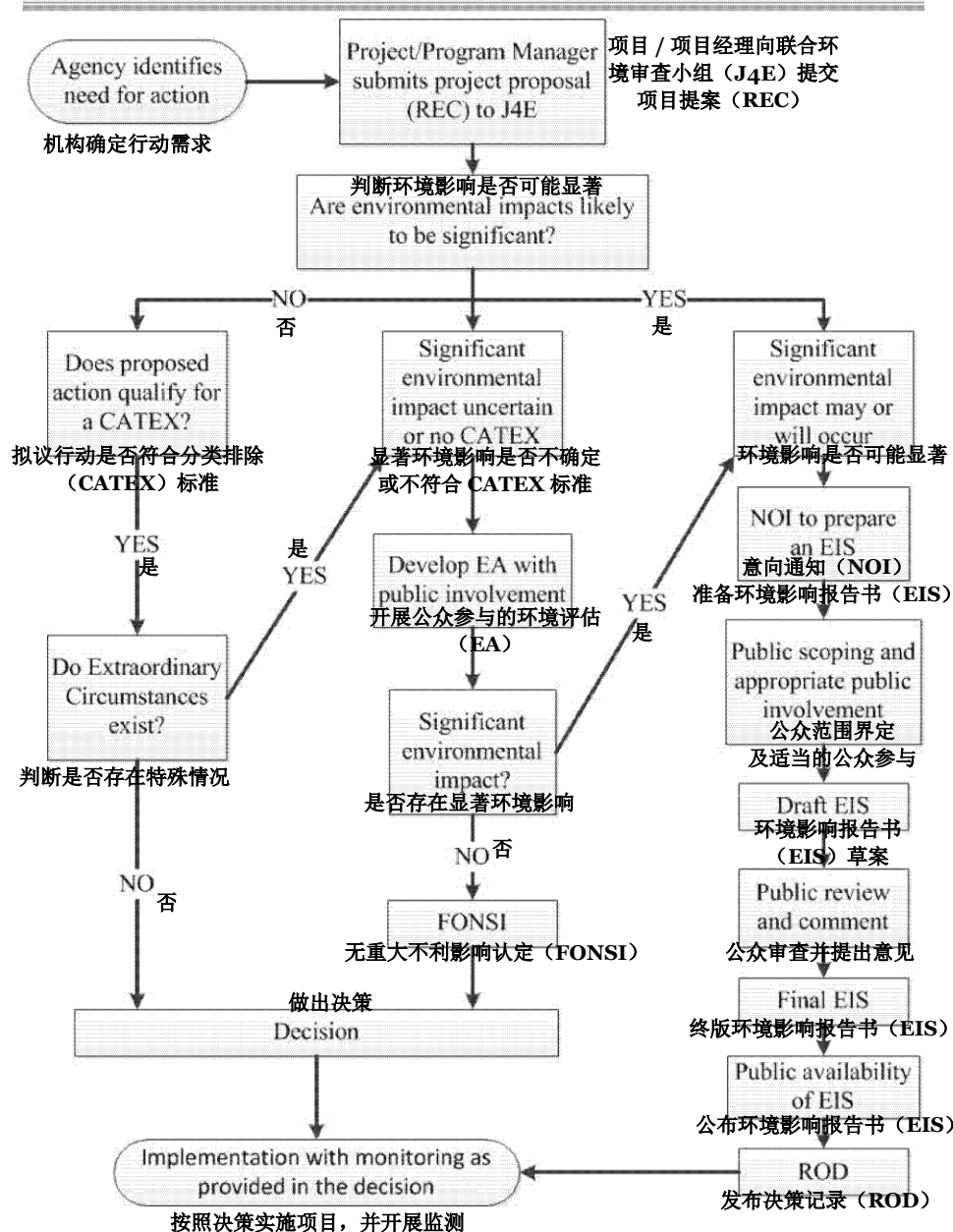


数据来源：FHWA

布劳顿街的生态湿地



The NEPA Process



生态多样性与野生动物保护

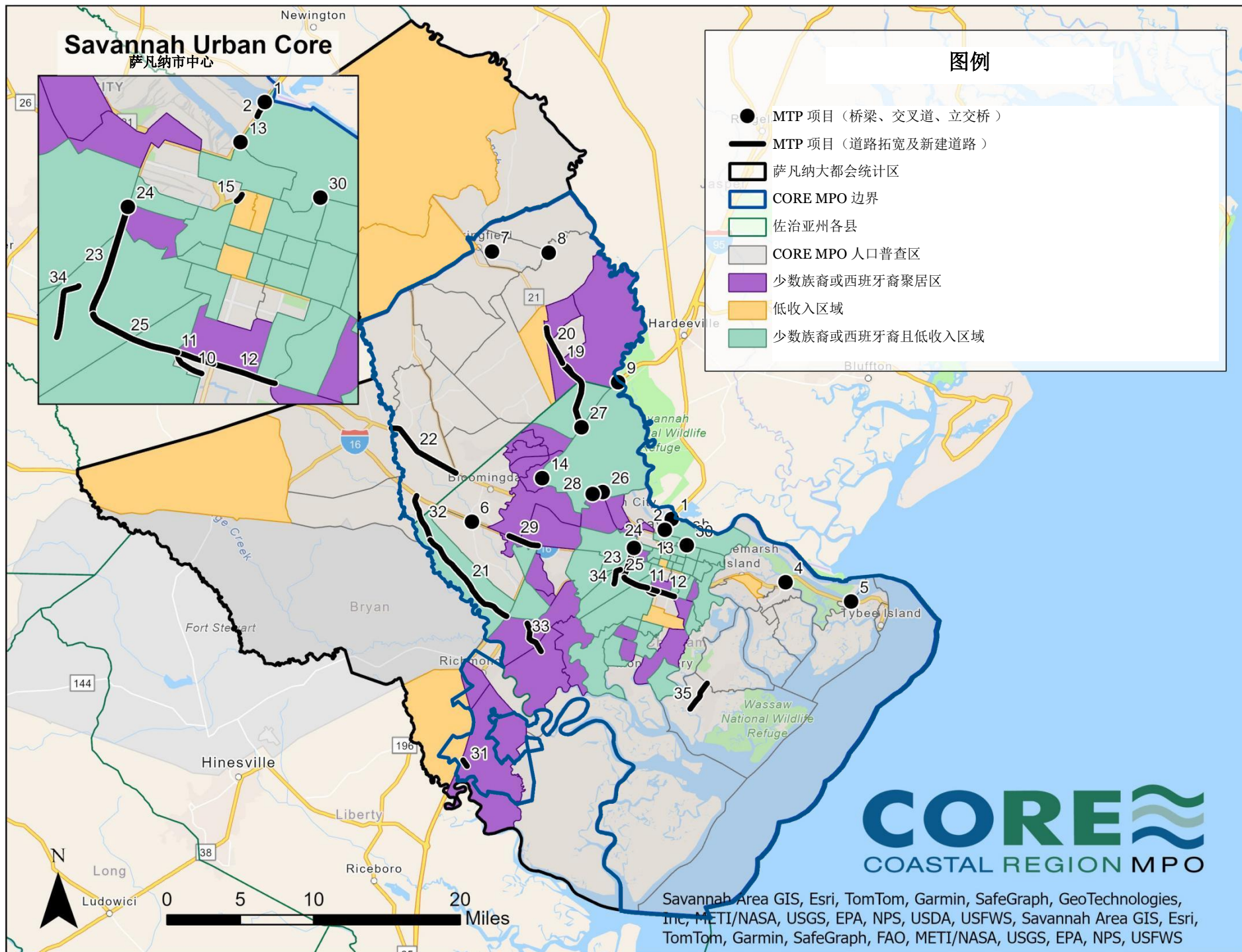
生态多样性与野生动物保护作为所有交通项目的核心组成部分。除遵守地方、州和联邦法规外，实施结合景观及栖息于此的动植物的最佳管理举措，能够推动更加可持续的发展，造福周边社区。

从业者可参考《佐治亚州野生动物行动计划》，获取南部沿海平原高优先级动植物清单、优先保护目标及策略。在项目规划与设计中充分考虑本土植物、传粉者栖息地和野生动物，可降低因野生动物与车辆碰撞、驾驶员避让野生动物引发的事故、栖息地碎片化、野生动物种群基因隔离及种群数量下降等长期成本。

历史与文化资源

项目开发阶段的历史与文化资源审查旨在遵守《国家环境政策法》（NEPA）、《国家历史保护法》（NHPA）及佐治亚州相关法规。这些法律法规要求在交通项目开发过程中必须考虑文化和历史资源。

考量文化和历史资源包括与联邦公路管理局（FHWA）、历史保护咨询委员会（ACHP）、州历史保护办公室（SHPO）、地方历史保护团体、地方官员及公众等多方主体协商。



环境正义

环境正义（EJ）是联邦、州和地方机构需遵守的联邦要求，其法律依据包括《1964年民权法案》第六章、1994年第12898号行政令及《国家环境政策法》（NEPA）。CORE MPO明确了一直以来服务欠缺人群或环境正义社区的分布位置，以确保规划的交通项目不会对其产生不成比例的负面或不利影响。

环境正义社区、低收入人群和少数族裔群体的分布区域已与MTP财务约束型项目进行地图叠加，以此更好地了解其位置，做好与规划改善措施之间的关联。位于这些区域内或邻近区域的项目，需纳入改进的多模式交通设施，进一步提升周边社区的特色。

在环境正义（EJ）区域和非EJ目标区域，公路系统项目投资与置换成本大致相称，其中EJ区域获得更多投资倾斜。

查塔姆县的公共交通系统能够覆盖EJ群体，但布莱恩县和埃芬汉姆县的服务仍十分有限。

萨凡纳市中心的自行车和步行网络较为完善，CORE MPO 正致力于将这些网络扩展至布莱恩县和埃芬汉姆县。



EJ 区域总投资

\$1,249,256,251.39 (86.50%)



24 个有资金规划的项目
(68%) 位于EJ区域内

环境正义投资

CORE MPO直接投资于环境正义（EJ）社区内的交通项目。EJ区域投资总额为12.4925625139亿美元（86.50%），非EJ区域投资总额为1.66846927亿美元（11.5%），位置待定项目投资2818.5万美元（1.95%）。尽管这些项目将惠及MPO区域内的所有道路使用者，但约20%（82,396）的人口将直接受其所在区域（项目地理位置位于人口普查区内）投资的影响。

MPO可通过多种方式减轻项目对环境正义社区的不利影响：

- 运用先进的分析能力；
- 尽早确定对低收入和少数族裔群体的影响，确保交通投资相关的负担和利益得到公平分配；
- 建立包容性的公众积极参与程序，以免阻碍少数族裔和低收入群体参与决策过程。

CORE



COASTAL REGION MPO



沿海地区大都市规划组织
查塔姆县-萨凡纳大都市规划委员会
佐治亚州萨凡纳市东州街110号
邮政信箱 8246, 邮编31412-8246