

KHÔI PHỤC NGUỒN TÀI TRỢ CHO

Quỹ Giao Thông và Di Chuyển



Sự an toàn lên trên quỹ đen.

Vào năm 2021, Denver đã tăng gấp đôi mức phí đỗ xe theo đồng hồ và thành lập Quỹ Doanh thu Đặc biệt về Giao thông & Di chuyển nhằm đầu tư khoản doanh thu gia tăng—khoảng 15 triệu đô la mỗi năm—vào các hoạt động cải thiện an toàn cho người đi bộ, người đi xe đạp, giao thông công cộng, và sáng kiến Vision Zero. Thay vì cấp vốn cho những con phố an toàn hơn, Chính quyền Johnston đã đi chệch khỏi mục đích đó. Hàng triệu đô la đã bị chuyển hướng sang các mục đích không liên quan. Trong ngân sách năm 2026 của thành phố, 8,4 triệu đô la—tức hơn một nửa tổng số quỹ—được dự kiến dành cho một hệ thống khiêu nại về phạt đỗ xe.



Một quỹ được thành lập nhằm mục đích an toàn lại đang bị đối xử như một quỹ đen.

Tại sao điều đó lại quan trọng?

Số ca tử vong do tai nạn giao thông tại Denver đang ở mức cao kỷ lục, với 93 người thiệt mạng trong năm 2025 trong các vụ tai nạn vốn có thể dự đoán và ngăn ngừa được. Hàng trăm người khác đã bị thương trên các đường phố Denver. Đào ngược xu hướng này đòi hỏi phải đầu tư vào các thiết kế đường phố giúp giảm tốc độ giao thông và ngăn chặn ngay từ đầu những vụ va chạm nghiêm trọng.

Các biện pháp cải thiện an toàn giao thông cần ưu tiên những nhóm người dễ bị tổn thương nhất trên đường phố, bao gồm trẻ em, người cao tuổi và người sống chung với khuyết tật. Khi đường phố của chúng ta an toàn, mọi người đều được hưởng lợi. Việc cập nhật sắc lệnh này đặt sự an toàn lên trên các quỹ đen, đồng thời kiến tạo một thành phố công bằng hơn cho tất cả mọi người!

Giải pháp là gì?

Hội đồng Thành phố Denver cần sửa đổi sắc lệnh nhằm khôi phục và làm rõ mục đích ban đầu của quỹ.

CÁC CẢI CÁCH TRỌNG YẾU:

① Căn chỉnh các khoản đầu tư phù hợp với các kế hoạch đã được thông qua:

Yêu cầu nguồn kinh phí để hỗ trợ việc triển khai Kế Hoạch Hành Động Vision Zero, Kế Hoạch Hành Động Các Lộ Trình An Toàn Đến Trường, cùng các Kế Hoạch Denver Moves về Xe đạp, Người đi bộ & Đường mòn, và Giao thông công cộng. Việc lồng ghép các yếu tố hạ tầng xanh vào các dự án này cũng có thể được cho phép.

② Ưu tiên cơ sở hạ tầng:

Đầu tư ít nhất 50% vào các dự án vốn.

③ Bảo vệ quỹ:

Nghiêm cấm việc chuyển nguồn sang Quỹ Chung và yêu cầu chuyên nguồn sang năm sau.

④ Bổ sung các cơ chế giải trình:

Yêu cầu quỹ này bổ sung, chứ không thay thế, nguồn kinh phí giao thông hiện có. Yêu cầu DOTI trình các đề xuất sử dụng quỹ lên Ban Cố Vấn DOTI để xem xét và phê duyệt trên cơ sở hàng năm.

⑤ Đặt ra các quy tắc rõ ràng:

Quy định các mục đích sử dụng được phép và không được phép trong sắc lệnh.



denver
STREETS
PARTNERSHIP

ĐỐI TÁC ĐƯỜNG PHỐ DENVER

Quỹ Giao thông và Di chuyển Công dụng khuyến nghị:

ĐƯỢC PHÉP

Cải tạo tài sản cố định

- Làn đường dành cho xe đạp/người khuyết tật được bảo vệ
- Giảm tốc, bực giảm tốc, vạch sang đường nâng cao và các biện pháp giảm tốc độ theo phương thẳng đứng khác, bao gồm cả trên các tuyến đường trục chính và đường gom.
- Các biện pháp mở rộng tầm nhìn tự thực thi, chẳng hạn như các điểm mở rộng vỉa hè (bulb-outs) và các khu vực đỗ xe đạp, xe trượt nằm thấp hơn mép vỉa hè.
- Các biện pháp can thiệp vật lý khác nhằm làm giảm tốc độ giao thông một cách tự thực thi, hướng tới việc giải quyết hiệu quả tình trạng phương tiện di chuyển với tốc độ không an toàn và giảm lưu lượng phương tiện trên các tuyến đường nội khu, chẳng hạn như các điểm thắt hẹp, đường zic-zac và dải phân luồng.
- Cơ sở hạ tầng trạm xe buýt
- Cải thiện tốc độ và độ tin cậy của giao thông công cộng, chẳng hạn như ưu tiên tín hiệu và vượt hàng chờ.
- Làn đường dành riêng cho xe buýt — vừa là biện pháp cải thiện giao thông công cộng, vừa là biện pháp can thiệp nhằm đảm bảo an toàn.
- Thu hẹp lòng đường

Thuộc về chương trình và vận hành

- Các chương trình Lộ Trình An Toàn Đến Trường và Vision Zero
- Thiết kế và kỹ thuật gắn liền với các dự án vốn được phép
- Các hoạt động vận tải công cộng (ví dụ: tăng cường dịch vụ RTD, các dịch vụ vận tải quy mô nhỏ do thành phố vận hành như Montbello Connector, hoặc các loại thẻ đi lại được trợ giá)

KHÔNG ĐƯỢC PHÉP

- × Việc mua sắm, lắp đặt, cải tạo, hoặc điều chỉnh lại thời điểm của các tín hiệu điều khiển giao thông hoặc thiết bị tương tự, bao gồm đèn hiệu nhấp nháy và đèn tín hiệu được kích hoạt bởi người đi bộ.
- × Bảo trì đường phố định kỳ không liên quan đến cải thiện khả năng lưu thông
- × Các chiến dịch tiếp thị hoặc giáo dục
- × Các nghiên cứu, thiết kế hoặc công tác kỹ thuật không gắn liền với các dự án vốn được phép thực hiện.
- × Biển báo không liên quan đến các dự án vốn được phép
- × Thực thi dựa trên lực lượng cảnh sát
- × Mô hình hóa giao thông
- × Tháo dỡ cơ sở hạ tầng liên quan đến người đi bộ, xe đạp, giao thông công cộng, hoặc Vision Zero.

