

Các xu hướng xã hội có ảnh hưởng đến hệ thống giao thông công cộng

Những điểm chính

Các biến động về cơ cấu dân số, tình hình nhà ở, đặc điểm cộng đồng, nhận thức về khả năng tiếp cận và tác động của thể hệ trẻ ở Washington là những yếu tố đang định hình cách chúng ta xây dựng hệ thống giao thông công cộng.

Biến động dân số

- **Dân số đang gia tăng, già hóa và trở nên đa dạng hơn:** Dân số của bang đã tăng trong nhiều thập kỷ, nhưng đồng thời cũng đang già đi: số người từ 65 tuổi trở lên ngày càng nhiều, trong khi số người trẻ tuổi lại giảm. Sự tiến bộ về y tế và thay đổi trong cách sống giúp người dân sống thọ hơn, nhưng số lượng trẻ em trong mỗi gia đình cũng ít đi do áp lực tài chính. Các khu vực đô thị trong bang có nền kinh tế mạnh và không áp dụng thuế thu nhập toàn bang. Những yếu tố này, cùng với sự suy giảm dân số trẻ, cho thấy sự tăng trưởng dân số chủ yếu đến từ người nhập cư ngoài bang. Ngoài ra, tương tự xu hướng quốc gia, dân số không phải người da trắng tại Washington cũng đã tăng lên.
- **Không phải ai cũng được hưởng lợi từ tăng trưởng kinh tế:** Dù số lượng hộ nghèo có xu hướng giảm, nhiều gia đình ở Washington vẫn phải đối mặt với áp lực tài chính. Nhờ mức lương tối thiểu dẫn đầu cả nước và sự gia tăng dân số, thu nhập bình quân của Washington dường như cao hơn. Nhưng điều đó không có nghĩa là số hộ gia đình gặp khó khăn ở Washington đã giảm. Thậm chí, những hộ đã eo hẹp tài chính nay còn bấp bênh hơn do lạm phát leo thang và chi phí sinh hoạt đắt đỏ ở bang.

Nhà ở, chi phí sinh hoạt và đời sống cộng đồng

- **Tình hình nhà ở và chi phí sinh hoạt trong và sau đại dịch COVID-19:** Đại dịch đã đẩy giá nhà tăng cao. Từ trước đại dịch, bang đã đối mặt với tình trạng thiếu nhà ở nghiêm trọng. Đại dịch khiến người dân chuyển hướng mua nhà xa trung tâm thành phố, làm giá nhà ở các khu vực vốn rẻ hơn bấy giờ phải tăng vọt. Sự tăng giá nhà và tiền thuê đã khiến nhiều cư dân lâu năm bị đẩy ra khỏi khu vực sinh sống từng gắn bó. Thêm vào đó, chi phí hàng hóa và dịch vụ trong đại dịch cũng tăng do khó khăn về chuỗi cung ứng và nguồn nhân lực. Lạm phát tăng khiến giá cả mọi thứ từ thực phẩm, dịch vụ chăm sóc trẻ em đến sửa chữa ô tô đều tăng nhanh, khiến thu nhập không theo kịp chi phí.
- **Quy hoạch đất đai:** Do quy định phân vùng địa phương, nhiều khu dân cư chỉ cho phép xây dựng nhà đơn lập mới. Những căn nhà này chiếm nhiều diện tích và đắt hơn so với các loại nhà ở tập thể. Quy hoạch xung quanh khu nhà đơn lập thường có thiết kế ưu tiên việc đi lại bằng ô tô cá nhân, với nhiều bãi đỗ xe tại trung tâm thương mại và các tuyến đường rộng, đường cao tốc. Trong khi đó, các tòa nhà đa chức năng với mật độ cao (kết hợp căn hộ và cửa hàng) có thể tạo ra không gian thân thiện với người đi bộ và thúc đẩy việc đi lại bằng phương tiện công cộng.

Khả năng tiếp cận và nhu cầu

- **Các nghiên cứu mới:** Năm 2023, WSDOT đã công bố các nghiên cứu về [Dịch vụ giao thông thường xuyên](#) và [Nhu cầu chưa được đáp ứng](#); đồng thời Ủy ban giao thông liên ngành cũng công bố [Nghiên cứu về nhóm người không lái xe](#). Các nghiên cứu này cho thấy có 500.000 người trên 16 tuổi ở Washington không có giấy phép lái xe, 45% người không lái xe sẽ bỏ chuyến đi hoặc đến muộn vì các vấn đề về giao thông, và có tới 29 triệu chuyến đi bị bỏ lỡ do vấn đề giao thông. Các nghiên cứu cũng chỉ ra rằng không phải nơi nào cũng có hệ thống giao thông công cộng và dù có thì cũng chưa nơi nào đáp ứng được đầy đủ yêu cầu. Đồng thời, các nhóm dân cư dễ bị tổn thương phải chịu ảnh hưởng lớn hơn từ áp lực về phương tiện đi lại.
- **Nhóm người có việc làm nhưng thu nhập thấp và tài sản hạn chế (Asset-limited, income-constrained, and employed, ALICE):** Hầu hết các kế hoạch và nghiên cứu trước đây của WSDOT đều sử dụng Chuẩn nghèo liên bang để phân loại các hộ thu nhập thấp. Trong khi đó, ALICE dựa vào ngân sách tối thiểu để sinh hoạt bao gồm các chi phí thiết yếu như nhà ở, nuôi con, ăn uống, đi lại, chăm sóc sức khỏe và công nghệ, tương đương 10% ngân sách hộ gia đình. Các hộ gia đình ALICE phải chật vật để trang trải cuộc sống. Tính đến nay, 34% số hộ tại bang Washington có mức sống dưới ngưỡng ALICE.

Người trẻ thuộc thế hệ Y (1981–1996) và thế hệ Z (1997–2012)

- **Thế hệ Y chuyển đến (và làm thay đổi) các vùng ngoại ô. Họ cũng mua xe cá nhân:** Public Transportation Plan (Kế hoạch giao thông công cộng) năm 2016 dự đoán rằng thế hệ Y sẽ tiếp tục thuê nhà ở các khu đô thị và ít quan tâm đến việc mua nhà ở ngoại ô. Tuy nhiên, sau đại dịch, các gia đình Thế hệ Y có con đã tìm mua nhà phù hợp với khả năng tài chính, dẫn đến làn sóng chuyển dịch từ thành phố về các khu ngoại ô và vùng ven thưa dân. Nhờ Thế hệ Y, khu vực ngoại ô dần trở nên “đô thị hóa”, các tòa nhà đa năng mọc lên, có nhiều loại hình nhà ở đa dạng hơn nhà đơn lập, cùng mạng lưới giao thông thân thiện hơn với hình thức giao thông phi cơ giới. Thế hệ Y từng được dự đoán là sẽ tiếp tục không muốn sở hữu ô tô cá nhân. Thế nhưng, họ đã quay lại thói quen mua xe giống như các thế hệ trước.
- **Thế hệ Z có thể không giống các thế hệ trước đây.** Nhiều dự đoán về Thế hệ Y không thành hiện thực, nhưng lại đúng với Thế hệ Z. So với các thế hệ trước, Thế hệ Z ít mua nhà ngoại ô hay xe cá nhân hơn. Nguyên nhân của các xu hướng này không nằm ở tư tưởng hay sở thích, mà ở [các yếu tố kinh tế](#): Thế hệ Z không đủ khả năng tài chính để mua nhà hay xe. Chính áp lực kinh tế là lý do lớn nhất khiến họ ít lái xe hơn và chọn sống trong nhà thuê ở các khu đô thị trung tâm.

Liên hệ

Coby Zeifman

Coby.Zeifman@wsdot.wa.gov

Thông báo về Điều VI đến công chúng

Washington State Department of Transportation (WSDOT) đảm bảo rằng không ai bị phân biệt đối xử, từ chối quyền lợi hoặc bị loại trừ khỏi các chương trình và hoạt động của sở dưới bất kỳ hình thức nào, bất kể chủng tộc, màu da, hoặc nguồn gốc quốc gia, theo quy định của Điều VI, Đạo luật dân quyền năm 1964. Bất kỳ ai cho rằng quyền lợi theo Điều VI của mình bị xâm phạm đều có thể nộp đơn khiếu nại tới Văn phòng bình đẳng và quyền dân sự (Office of Equity and Civil Rights, OECR) của WSDOT. Để biết thêm thông tin về quy trình khiếu nại theo Điều VI và/hoặc thông tin về nghĩa vụ không phân biệt đối xử của chúng tôi, vui lòng liên hệ Điều phối viên Điều VI của OECR qua số (360) 705-7090.

Thông tin về Đạo luật người Mỹ khuyết tật (Americans with Disabilities Act, ADA)

Quý vị có thể yêu cầu cung cấp tài liệu này ở định dạng khác bằng cách gửi email tới Office of Equity and Civil Rights tại địa chỉ wsdotada@wsdot.wa.gov hoặc gọi miễn phí theo số 855-362-4ADA(4232). Người khiếm thính hoặc có vấn đề về thính giác có thể yêu cầu hỗ trợ bằng cách gọi đến dịch vụ chuyển tiếp của Washington State theo số 711.