

执行摘要

# 唐人街停车计划

調度供求以強化社区



Chicago Metropolitan  
Agency for Planning

---

# Contents

## 03

执行摘要

---

## 04

唐人街停车计划之目标

---

## 08

唐人街现状

---

## 10

计划概述

---

## 12

第2章要点：当前停车状况概述

---

## 14

第3章要点：停车管理概念

---

## 15

第4章要点：停车目标和建议

---

## 17

唐人街北段：共享资源，改善交通，并与未来的开发商展开合作

---

## 18

停车目标和建议：唐人街北段 (段1)

---

## 19

停车目标和建议：地標華埠 (段2)

---

## 21

停车目标和建议：唐人街西段 (段3)

---

## 23

Recommendation matrix

---

## 24

Recommendations

由于新冠肺炎 ( COVID-19 ) 的迅速传播，在制定唐人街停车管理规划 ( Chinatown Parking Management Plan ) 的最后阶段，世界发生了巨大的变化。芝加哥唐人街的商业活动出现放缓，而公共健康成为首要关注事宜，由此该计划的发布被推迟了。回头来看，我们怀念以前那些在唐人街找不到停车位的日子了。虽然迅速恢复正常的可能性不大，但商业活动有望复苏，该地区将重新成为一个重要的区域景点。本计划概述了一些解决方案，让居民或游客更容易找到停车位，同时提高整体的安全和活力。

停车管理的基本前提是以价格来平衡供需关系。目前，对停车位的需求非常低，没有必要采取管理策略或改变价格。各商业正在艰难应对活动减少的局面。华埠广场购物中心停车场的停车收入水平较低，这也意味着许多当地组织得到的资金就越少。疫情放大了我们社会中的各种脆弱性，而恢复过程可能会很缓慢。

无论恢复到什么程度的正常状态，司机们总会开车上路，而其人数可能会随着时间的推移而增加。随着餐馆不断调整以适应越来越多的外卖需求，街上挤满了配送车辆，空间的快速流动更替变得更加重要。鼓励使用电动货运自行车进行配送，可以帮助减少交通和停车拥堵问题。提供和鼓励通勤者使用安全的交通服务也仍然是一个优先事项，因为有40%的唐人街居民并不拥有汽车。其他国家已经逐渐恢复公共交通出行，而新冠肺炎 ( COVID-19 ) 传播病例没有增加。在越来越多的通勤者选择骑自行车和步行以避免被感染的情况下，迫切需要优先考虑安全的行人和自行车基础设施。

在后疫情时代，停车难问题将会再度出现，实施本文件中的建议将有助于社区为这一未来情况做好准备。虽然目前情况复杂，但我们可以变得更强大，为未来的挑战做好准备。

此致，

Chicago Metropolitan Agency for Planning  
Coalition for a Better Chinese American Community 华埠更好团结联盟  
Project Steering Committee members

Sadik-Kahn, Janette and Seth Solomonow. "Fear of Public Transit Got Ahead of the Evidence,"  
The Atlantic, June 14, 2020. Accessed online: <https://www.theatlantic.com/ideas/archive/2020/06/fear-transit-bad-cities/612979/>

---

# 唐人街停车计划之目标

依照该远见计划中所列建议和目标，华埠更好团结联盟（CB-CAC）与芝加哥大都会规划机构（CMAP）的[本地技术援助（LTA）计划](#)进行合作，以求解决停车管理问题。优先考虑通过多种交通方式进出该社区，同时减少停车的复杂性和拥挤性，以便让所有人受益，包括有意停车去办个事情的购物者、步行前往与朋友会面的人士、外出享受一个令人兴奋的夜晚的游客、或晚归的居民。

随着社区的发展，停车需求也随之发生变化，因此，需要不同类型的停车管理。驾车和停车仅为社区交通基础设施的一个考虑的方面，停车问题的解决需要采用多模式的交通系统评估。本停车计划旨在解决工作日和周末出现的典型停车拥堵问题。针对特殊活动已提出了一些建议，本计划的重点在于改善唐人街的日常状况。

此研究区域的北部、南部、东部和西部的边界分别为第18街、史蒂文森高速（Stevenson Expressway）、克拉克街（Clark Street）和芝加哥河。此区域代表着唐人街社区的商业中心（见图1）。





歡迎蒞臨芝加哥華埠

# 本计划的各项建议旨在促进下列目标：

帮助唐人街继续增长，确保当地居民生活完美

---

保证文化活力和企业的发展

---

确保更容易找到停车位，减少司机“绕圈”造成的拥堵

---

减少交通失衡，提高安全性

---

为未来之变化做好准备

## 唐人街现状

改善现状的过程中必定会遇到阻力，为在停车管理方面取得进展，我们接受以下现实：

---

**对一些人士来说改变将会是困难的。**

并非所有人都可接受街景的变化、价格的变化或日常生活的不便。我们也明白，当前的停车情况极为糟糕，需要做出改变。如果有人对变化感到不满，华埠更好团结联盟和芝加哥大都会规划机构将与其合作，以更好地理解其观点。

---

**试点项目为检验策略的必要条件。**

没有人能在不减少汽车使用的情况下，找到解决停车问题的根本方法。必须对我们认为将有助于改善停车管理的策略进行检验。我们必须创新，以突破之前的局限。因此，我们必须灵活行事，并对尝试和错误保持一定的开放包容心态。

---

**把收入留在本地是获得社区支持的核心。**

过去唐人街被边缘化了。社区被排除在城市中心圈之外。如今的唐人街道被纵横交错的高速公路和铁路分隔起来。唐人街居民完全有理由相信，推出停车收费码表是城市将该社区边缘化的一种方式。为改变上述看法，我们必须确保来自新停车收费码表的收入留在本社区，让当地居民有一个更好的社区。根据芝加哥市停车特许协议，上述目标可能实现。

---

**停车问题的解决并非朝夕之间。**

唐人街是本市最古老的街区之一，在汽车广泛使用之前便已设计建成。汽车使用所带来的问题经历数十年形成了今天的状况，因此，此类问题的解决同样需要时间。如今，车辆的规格较历史各期都大，占据了狭窄街道的大量空间。此类问题无法立即解决，我们必须继续不断做出小的改进。



---

### **更多免费停车位无法解决停车问题。**

更多免费停车位只会鼓励更多的人开车，而大多数道路在高峰时间段内超负荷运行，无法容纳更多的车辆。停车位是一种经济产品，受供求规律的制约。价格是平衡需求的唯一因素。附近的开发项目将会带来很多人前往此社区，免费停车将鼓励人们开车，而不去使用其他交通工具。

---

### **为人们提供停车选项至关重要。**

一些前往唐人街的人士从不会为了停车而付费。一些人士没有时间为寻找停车位而在街区内打转，因此，他们愿意支付更多的费用，以节省时间和享受便利。推出的停车解决方案必须将居民、员工和游客的不同停车需求纳入考虑范围。

---

### **需要提高停车位资源的共享。**

在停车高峰期，几个大型私人停车场均未得到充分的利用。对于停车位资源的共享不应采取强迫手段，而应通过签订有意义的停车协议等方式促进共享，以帮助停车场业主赚取额外收入，并为整体的停车位供应做出贡献。

---

### **社区正发生变化，华埠更好团结联盟想为之做足准备。**

过去数年来，唐人街社区发生了巨大的变化：一座新图书馆、一座体育馆、一个大面积的公园、永活街 ( Wentworth ) 的改道等等。在社区的北边区域以及东边的 Motor Row 区/迈考密展览中心 ( McCormick Place ) 大型开发项目正破土动工，而小型开发项目也到处在进行中，甚至在唐人街内也不例外。华埠更好团结联盟深知发展在即，并希望针对保护社区文化的完整性进行认真思考，并同时从社区发展中获益。该社区大部分位于以交通为导向的开发区内，从而允许增加停车密度以及减少CTA车站附近和主要公交车干道上的停车位。本计划采取相关策略以适应社区的变化，并继续给社区带来受益。

---

# 计划概述

本计划旨在分享如何得出结论。第一章为该计划的简介，并叙述了其背景和目标。第二章为项目方法的概述，就已收集的数据和现状报告中提出的主要发现进行说明。第三章为停车管理的一般策略和方法的简介。第四章列出了停车建议以实现规划所提出的目标。第五章最后提出了实施方案和最终的想法，其着重于行动领域和下一步措施。

---

**第1章：简介**

---

**第2章：当前停车状况概述**

---

**第3章：一般停车管理策略简介**

---

**第4章：停车管理建议**

---

**第5章：执行**

---



館 會 華 中

耻 廉 义 礼

您 迎 歡 埠 華



RIGHT TURN  
VERTICAL  
CLEARANCE  
13'-0"

---

第2章要点：

## 当前停车状况概述

唐人街餐厅众多，商店云集，景点数不胜数，吸引许多人到该社区旅游和工作。现有停车位的供应服务于多种需求，包括居民停车、商业的装卸、以及在唐人街工作和访问该社区的人士之停车需求。当许多游客驾车前往该社区时会产生停车问题。在午餐和晚餐时间，以及周末，找到停车位相当困难。与此相比，非高峰时段内，整个社区，尤其是在私人停车场内的停车位利用率不足。除停车困难外，在公众参与过程中提出了以下其他重要发现：

安全是居民和游客最关心的问题。存在较大的社区障碍，例如照明不佳的地下通道，使得一些供应的停车位对居民和游客的吸引力大大降低——并推动了短途驾驶。

---

住在周边社区的员工通常是开车去往唐人街——其通勤距离通常是1或2英里。

---

许多人，特别是年长的居民，多是步行出行；还有使用自行车出行人士大量增多。

---

一些雇主经常给员工提供停车优惠卡，但很少有雇主对步行和骑车类的积极交通方式提供补助和支持。

---

舍麦路 ( Cermak ) 以南区域的免费停车位最多，因此该区域的停车位占用率最高——许多雇员和学生都选择在居民区街道上停车。

---

舍麦路以北区域的停车位数量最多，原因在于该区域修建有大量的公共停车场——周末停车位爆满，有时乘坐社区旁边的红线地铁的人士都来使用。

---

斯图尔特大道 ( Stewart ) 以西区域拥有最大规模的商业停车场，但对于前往多个或不同地点的人士来说无法使用，通常情况下未得到充分利用。

---

平均而言，免费停车位几乎爆满 ( 90%的占用率 )，而计时收费和需要许可的停车位其平均占用率为70%。

---

在免费停车位停车的人士，其车辆通常会停留更长的时间；根据调查结果，在某一工作日内，汽车平均停放在免费车位约为5小时，而在计时收费车位停放仅约1至2小时。

---

## 第3章要点：

# 停车管理概念

在寻找停车位时，不同的人有不同的优先考虑事项。多数人会考虑停车的成本、寻找停车位所需的时间、到目的地的距离、到目的地的时间以及地点的安全性等。对一部分人来说，成本最为重要，他们宁愿多走一段路，也不愿支付高的停车费。对另部分人来说，时间至关重要，为得到一个停车位，他们宁愿多支付一些费用。而对于将安全放在首位的人士来说，只有在感觉安全的情况下，他们才会走远一些。

在所有停车位都免费的情况下，最方便的停车位就会被最先到达的人士占用，通常情况下，是为店面或生意开门的雇员。那些愿意为获取便利而付费的人士或将安全放在首位的人士，除不断兜圈直到发现空位外，别无选择。而对于那些仅想办个事情的顾客来说这会很令人沮丧，并且造成额外的交通从而进一步伤害了社区。如果最为便捷和理想的停车位是根据需求定价，那些愿意并能够步行的人士将不再使用此类停车位。人们首先占用的停车位将是最为便捷且免费的停车位；随后，一部分人将为获取便捷停车位付费，而另一部分人将使用便捷程度较低但免费的停车位。上述情况涵盖整个社区的停车需求。

芝加哥市可以灵活地调整价格，增加新的收费码表，甚至可以共享其部分收入。然而，特许协议规定私人公司芝加哥停车管理有限责任公司 ( Chicago Parking Meters LLC ) 期望获得的一定数额的收入款项，如果出现金额缺口的现象，市政府必须进行支付。只有市政府不再支付“调整”费用，他们才愿意开始执行上述措施。

---

**如果最为便捷和理想的停车位是根据需求定价，那些愿意并能够步行的人士将不再使用此类停车位。人们首先占用的停车位将是最为便捷且免费的停车位；随后，一部分人将为获取便捷停车位付费，而另一部分人将使用便捷程度较低但免费的停车位。这就可以把需求分散到整个社区。**

---

## 第4章要点：

# 停车目标和建议

目前，共有六项旨在改善唐人街停车管理的策略，且该六项策略中随附十六项建议，在下面的实施表中作了强调。

### 更容易找到停车位（建议1、2、3、4和5）

- 舍麦路以南区域迫切需要更多的付费停车选项，以提高前往各商业和餐厅的方便性——其中的选择包括从伊利诺伊州租赁一个停车场、改变街道形态以及改善停车场的共享使用状况等。
- 改善路标、地图和有关交通选择的信息，从而实现将停车需求分散到整个社区，并鼓励使用除汽车外的其他交通工具。
- 部分区域可能因其停车位的“便捷”而受益，此类停车位的收费应更高，以提高停车位的较快周转。

### 解决安全问题，使其更加适合步行（建议6和7）

- 如果人们认为步行安全性较低，他们通常会选择短距离的驾驶。
- 如果您愿意步行更长的距离，您可享受更多的停车位选择。

### 扩大运输工具的选择（建议8、9、10和11）

- 以胡萝卜和大棒来表示，大棒是指停车场的收费标准，而胡萝卜则是指那些更具吸引力的可替代驾车的选择。
- 扩大运输工具的选择，包括修建仅供骑行的安全路线，改善公交车站的照明和信息标识，提供更频繁的公交服务，延长路线以及雇主对搭乘公共交通的支持等。

### 对特殊活动进行交通管理（建议12和13）

- 推广交通选项，这有助于让部分参加大型活动的人士使用非驾驶的方式出行，原因在于大多数人都知道停车极其困难。
- 利用边远停车场及相关清晰的标志和信息，从而帮助开车人士到达某一停车区，避免为寻找停车位而绕圈。

### 概述有关停车管理的长期规划（建议14和15）

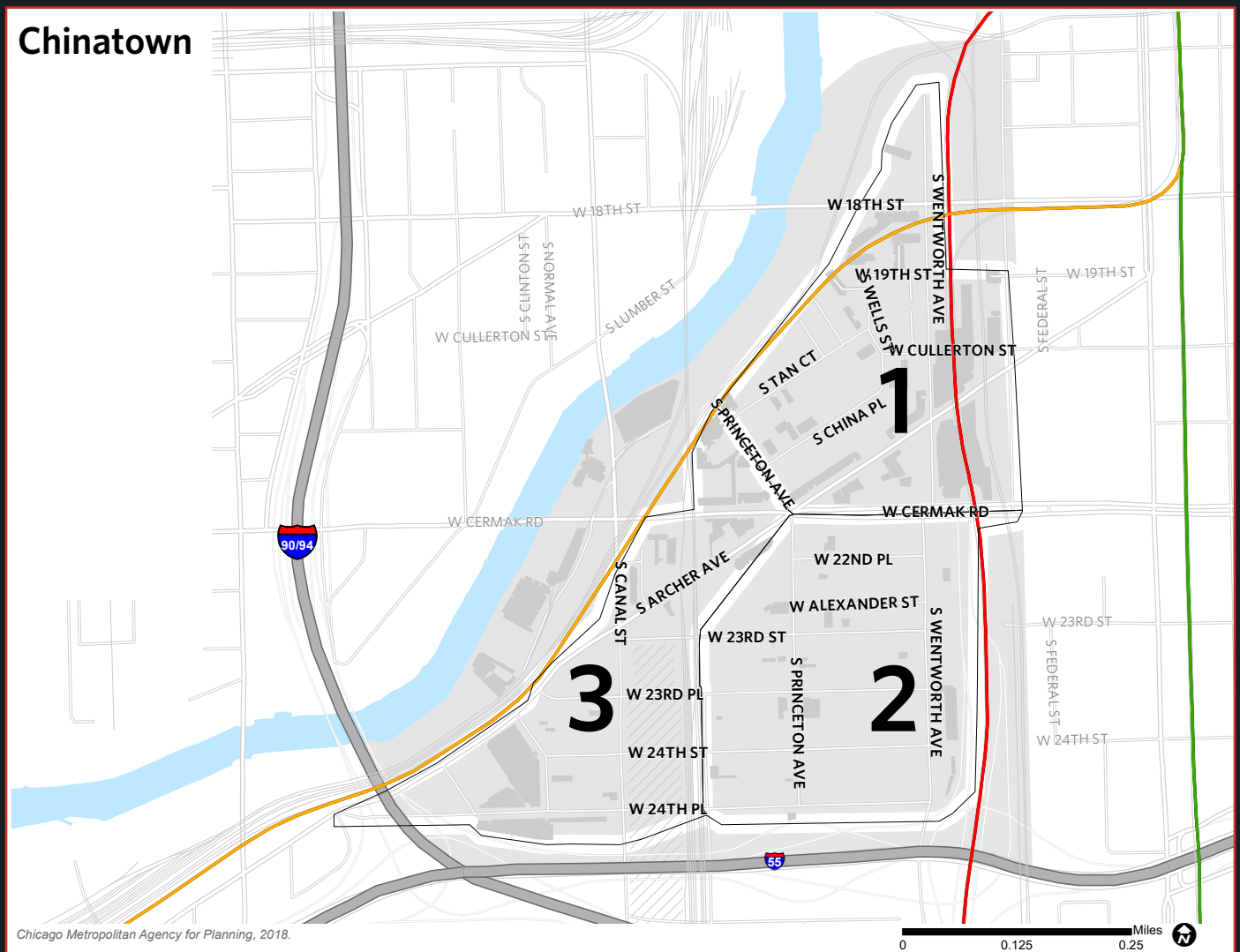
- 新开发项目会带来新的活动，而此，会导致停车问题的增加。
- 最终措施并非是修建更多的停车位，原因在于更多的停车位通常会导致更多的汽车。
- 重点在于分开收取停车费用与住房费用，同时也要针对具体的问题挑战制定许可计划。
- 应与市政府官员探讨建立停车受益区——并应实现社区共享收入。

### 根据实际需要修建其他公共停车位（建议16）

- 每个车位需耗资3万美元，如果没有补贴，成功修建车库的可能性极低。
- 如果开车人士愿意支付更多的费用，以便在路内停车（约20美元/天），车库便成了更好的投资——特别是用于统合地面的停车位。
- 本社区应尽量避免新修建私人停车位或限制使用的停车位，并应转向修建由最终用户付费的公共和共享停车位。

# 随着唐人街的发展和变化，其 停车需求也将发生变化。

以下为唐人街三个特定区域，以舍麦路和联合太平洋铁路划分。





---

## 停车目标和建议

# 唐人街北段 (段1)

### 共享资源，改善交通，并与未来的开发商展开合作

如现状报告所示，舍麦路以北区域拥有最多的路外停车位（住宅和公共停车位），而路内停车位较少。受基础设施障碍、不标准的街道网格和面积小等因素影响，其路内停车位有限。目前，多条街道不允许路内停车，南陈阁路（South Tan Court）同样不允许在街道北侧进行路内停车。该区域的停车需求量最大，并且公共停车场在很大程度上满足了此类需求。就开发公共用地而言，该区域极难容纳全部驶往该地的汽车——特别是在周末。谭继平纪念公园（Ping Tom Park）的体育馆对停车的需求较高，原因在于该区域与其他大多数城市公园不同，建筑的三面都存在基础设施障碍，而此意味着路内停车几乎无法实现。在公园与社区的东、西侧之间，通往CTA的途径十分有限，因此，在没有汽车或自行车的情况下，游客很难到达该地点。

该区域应优先共享停车资源，并确保未来的开发项目不应提供不向游客开放的私人停车位。共享并向公众开放（付费）停车位将有助于停车位的周转，缓解停车位不足，并为游客创造更多的选择。

### 新的路内停车

如果后向斜角停车在唐人街南部区域行的通，可以考虑推广到南陈阁路（S Tan Court）。南陈阁路的街道宽度足以允许一侧斜角停车，但又不足以在保持双向交通的情况下进行两侧停车。这里的情况有所不同，因为在保持双向交通的情况下，南侧的平行停车将由倒角停车代替，这需要大量的实地教育和公众参与。在此区域，同样可以看到沿着威尔斯街（Wells Street）延伸段的停车位，并且其建造会被纳入“第78号社区”（the 78）之中。“第78号”社区内的新威尔斯街（Wells Street）的停车位应该计时收费，以确保停车的周转，并防止通勤者和雇员将其车辆整日停放在那里。区长卢汉士（Sigcho-Lopez）和公园管理局委员已就体育馆停车场的多种选择方案之利弊展开了讨论，包括收费码表、时间限制、以及在体育馆内以低价出售停车场通行证等事宜。

### 新的路外停车

和唐人街的大部分街区一样，这一街区里面能够转开发为停车场的土地十分有限。然而，该地有两个规模极大的公共停车场。此类停车场可能适合作为“多层停车场”的试点，以相较于传统的结构化停车场更低的成本增加停车容量，并可用于公共停车场或部分停车场的开发。多层停车场内需要一名服务人员，且其停车位可以快速部署或拆除。如果唐人街停车场公司（Chinatown Parking Corporation）有意在开发商入驻之前落实多层停车，他们可以将两个停车场的最南端改造出一个独立的支付系统以适合多层停车场。

---

## 停车目标和建议

# 地標華埠 (段2)

从使用严格的居民许可证转向结合使用许可证/收费码表，对街道进行重新设计以增加停车位，并与伊利诺伊州交通局（IDOT）进行合作以增加新的停车场。

此为唐人街内历史更悠久、更传统的区域，其集中了最多的住宅单元和路内停车。该区域内几乎没有大型公共停车场，其中一个也已经被选用开发。新增停车位的最佳方案包括对街道进行重构（建议1）、将部分免费停车位转换为计时收费停车位/许可证组合（建议3），以及从伊利诺伊州交通局租赁I-55以南的公共空地等。

### 新的路内停车

如建议3所述，可将西24街的一个街区改为单向西行式街道，并设定为后向斜角停车，从而增加新的停车位。此外，该区域的免费停车阻碍了大量的停车周转，而给此多用途街区带来很多问题——该街区包括多家酒店、学校、餐厅和杂货店。所有这些街区都为就业区域，所有开车的雇员都会尽量在街上免费停车。为增加停车位的周转，建议在传统的许可证的街区以及多用途街区，如第22街（22nd Place），使用居民许可停车证及收费码表（建议4）。

### 新的路外停车

此区域几乎没有新的空间可用于停车位，但I-55以南区域有一个空置的、归伊利诺伊州交通局所有的停车场。唐人街停车场公司可以在伊州众议员马静仪（Mah）的指导下，与伊利诺伊州政府进行合作租赁该停车场，从而为南部区域提供额外的付费停车场。对此停车场的停车需求较少，原因在于相较于北边的大型公共停车场，此停车场的便捷度较低。在举办活动期间，以及永活街（Wentworth）的小型公共停车场被改造成酒店走廊时，此类停车场可发挥作用。

---

## 停车目标和建议

# 唐人街西段 (段3)

### 从私人停车转向共享停车，并在开发强度显著增加时考虑使用收费码表

唐人街西边区域的工业特点更强，然而，该区域同样有住宅物业、杂货店、康妮披萨 (Connie's Pizza) 和夜总会。在这三大区域中，它的停车位最少，但由于该街区的路外商业停车位和大型住宅停车场的数量较多，所以更多人士愿意开车前往。计时收费停车位较少，仅有少数居民许可停车位。

### 新的路内停车

该街区内，几乎所有路内停车都是免费，而此意味着停车位周转率很低，且很难找到停车位。目前，没有足够的活动可以证明使用停车收费码表的必要性，并且大型企业有自己的停车场。然而，在此街区，结合使用许可证及计时收费可能会奏效，并同样可适用于Normal大道或第24街。Normal大道对第24街上的商家无任何帮助，然而，其争议较少，原因在于其西侧没有住宅单元，而其东侧有路外停车。亚珠街 (Archer Avenue) 北侧应设置计时收费停车位，以便为即将在新开发项目里营业的商业创造所需的停车位周转。

### 新的路外停车

就此街区而言，新开发项目现已为顾客提供免费停车位，而此类停车位无法让访问其他商家的顾客共享。此现象导致停车位的过度供应，在部分时间停车位不足，但多数时间都未得到充分的利用。这鼓励了人们开车，增加街道的拥堵，同时也扩大了社区内不透水地面的面积。最佳的停车选择是创建可供所有商业共享的停车资源，从而降低成本（防止雇员和居民使用）。如果租户经营成功，亚珠街 (Archer) 和可奈尔街 (Canal) 的新开发项目可能遇到停车场拥挤，如果不将停车位改为以客户为导向的计时收费停车位，各商业门前的免费车位将会全天爆满。



---

第5章要点：

## 实施策略

除对成本、实施难度和优先级进行评估外，项目团队还对每种策略与项目目标的一致性进行了评估。实施矩阵中包含评估结果等信息。实施的难易程度是通过成本、政治障碍和难度级别来进行相对评估，而优先级和影响栏有助于确定哪些建议可以产生最大的影响，或帮助快速获得成功，以及根据社区的建议哪些具有较高的优先级。各项建议都是根据可能取得进展的一般时间框架来评估的。最后，可帮助推进项目实施的领导机构、组织、以及潜在的合作伙伴的信息均以粗体字标出。

Recommendation	与项目目标一致				
	1	2	3	4	5
<b>更容易找到停车位</b>					
通过街道重新设计来增加路内停车位，从而提高唐人街南部的公共停车位的供应数量。	●	●	●		●
优化停车标识和地图。		●	●		
在居民停车许可证之外增加计时收费停车位数量。	●	●	●		●
为有私人停车位的业主提供一种简单的方式，让他们向公众提供停车位，以利用停车高峰时段获益。	●		●		
在高需求区域建立便利停车位。	●		●		●
<b>解决安全问题，使其更加适合步行</b>					
改善地下人行通道的安全感。	●	●		●	●
激活和充分利用公共空间。	●	●		●	●
<b>扩大运输工具的选择</b>					
鼓励员工乘坐公共交通、步行或骑车上班。	●	●	●	●	●
改善CTA的公交和地铁体验。	●	●		●	●
鼓励CTA恢复本地公共汽车路线的周末服务。	●	●		●	●
提高骑自行车的安全性和实用性。	●			●	
<b>对特殊活动进行交通管理</b>					
鼓励游客使用该地区现有的交通工具。		●	●	●	
确定可能在活动期间使用的边远停车场。		●	●		●
<b>概述有关停车管理的长期规划</b>					
给未来提出的新开发项目提供停车方面的建议和指导。	●	●	●		●
给未来居民停车许可车位的管理作出规划。				●	●
<b>根据实际需要修建其他公共停车位</b>					
在关键地点，对公共和共享停车位的供应进行战略性的投资。	●	●	●		●

本计划的各项建议旨在促进下列目标：

- 1 帮助唐人街继续增长，确保当地居民生活完美
- 2 保证文化活力和企业的发展

状态	执行 优先级 4=高 1=低				时间框架			领导和合作伙伴
	成本	影响	难度等级	优先级	0-2年	2-5年	5年以上	
新	2	3	3	4				CDOT, CMAP, Alderman, Department of Finance
加强现有的	1	2	1	2				Chamber of Commerce, business groups, SSA, CDOT
新	2	2	4	3				CDOT, Alderman, Department of Finance
加强现有的	2	2	2	2				CBCAC, CDOT, SpotHero, ParkingPanda, ParkMe, Park-Whiz
新	2	3	4	3				CBCAC, CDOT, CPS, banks
持续	3	2	3	4				CBCAC, CMAP, CDOT, CPAG, local artists, young people, community members
持续	2	2	2	3				Chamber of Commerce, business groups SSA, CDOT
加强现有的	0	2	1	3				Chambers, business groups/orgs/religious, ActiveTrans, SSA, Divvy, CBCAC
加强现有的	3	2	4	2				CTA, CDOT, Alderman, CBCAC
持续	4	3	4	3				CTA, CDOT, Alderman, CBCAC, community members
加强现有的	2	3	3	4				CDOT, ActiveTrans, Divvy
加强现有的	2	1	1	3				Chamber, CDOT, CBCAC, CTA, RTA
新	1	1	1	2				CBCAC, CDOT, Chamber
加强现有的	1	1	3	3				DPD, CDOT, CBCAC, Developers at the 78
新	1	1	2	2				Alderman, CDOT
新	3	2	3	3				Chambers, IDOT, CDOT, Representative Mah

The Chicago Metropolitan Agency for Planning (CMAP) is our region's comprehensive planning organization. The agency and its partners developed and are now implementing ON TO 2050, a new long-range plan to help the seven counties and 284 communities of northeastern Illinois implement strategies that address transportation, housing, economic development, open space, the environment, and other quality-of-life issues.

See [cmap.illinois.gov](http://cmap.illinois.gov) for more information.



Chicago Metropolitan  
Agency for Planning

**433 West Van Buren Street**  
**Suite 450**  
**Chicago, IL 60657**

[cmap.illinois.gov](http://cmap.illinois.gov)  
312-454-0400