

执行摘要



ES.1 背景与目的

本文件回复了马萨诸塞州交通局 (MassDOT) 有关波士顿地区城市规划组织 (MPO) 2022 第六条报告要求。作为联邦交通管理局 (FTA) 和联邦公路管理局 (FHWA) 通过马萨诸塞州交通局 (MassDOT) 提供的联邦资金的次级接受者，波士顿地区城市规划组织 (MPO) 必须遵守上述机构根据 1964 年民权法案第六条规定的波士顿地区城市规划组织 (MPO) - 联邦交通管理局 (FTA) 每三年报告一次的规定提出的指导意见，并应符合联邦公路管理局 (FHWA) 根据第六条/非歧视计划的每年报告制度规定。

以下机构为联邦交通管理局 (FTA) 和联邦公路管理局 (FHWA) 的指导提供支持：

- **1964 年民权法案第六条** 禁止任何接受联邦帮助的组织机构进行任何基于种族、肤色和国籍的有意或无意歧视。
- **行政令 13166 号 – 提高英语水平有限的人获得服务的机会** 指导联邦机构及联邦资金的接受者在工作过程中提供有意义的语言服务。根据第六条的指导，有限的英语水平被认为是国籍的主要指标。
- **行政令第 12898 号 – 在少数人群和低收入人群中执行环境公正的联邦行动** 要求联邦机构及其资金的接受者关注环境公正 (EJ) 相关事项。
- **美国残疾人法案** 禁止公共机构歧视残疾人，或剥夺他们参与服务、项目或活动的权利，或拒绝他们享有该等权利。

联邦交通管理局 (FTA) 和联邦公路管理局 (FHWA) 都要求波士顿地区城市规划组织 (MPO) 通过实施民权计划来遵守这些民权指令并对项目成效进行监督和报告。波士顿地区城市规划组织 (MPO) 的合规工作成效是在其交通公平 (TE) 项目指导下完成的，该项目包含了民权合规活动。更加广泛的交通公平 (TE) 项目致力于改善传统上服务水平低下及负担过重人群的交通成效，这些人被统称为交通公平 (TE) 人群：例如少数人群、低收入人群、英语水平有限人群、残疾人群、老年人和青年人。

该报告反应了根据马萨诸塞州交通局 (MassDOT) 的要求，自 2021 年 7 月以来波士顿地区城市规划组织 (MPO) 第六条的合规性成效。这些成效之所以至关重要，不仅是因为它们符合联邦规则，还因为它们是很好的交通规划实践，可以促进波士顿地区城市规划组织 (MPO) 为区域内无论任何背景的所有居民提供公平的交通服务并使他们参与带决策过程去。

ES.2 一般报告要求

本报告中包含以下一般报告要求：

- **马萨诸塞州交通局 (MassDOT) 第六条保证**：用于确保波士顿地区城市规划组织 (MPO) 项目和活动的执行符合马萨诸塞州交通局 (MassDOT) / 联邦公路管理局 (FHWA) 第六条规定 (将在公众审查和后续通过波士顿地区城市规划组织 (MPO) 审批后签署并插入最终报告) 的由波士顿地区城市规划组织 (MPO) 董事会所签署的表格。所签署的保证见本文件前面的内容。
- **联邦交通管理局 (FTA) 第六条认证和保证**：用于确保波士顿地区城市规划组织 (MPO) 项目和活动的执行符合马萨诸塞州交通局 (MassDOT) / 联邦交通管理局 (FTA) 第六条规定 (将在公众审查和后续通过波士顿地区城市规划组织审批后签署并插入最终报告) 的由波士顿地区城市规划组织 (MPO) 董事会所签署的表格。所签署的保证见本文件前面的内容。
- **禁止歧视通知第六条**：由波士顿地区城市规划组织 (MPO) 发布的声明，告知公众成员其根据第六条受到禁止歧视的保护。
- **投诉表格及程序**：通过本程序个人可以提出对波士顿地区城市规划组织 (MPO) 与歧视相关的投诉，且波士顿地区城市规划组织 (MPO) 可以对通过本程序对这些投诉进行追溯和调查。
- **第六条投诉记录**：自2021年7月起波士顿地区城市规划组织 (MPO) 在与其相关的项目和活动中的歧视方面的指控清单。
- **公众参与计划**：波士顿地区城市规划组织 (MPO) 公众参与活动的证明文件，用以确保所有公众成员都有参与波士顿地区城市规划组织 (MPO) 交通规划的重要机会。
- **语言协助计划**：波士顿地区城市规划组织 (MPO) 用于确定英语水平有限人群、其所说语言、并提供语言协助的计划。
- **次级接受者监视程序**：波士顿地区城市规划组织 (MPO) 不会将联邦财政资助传递给其他次级接受者。
- **第六条项目批准**：波士顿地区城市规划组织 (MPO) 已审查并通过第六条项目和报告的证据 (将在公众审查和后续通过波士顿地区城市规划组织审批后签署并插入最终报告)。
- **组织与人事**：用于确定波士顿地区城市规划组织 (MPO) 第六条协调员及其随时可与常务董事联系的证明文件。
- **项目评审程序**：有关第六条协调员如何确认第六条合规要求全部被满足的描述。
- **第六条培训**：自2021年7月起员工参与的与第六条相关的培训。
- **第六条信息的传播**：有关第六条相关信息如何分享给公众的描述和举例。

ES.3 与波士顿地区城市规划组织 (MPO) 计划实践相关的报告要求

ES.3.1 人口统计学资料

人口统计学资料是显示波士顿地区受保护人群的位置和集中度的地图和表格的集合。波士顿地区城市规划组织 (MPO) 包含了少数人群、英语水平有限人群、及残疾人群的人口统计学资料，还包含了波士顿地区城市规划组织 (MPO) 的交通公平 (TE) 人群、残疾人群、老年人 (75岁及以上) 和年轻人 (17岁及以下) 等其他相关人群。

ES.3.2 资金分布人口统计学地图和图表

交通改善计划 (TIP) 人口统计学地图

本地图显示了2023-2027联邦财政年度 (FFYs) 交通改善计划 (TIP) 的地理学分布情况，包括了波士顿地区少数人群和低收入人群的分布情况，其中包括目标资助项目也包括非目标资助项目。

交通改善计划 (TIP) 投资的出资分析

该分析对波士顿地区城市规划组织 (MPO) 给交通公平 (TE) 人群的自由决定 (或“区域目标性”出资) 分配额度与其在区域人口中的份额分别进行了比较。该分析涵盖了最后五个交通改善计划 (TIP) 周期，即2019-2023联邦财政年度至2023-2027联邦财政年度。结果显示，分配给少数人口资金的比例一直低于波士顿地区少数人口人数的比例。其他交通公平 (TE) 人群在该地区的人口比例与其获得的资金比例大致相同。

交通改善计划 (TIP) 公共交通投资分析

本分析考察了相关州和联邦政府对于少数人群和低收入人群乘客公共交通投资的总计分配情况，并将之与非少数人群及非低收入人群乘客分别进行了比较。本分析涵盖了最后五个交通改善计划 (TIP) 周期，即2019-2023联邦财政年度至2023-2027联邦财政年度。

在过去的五年中，包括波士顿地区城市规划组织 (MPO) 目标性资助在内的各种资源对于全民交通方面的投资在2019-2023联邦财政年度期间达到了顶峰，然后开始下降。在目标资金中，分配给少数人群和低收入人群的人均资金一直少于分配给非少数人群和非低收入人群的资金数额。然而，在过去的五年中，这种差距有所减小。这种现象在波士顿地区的所有公共交通投资中都有所呈现。

统一规划工作纲要 (UPWP) 投资分析

在每年的统一规划工作纲要 (UPWP) 中，波士顿地区城市规划组织 (MPO) 都会对波士顿地区城市规划组织 (MPO) 投资研究的分配进行地理学评估。纲要引用了该地区中的哪些社区是这些研究的对象，还引用了这些社区中低收入人群和少数人群的比例。相关研究结果参见附录G。总体来说，研究的数量与一个城市的少数人群或低收入人群居民或英语水平有限居民的百分比之间似乎并没有明确的关系。例如，自2010年起，波士顿这个城市被作为60个研究的对象，并被列为以上人口比例最高的城市之一。相较而言，在兰多夫这个少数人群占73.4%的城市，仅是6个研究的对象。

ES.3.3 波士顿地区城市规划组织 (MPO) 系统投资分析：确定和处理不同的影响

长期交通计划 (LRTP) 第六条与环境公正分析

波士顿地区城市规划组织 (MPO) 总体上分析了长期交通计划 (LRTP) 中提出的项目，以确定潜在影响，也被称为不同的影响及对少数人群和低收入人群而言不成比例的负担。2020年，波士顿地区城市规划组织 (MPO) 采取了不同影响和不成比例的负担 (DI/DB) 政策，该政策为确定一个项目是否会造成不同影响和/或不成比例的负担设置了阈值。波士顿地区城市规划组织 (MPO) 的最新长期交通计划 (LRTP) 《目的地2040》以几个与可及性、流动性和空气质量相关的指标对这些影响进行了评估。分析发现，该长期交通计划 (LRTP) 不会引起不同影响或不成比例的负担。

交通改善计划 (TIP) 第六条和环境公正分析

该交通改善计划 (TIP) 第六条和环境公正 (EJ) 分析对交通改善计划 (TIP) 中的区域目的性投资计划对交通公平人群 (TE) 可能的服务或影响进行了评估。以下分析提供了相关见解：

- 将区域目的性项目中被服务或受影响的交通公平 (TE) 人群的总数与其各自区域范围内的百分比作比较
- 在投资项目目的性项目中被服务或受影响的交通公平 (TE) 人群百分比
- 减少每千人交通公平 (TE) 人群和非交通公平人群的一氧化碳、挥发性有机化合物和氮氧化物的排放量
- 将分配给交通公平 (TE) 人群的区域目的性资金的百分比与其各自区域范围内人口的百分比作比较

ES.3.4 公众参与：确定出行需求

有意义且公平的公众参与是波士顿地区城市规划组织（MPO）规划和决策的基础。强化与社区成员间的牢固关系是波士顿地区城市规划组织（MPO）的参与方式，尤其是在规划过程中一直被低估的代表第六条和环境公正（EJ）人群的团体和组织。

波士顿地区城市规划组织（MPO）用以下几种方法确认交通需求。第一是通过现行的长期交通计划（LRTP）需求评估，以便支持长期交通计划（LRTP）投资项目的发展。公众在参与各种社会活动中的需求都被列入了需求评估的范畴，且所有的反馈和评论都被整理成了相关主题。它们还被进一步按照权益标签进行分组（例如有关少数人群或英语水平有限人群的交通问题）。

另一种途径是波士顿地区城市规划组织（MPO）的协调公共交通-人类服务交通计划（协调计划）。这个计划主要通过广泛公众参与确定波士顿地区老年人和残疾人未被满足的交通需求，并确定满足这些需求所需的战略和行动。协调计划的公众参与和需求评估共同作用，以确保老年人和残疾人都被纳入长期交通计划（LRTP）的决定范畴。

还有其他的例子可以具体说明如何通过波士顿地区城市规划组织（MPO）的规划过程来促进公众参与。一是在2018至2022年期间开展全面的公众参与，以制定长期交通计划（LRTP）不同影响和不成比例的负担（DI/DB）政策。其核心是一个主要用于指导波士顿地区城市规划组织（MPO）如何制定不同影响和不成比例的负担（DI/DB）政策的三个阈值的一个利益相关者工作小组。二是2021年工作人员进行的广泛调查和公众参与，其重点是听取弱势群体和社区的意見，以便更新交通改善计划（TIP）项目选择过程的标准。最后一个例子是由波士顿地区城市规划组织（MPO）资助的研究和技术协助。工作人员努力通过有意义的社区参与在所有研究中收集定性数据，特别是对以公平为重点或涉及环境公正（EJ）或第六条人口比例较高社区的研究。

ES.3.5 数据收集、报告和分析

波士顿地区城市规划组织（MPO）的工作人员主要通过十年间人口普查（DC）和美国社区调查（ACS）等渠道收集关于第六章、环境公正（EJ）和其他非歧视人群的人口统计数据。每一年，每当有新的数据集发布时，工作人员都会对新数据进行收集。这些数据被用于交通公平（TE）项目的股权相关分析，包括语言协助计划、长期交通计划（LRTP）和交通改善计划（TIP）的第六条和环境公正（EJ）分析，以及交通公平（TE）项目的其他分析。

波士顿地区城市规划组织（MPO）已经将重心从假定项目附近的居民从中受益转向分析相关项目对交通公平（TE）人群的影响。为此，工作人员还根据其他波士顿地区城市规划组织（MPO）的项目收集各种与交通相关的数据，如事故数据、气候变化数据和空气质量数据等，并将这些数据与交通公平（TE）项目共享。波士顿地区城市规划组织（MPO）的新数据计划也将以更全面的方式对整个机构的数据进行管理。从第六条计划的角度来看，这将有助于确保波士顿地区城市规划组织（MPO）工作人员数据收集和使用的一致性，并使该计划能够对新的数据集、人口统计学及其他数据集以及分析工具加以利用。

