

第六標題計劃

2018年10月

THE HOUSTON-GALVESTON METROPOLITAN PLANNING AREA





休斯敦-加尔维斯顿区域委员会

邮箱 22777 • 3555 Timmons Ln. • 休斯顿, 得克萨斯州 77227-2777 • 713/627-3200

第六篇政策声明

符合第六篇要求是获得联邦资金的条件之一。根据 1964 年《民权法案》第六篇和 1987 年《民权复兴法案》（P.L.1000.259）的规定，休斯敦-加尔维斯顿区域委员会（H-GAC）保证不会以种族、肤色或国籍为由，将任何人排除在任何机构赞助的计划或活动之外，拒绝其享受此类计划或活动所带来的好处，或在其他方面实施歧视行为。性别、年龄或残疾也不应妨碍所有人受到公平待遇。

如果 H-GAC 将联邦援助资金分配给另一个实体，H-GAC 将在所有书面协议中包含第六篇的条款，并在必要时监督合规情况。

H-GAC 执行董事

日期

此空间特意留空

第 1 章

背景和目的

1.1 简介

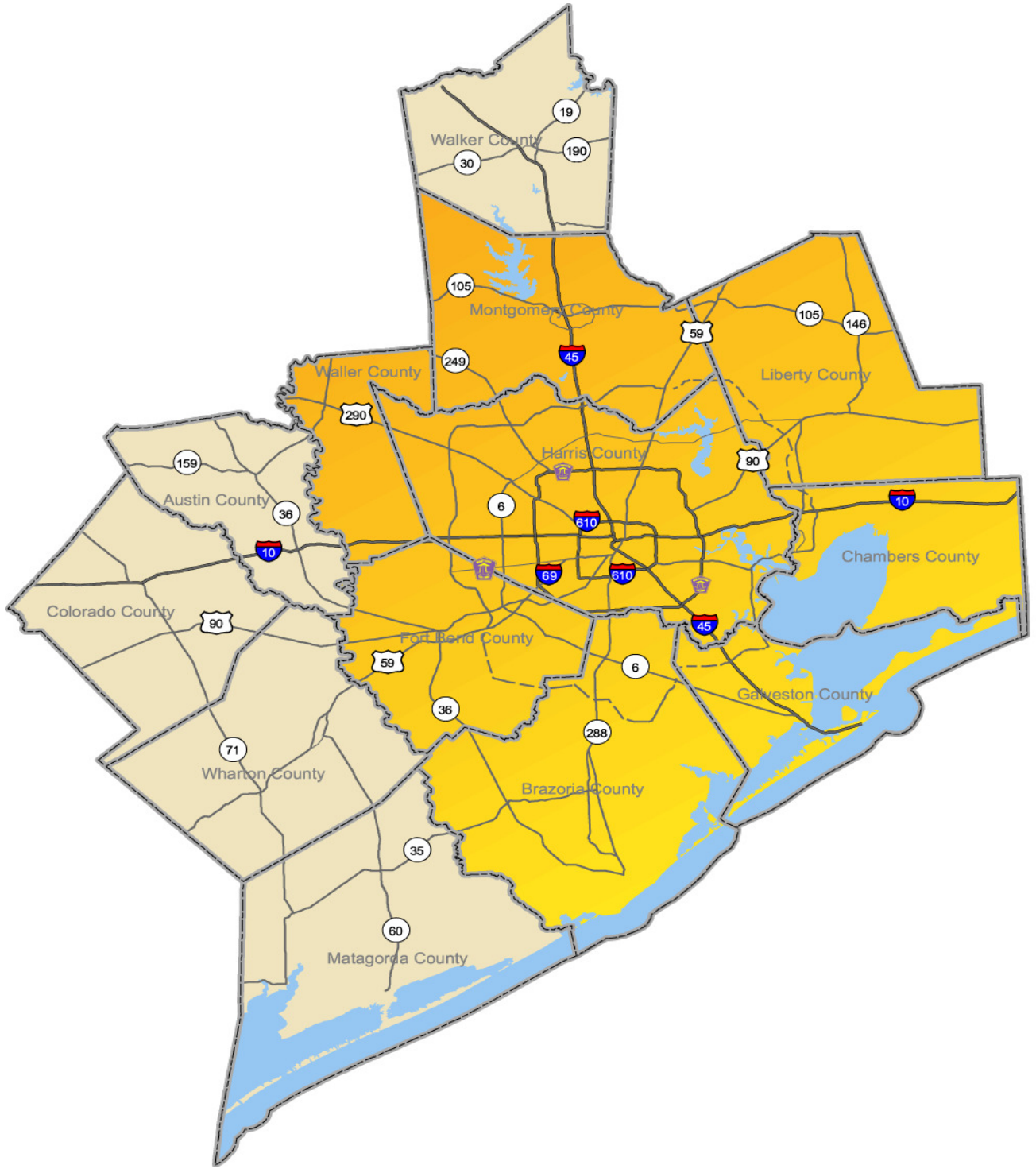
休斯顿-加尔维斯顿区域委员会（H-GAC）是一个位于上得克萨斯州墨西哥湾岸区的地方政府自愿协会。该政府委员会的职能是作为一个涵盖13个县级服务区的地区规划委员会，该服务区是一个快速增长且具有多元文化的社区，居民接近700万。H-GAC还是其中8个核心县的大都市区规划组织（MPO）：布拉斯托里亚、钱伯斯、本德堡、加尔维斯顿、哈里斯、自由、蒙哥马利和沃勒县。该机构的首要使命是推动有效合理地利用地方、州和联邦税收，进而促进该地区有序发展，并作为一个论坛来处理其成员政府的问题并满足其需求。

为履行其作为MPO的使命，H-GAC与公众以及私营非政府合作伙伴展开持续广泛的合作，以改善居民出行体验、促进地区经济增长、保护环境，以及提高所有居民的生活质量和福利。这些目标和目的通过多式联运计划、活动和项目得以体现，为组织的近期和长期行动提供指导，并塑造和影响了地区社区。

1.2 背景

根据联邦交通运输局（FTA）的要求，所有获得联邦资金的MPO均须证明其遵守1964年《民权法案》的第六篇，并报告他们在其计划和活动中为满足服务水平低下和最薄弱成员区县居民的交通需求所做的努力。MPO还负责监督任何次级受助者，核实他们是否仍然遵守第六篇中有关其收到的联邦资金的要求。

这份第六篇三年期报告记录了H-GAC为实施包容性交通和地区规划计划所做的努力。其中详细介绍了该机构为识别和满足受联邦反歧视法律保护群体的需求而采取的行动，并强调了该机构为促进所有居民参与，避免由于种族、肤色或国籍发生福利被剥夺和其他歧视而做出的努力。



地图 1: H-GAC 地区, 含 8 个 TMA 县

1.3 目的

H-GAC第六篇计划是根据1964年《民权法案》第六篇及其非歧视法规衍生条款、总统行政命令和联邦法规而制定的。这些法律禁止联邦援助受助者从事具有以下结果的活动：剥夺历史上服务水平低下居民应得的公平待遇，或者剥夺他们为影响其生活和居民区的决定而作出贡献的机会。

H-GAC接受由FTA和FHWA管理的联邦资金来支援其诸多计划和活动，因此必须以满足这些联邦反歧视要求作为接受这些资金的条件。该机构一直致力于实现透明、便利和开放的交通规划流程，在制定其计划和选择其资助的研究和项目时会考虑所有居民的需求。

1.4 1964年《民权法案》

1964年《民权法案》是大多数管理联邦活动中非歧视性问题的联邦条例和指令的基础。该法案的第六篇（42 U.S.C 2000d等）禁止因种族、肤色或国籍对任何人进行歧视。该法律规定：“不得以种族、肤色或国籍为由，将任何人排除在任何接受联邦财政援助的计划或活动之外，或拒绝其享受此类计划或活动所带来的好处，或在其中受到歧视。”

为实施反歧视法规，第49篇CFR第21部分要求，政府和私人实体保证其交通计划将按照第六篇规定的要求实施，并以此作为接受联邦财政援助的条件。只有当受助者能够证明其计划或活动具有重要且合理的理由，并且没有同样有效的替代方案能产生更轻微的不利影响时，才能实施无倾向性的，但对受保护群体具有歧视性影响的计划或活动。

第六篇法令得到了第 13166 号行政命令的支持：“改善为英语水平有限的人提供服务的便捷性。”该行政命令要求联邦机构和联邦援助资金受助者采取措施，让英语水平有限（LEP）的人能够享受上述机构和受助者的各种计划和服务。第 13166 号行政命令与第六篇之间的联系在于，阅读、听说或理解英语的能力有限通常与一个人的种族、肤色或国籍有关。

1.5 环境公正 (EJ)

环境公正原则在美国宪法第十四修正案的平等保护条款中具有法律基础，该条款阐明了公民具有不受制度性歧视的基本权利。第六篇通过数年后，比尔·克林顿总统签署了第 12898 号行政命令：“解决少数民族和低收入群体环境公正问题的联邦行动”，以回应对政府实体普遍存在歧视性做法的担忧，这些做法给少数民族和低收入社区造成了不成比例的负担，对人类健康产生了不利影响，并降低了其居民区的环境质量和社会凝聚力。该行政命令对第六篇的反歧视重点内容进行了扩展，要求联邦机构将实现环境公正作为其核心使命的一部分。

美国交通部 (DOT) 将环境公正定义为“在环境法律、条例和政策的制定、实施和执行上，所有人都能获得公平对待并有意义地参与，无论其种族、民族、收入、国籍或教育水平如何。”环境公正与更广泛的社会公正问题密不可分。该指令要求公平公正地对待弱势群体，包括为他们提供有意义的机会来参与规划讨论过程。美国交通部最终的环境公正命令宣布了三项基本原则，阐明了实现环境公正的程序性和实质性指导方针：

- a. 避免、尽量减少或减轻对少数民族群体和低收入群体造成严重不利的人类健康和环境影响，包括社会和经济影响；
- b. 确保所有可能受影响的社区充分且公平地参与交通决策过程；以及
- c. 防止少数民族和低收入群体的福利被剥夺、缩减或严重拖延。

这三项原则是最常引用的对环境公正核心目标的表述，描述了实现第 12898 号行政命令愿景的简明途径。

虽然第 12898 号行政命令的反歧视原则与第六篇法令有所重叠，但它们仍然是两项不同的指令，具有不同的要求和范围。只有环境公正才能解决对低收入群体的保护问题。但是，H-GAC 的第六篇计划与第六篇法令不同，而且范围更广，囊括了几部反歧视法律：包括第 12898 号行政命令。下面列出了第六篇计划所包含的一些相关法令。

1.6 联邦反歧视法律和指导方针

在执行第六篇和环境公正使命和指令的过程中，DOT、FTA 和 FHWA 分别向其机构和次级受助者发布了政策声明和指导方针。多部联邦法令和条例相互交织，以定义第六篇计划的范围。主要的民权法规包括：

- **1969年《国家环境政策法》**

《国家环境政策法》（NEPA）要求联邦机构详细说明其行动对环境和人口的影响。NEPA 是保护人口和环境免受联邦投资活动有害影响的早期尝试，是将环境公正审查纳入交通规划和政策制定流程的基本法律基础。

- **1970年《统一征收法案》**

当联邦机构或接受联邦财政援助的实体采取的行动导致人员临时或永久性地离开其财产时，适用《统一征收协助安置与不动产取得法》（“统一法案”）。该统一法案要求，在根据联邦援助计划或项目行使土地征用权而导致的任何住宅征收中，应统一和公平地对待所有群体。

- **1973年《康复法》**

1973年《康复法》第504条禁止在联邦机构开展的计划、接受联邦财政援助的计划、联邦就业和联邦承包商的就业实践中歧视残疾人。

- **1975年《年龄歧视法》**

1975年《年龄歧视法》禁止在接受联邦财政援助的计划和活动中根据年龄歧视个人。该法案保护包括年轻人和老年人在内的所有年龄层的人不受差别对待，除非年龄与该计划的正常运作或该计划法定目标的实现有着直接和实质性的关系。如果可以证明任何差别对待是以除年龄之外的其他合理因素为基础，则该法律不适用。

- **1987年《民权复兴法案》**

1987年《民权复兴法案》扩大了对第六篇的解释，规定反歧视限制涉及联邦援助受助者、次级受助者和承包商的所有计划和活动，而非只是直接获得联邦财政支持的计划和活动。根据这项法案，MPO和地方政府在执行完全由州政府或地方政府资助的计划和活动时，如果他们的任何计划需获得联邦资金资助，就必须遵守第六篇的规定。

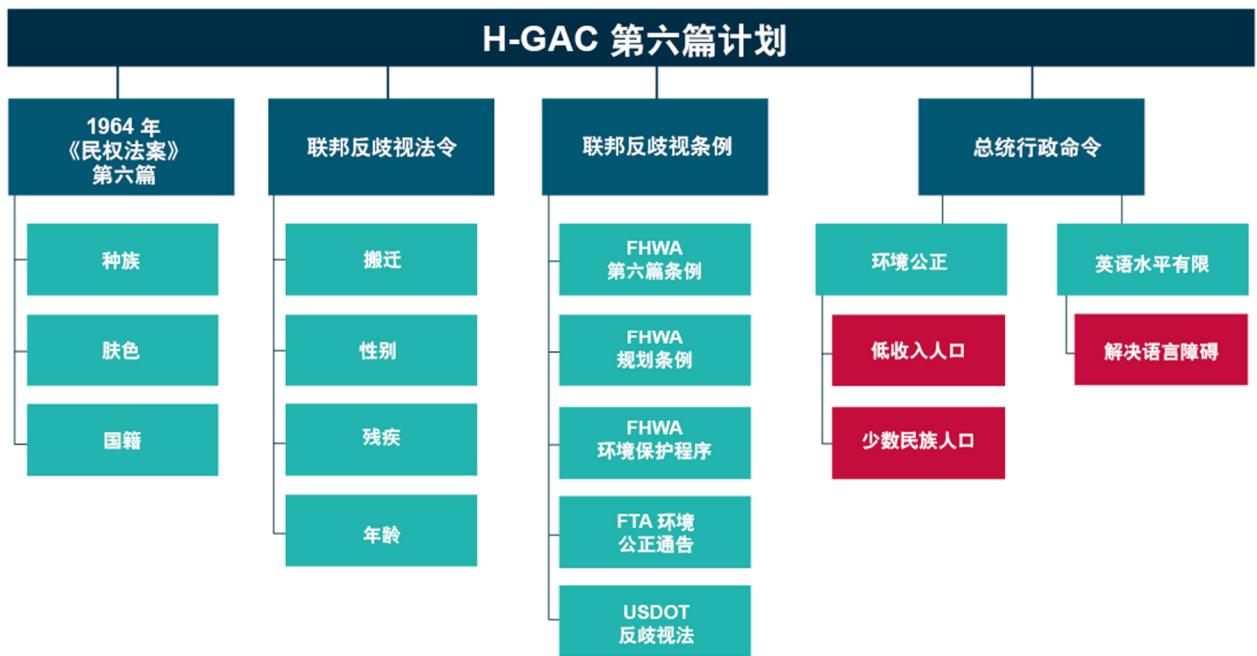
- **1990年《美国残疾人法》**

1990年《美国残疾人法》（ADA）禁止公共实体歧视有残疾的人员，或含蓄地禁止他们参与该实体提供的服务、计划或活动。该法案扩展了《康复法》，将其适用范围扩大到包括未获得联邦资金资助的实体。

- **1972年《教育修正法》第九篇**

第九篇禁止在教育计划或活动中根据性别进行歧视。

图 1.第六篇计划方面的非歧视法案



1.7 第六篇计划的管理

H-GAC 的第六篇计划在第六篇协调员的监督下实施，并由几位 H-GAC 联络人员协助。本节介绍第六篇计划的框架，概述帮助执行第六篇法令的反歧视指令及其有关命令和条例的工作人员所发挥的作用。

(a) 协调和管理

休斯敦-加尔维斯顿区域委员会的首席运营官是该机构的指定第六篇协调员，也是与第六篇有关的所有法律程序的答辩人。在休斯敦-加尔维斯顿区域委员会执行董事的监督下，第六篇协调员负责监督第六篇计划的管理和发展。第六篇协调员的职责包括：

- 确定机构的行动符合第六篇的规定；
- 接受对该机构提起的第六篇诉讼的送达；
- 按照规定的程序处理该机构收到的第六篇投诉；
- 必要时与执行董事和联络人员讨论重要的第六篇实施问题和挑战；
- 定期审查第六篇计划的进展情况，并就该机构如何更好地为相应的社区提供服务提出建议；以及
- 将最佳实践和来自联络人员的建设性反馈纳入第六篇计划。

(b) 通讯服务和公共宣传

公共宣传经理负责向公众（包括受第六篇保护的人员）提供及时且符合文化要求的宣传。为了遵守第六篇的要求，通过通讯服务采取的措施包括：

- 维护符合第六篇要求并适用于 MPO 地区的公众参与计划（PPP）和语言援助计划（LAP）；
- 确保在机构内和机构网站上的所有适当公共场所张贴第六篇公告；
- 维护第六篇利益相关者的邮件列表，包括非营利机构、社区组织、宗教团体和倡导者；
- 向第六篇利益相关者传播及时且符合文化要求的公共宣传活动和公开会议通知，让他们了解参与规划过程的机会；
- 在公开会议和宣传活动中通知受影响的受保护群体是否有翻译和口译服务；
- 维护可提供翻译和口译服务的工作人员和外部来源清单；
- 在双语工作人员与需要语言协助的公众之间建立联系；
- 评估和改善现有的策略和资源，以协助英语水平有限（LEP）的人士；以及
- 通过将重要文件和信息材料翻译成该地区居民广泛使用的其他语言，促进英语水平有限的居民获得有意义的信息。

(c) 人口数据的收集和制图分析

与第六篇相关的人口统计数据的收集和制图分析工作由 H-GAC 交通规划人员执行。第六篇人口统计数据 和制图联络人通过以下方式促进各方遵守第六篇的要求：

- 收集和分析规划地区的人口统计数据，包括与所关注社区相关的人口趋势数据；
- 制定和更新该地区的人口统计地图，标出所关注社区的位置；
- 获取《长期交通计划》和《交通改进计划》规定的交通项目和拟议投资的相关数据；
- 与其他交通规划人员和宣传人员合作，收集并分析与服务水平低下居民的交通需求有关的信息；
- 评估交通投资对受保护群体的潜在影响，包括交通公平性评估；以及
- 推动报告该机构的第六篇合规性情况。

(d) 采购控制和合同管理

MPO 的采购和财务人员确保 RFP 受访者、次级受助者和承包商（“第三方参与者”）知晓作为与 H-GAC 签订合同的条件，他们必须同意遵守联邦反歧视法。合同管理由 H-GAC 项目经理执行，包括合规性监督。通过采购控制和合同管理实现的第六篇合规要求包括：

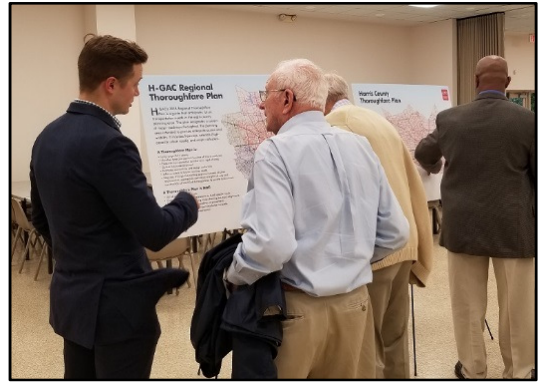
- 根据需要，在公开发布的RFP和RFQ公告中包含第六篇内容；
- 在合同和采购文件中包括第六篇内容；
- 从次级受助者和承包商获取已签署的第六篇证明和保证；
- 遵守与得克萨斯州交通部（TxDOT）达成的协议中规定的弱势企业要求，包括提交有关所有有效合同的定期DBE报告。
- 在机构网站上维护有关承包商和次级受助者的第六篇要求的信息；以及
- 根据需要或在提交第六篇投诉后定期对次级受助者进行实地考察。

1.8 MPO 规划流程

MPO 的核心职能包括制定地区交通计划（RTP）、十年计划；交通改善计划（TIP）和统一规划工作计划（UPWP）。MPO 还负责执行拥堵管理流程（CMP）。这些计划负责指导多式联运项目和行动的选择，以期建立和维护高效且有效的地区交通体系。

1.8.1 地区交通计划

地区交通计划（RTP）是一个交通体系的概念性表达，预计可满足该地区25年规划期内的预期出行体验需求。RTP每4年通过地方和州规划工作制定一次，并作为一份蓝图，优先资助一系列预计将实现理想的未来多式联运交通网的计划。该计划的重点领域包括确立愿景和目标声明；选择可评价系统性能和投资效益的绩效指标；评估地区运输需求和机会；环境因素和对计划开发的影响；并考虑促进货物和人员流动性所需的基础设施。项目或投资计划必须包含在RTP中，以便在TIP中进行安排。



1.8.2 十年计划

2015年，第84届得克萨斯州立法机构通过了HB 20法案，修改了管理交通基础设施项目的优先级和融资的规划和安排程序。HB 20要求MPO制定一项为期10年的交通计划，详细说明如何使用分配给其所在地区的资金。该计划的前4年必须与TIP以及全州交通改善计划（STIP）保持一致。HB 20还要求MPO考虑可解决基本问题的项目，比如拥堵、安全、地区居民的经济发展机会、可用资金、空气质量，以及该项目对服务水平低下社区的影响。根据这些标准，H-GAC的十年交通计划优先考虑来自RTP的项目。

1.8.3 交通改善计划

交通改善计划（TIP）是一个联合制定的多式联运项目列表，与RTP一致且已批准在4年的窗口期内实施。TIP概述了为MPO规划区域设想的运输、公路和交通改善计划，以及其他交通和空气质量相关活动。TIP项目被认为是该地区的最优先事项，并由交通政策委员会（TPC）在举行公开听证会后通过。已采用的TIP被纳入全州交通改善计划（STIP）。

TIP 项目已准确定义并确定了赞助商。这些项目必须符合已通过的车辆减排目标，并在合理估计的联邦、州和地方 4 年财政收入范围内受到财务限制。TIP 中的项目或其资金来源的任何重大变更必须获得 TPC 的批准。通过两年一次的“项目征集”流程，定期向 TIP 中添加新项目。我们根据对某些既定标准的评估来选择 TIP 的项目，其中一个标准是影响第六篇人口的潜力。

1.8.4 统一规划工作计划

统一规划工作计划（UPWP）每两年制定一次，用于说明为履行 MPO 的持续、协作和全面的交通规划职责而在大都市规划区内开展的工作。UPWP 概述了将在两个财政年度内执行的规划任务和具体活动，并概述用于规划活动的州和联邦资金的数额及来源。通过州、地方政府机构与该地区的私人交通利益相关者之间进行协作和协调的决策过程，最终制定了 UPWP。经 TCP 批准，可在需要时修改此工作计划。

1.8.5 拥堵管理流程

拥堵管理流程（CMP）是一套系统性的程序，涉及识别拥堵及其原因，应用缓解策略来改善交通系统的性能和可靠性，以及评估所实施策略的有效性。21 世纪进展法案（Moving Ahead for Progress in the 21st Century, MAP 21）要求，所有居民超过 200,000 的大都市区（称为交通管理区（TMA））都应制定和维护一个 CMP。H-GAC MPO 负责管理休斯敦-加尔维斯顿交通管理区的 CMP，包括 8 个 MPO 县 - 布拉斯托里亚、钱伯斯、本德堡、加尔维斯顿、哈里斯、自由县、蒙哥马利和沃勒县。

由于交通拥堵对经济增长和商业活动有着潜在负面影响，所以 CMP 是 MPO 的重要职能。此外，交通拥堵可能对地区空气质量产生不利影响（由于休斯敦-加尔维斯顿地区在联邦 NAAQS 空气质量标准方面的不达标状态而引起严重关注），还会降低当地居民的生活质量。

1.9 第六篇计划的格式

以下章节可让您响应 FTA 通告 4702.1B，证明 H-GAC 符合第六篇的要求。在执行第六篇监督工作时以及出于报告之目的，MPO 需要收集人口统计数据并完成各种分析，以评估其规划活动对受保护群体的影响。MPO 还要分析公平交通投资在该地区的分配情况，并确定 MPO 资助的项目是否会对少数民族和低收入人群造成不同的影响或不成比例负担。

第 2 章 一般要求

2.1 第六篇计划更新

休斯敦-加尔维斯顿区域委员会向 FTA 提交了其 2018 年的三年期第六篇计划更新报告。提交的报告遵循 FTA 通告 4702.1B 中详述的要求大纲，并说明了该机构为满足要求所采取的行动。该计划符合相关原则、联邦法律和指导方针，以及第六篇的相关要求，而且符合受保护群体的需求。

2.2 第六篇认证和保证

休斯敦-加尔维斯顿区域委员会根据当前的 FTA 政策要求，以电子方式提交其关于拨款制度系统（TrAMS）的联邦交通运输局拨款和合作协议的最新年度证书与保证清单（证书和保证）。2018 联邦财政年度的 FTA 认证和保证已由 H-GAC 执行董事正式执行，并以电子方式纳入 TrAMS 中，以向 FTA 保证该机构符合 1964 年《民权法案》第六篇的要求。

此空间特意留空

2.3 第六篇公告

H-GAC必须发布公告，告知公众该机构在DOT的第六篇规定下的义务。该公告必须描述第六篇对公众提供的反歧视保护，并证明该机构符合联邦的反歧视规定。H-GAC的第六篇公告张贴在以下位置进行信息公开：

- 位于3555 Timmons Lane，休斯顿，得克萨斯州77027的H-GAC办公大楼的入口处；
- H-GAC办公大楼内所有可公开查看的告示板上；
- H-GAC网站www.h-gac.com上。

第六篇公告以英语以及除英语外该地区居民最常用的三种语言（西班牙语、简体中文和越南语）向公众发布。H-GAC网站上提供了多语种公告的副本。图2提供了第六篇公告内容的英文版本。

图2.H-GAC第六篇公告的英文版本

第六篇 - 了解您的权利

向公众告知在第六篇休斯敦-加尔维斯顿区域委员会下享有的权利

- 休斯敦-加尔维斯顿区域委员会（H-GAC）根据《民权法案》第六篇的规定，在开展其计划和服务时不分种族、肤色和国籍。任何人如果认为其受到第六篇规定的任何非法歧视行为的伤害，均可向 H-GAC 投诉。
- 有关 H-GAC 民权计划的更多信息以及投诉提交程序，请致电（713）627-3200；发送电子邮件至 title.vi.coordinator@h-gac.com；或者到访我们的行政办公室，地址：3555 Timmons Lane，休斯顿，得克萨斯州 77027 有关更多信息，请访问 www.h-gac.com。有关更多信息，请访问 www.h-gac.com。
- 投诉者可以将投诉提交至：

联邦交通运输局民权办公室
收件人：第六篇民权办事员
819 Taylor Street, Rm 8A36
Fort Worth, TX 76102
- 如需其他语言的信息，请联系（713）627-3200。

2.4 提起第六篇投诉

H-GAC 提供了一个正式的流程，受害方可通过该流程提起投诉，声明其在该机构管理的规划流程、计划或活动相关的环境中因种族、肤色或国籍而遭受歧视。作为联邦财政援助的受助者，H-GAC 必须遵守 1964 年《民权法案》第六篇以及其他相关反歧视法规的要求。H-GAC 致力于保护所有个人参与规划流程的权利，并为他们提供合理的途径来获得通过该机构的计划或活动所提供的福利和服务。这一政策已从休斯敦-加尔维斯顿政府委员会延伸到所有次级受助者和其他第三方参与者。

任何个人或团体如认为 H-GAC 或与该机构有合同关系的个人或实体使其受到非法歧视，均可向 H-GAC 第六篇协调员提起投诉。选择通过 H-GAC 进行第六篇投诉不会剥夺投诉人向其他州或联邦机构提起正式投诉的权利，也不会剥夺其通过法律程序寻求补救的权利。H-GAC 的第六篇投诉流程详见投诉指南文件，该文件可在该机构网站 www.h-gac.com 上获得。以下是第六篇投诉表的副本，可从本网站下载。

2.5 第六篇调查、投诉和诉讼

自 2015 年三年期报告提交以来，休斯敦-加尔维斯顿区域委员会尚未收到任何投诉，也未收到针对该机构提出的任何基于种族、肤色和/或国籍歧视的调查或诉讼。





HOUSTON-GALVESTON AREA COUNCIL

COMPLAINT NO. _____

Title VI Complaint Form

Title VI of the Civil Rights Act of 1964 prohibits discrimination on the basis of race, color, or national origin in programs and activities receiving Federal financial assistance. Specifically, Title VI provides that "no person in the United States shall, on the ground of **race, color, or national origin**, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving Federal financial assistance." (42 U.S.C. Section 2000d).

The Environmental Justice component of Title VI guarantees fair treatment for all people and provides for H-GAC, to identify and address, as appropriate, disproportionately high and adverse effects of its programs, policies, and activities on minority and low-income populations, such as undertaking reasonable steps to ensure that Limited English Proficiency (LEP) persons have meaningful access to the programs, services, and information H-GAC provides.

H-GAC works to ensure nondiscriminatory transportation in support of our mission to be the Gulf Coast Region leader in providing effective, coordinated and integrated multimodal transportation solutions to enhance the social and economic quality of life for all Gulf Coast Region citizens. H-GAC's Contract Compliance Program Office is responsible for Civil Rights Compliance and Monitoring to ensure non-discriminatory provision of transit services and programs.

NAME:	HOME NO.:
EMAIL ADDRESS:	WORK NO.:
MAILING ADDRESS:	CITY:
	STATE: ZIP:
Please indicate the basis of your complaint: <input type="checkbox"/> Race _____ <input type="checkbox"/> Age _____ <input type="checkbox"/> National Origin _____ <input type="checkbox"/> Color _____ <input type="checkbox"/> Gender _____ <input type="checkbox"/> Disability _____	
Date and place of alleged discriminatory action(s). _____ (Please include the earliest date of discrimination and the most recent date of discrimination.)	
Name(s)/Position title(s) of the person(s) who allegedly subjected you to Title VI discrimination:	
How were you discriminated against? Please describe the nature of the action, decision, or conditions of the alleged discrimination. Be as clear as possible in your description of what happened and why you believe your protected status (basis) was a factor in the discrimination. Include how other persons were treated differently from you. (You can attach additional pages, if necessary.)	

The law prohibits intimidation or retaliation against anyone because s/he has either taken action, or participated in action, to secure rights protected by these laws. If you feel that you have been retaliated against, separate from the discrimination alleged above, please explain the circumstances below. Explain what action you took which you believe was the cause for the alleged retaliation.

Names of persons (witnesses, fellow employees, supervisors, or others) whom we may contact for additional information to support or clarify your complaint: (Attach additional pages, if necessary.)

Name	Address	Telephone
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Have you filed, or do you intend to file, a complaint regarding the matter raised with any of the following? If yes, please provide the filing dates. Check all that apply.

- U.S. Department of Transportation _____
- Federal Highway Administration _____
- Federal Transit Administration _____
- Office of Federal Contract Compliance _____
- U.S. Equal Employment Opportunity Commission _____
- U.S. Department of Justice _____
- Other: _____

Have you discussed the complaint with any H-GAC representative? If yes, provide the name, position, and date of discussion.

What remedy or action are you seeking for the alleged discrimination?

Please provide any additional information, documents, photographs, etc., if applicable, that you believe will assist in an investigation.

Sign and date the complaint below. *We are unable to consider unsigned complaints.*

Complainant's Signature _____ Date _____

FOR OFFICE USE ONLY

Date complaint received: _____	Case #: _____
Processed by: _____	Date Referred: _____
Referred to: <input type="checkbox"/> USDOT <input type="checkbox"/> FHWA <input type="checkbox"/> FTA <input type="checkbox"/> OFCCP <input type="checkbox"/> Other: _____	

Continuation Sheet:

2.6 公众参与需求

“公众参与”是规划过程的一个组成部分，被认为是实现第六篇和第 12898 号行政命令的反歧视要求的灵丹妙药。这一术语具有双重内涵：它既包括为公众参与而开展的活动；也包括为公众宣传所做的努力。制定 DOT 的持续公众参与计划要求是为了在制定重要的规划决策之前和期间充分考虑社区的需求和利益范围。有效的公众参与过程可在公众与交通决策者之间提供公开的信息和思想交流。H-GAC 的政策是通过其公共宣传活动，积极地让公众参与进来，特别是弱势群体和传统上服务水平低下的社区成员。

2.7 公众参与计划

联邦法律要求 MPO 在书面的公众参与计划中记录他们的公众参与过程。联邦法律还要求 MPO 对其公众参与过程的有效性进行定期评估，确保为所有各方提供“完全和公开”的访问权。FTA 要求第六篇计划必须有明确的宣传策略，以吸引少数民族和英语水平有限（LEP）群体。最佳实践标准建议的有效公众参与策略应包括：

- 明确界定的公众对话目的和目标；
- 准确识别受影响的公众和感兴趣的利益相关群体的方法；
- 可以有效传达给不同目标群体的各种通知方法；
- 向代表服务水平低下群体的组织和倡导者进行宣传；
- 克服少数民族和低收入群体参与障碍的实用策略；
- 让少数民族和低收入群体参加公众参与过程的实用技巧；
- 可帮助公众了解交通问题，使他们能够为社区确定切实可行的解决方案和潜在机会的沟通方法；
- 接受公众意见和其他建议的多种方式；
- 记录、确认和审议公众提出的事项，进而表明决策者认真审议了公众意见的过程；以及
- 定期审查对服务水平低下群体的宣传策略的有效性。

H-GAC于2007年制定了公众参与计划。此计划分别于2012年和2017年进行了更新。最后的更新确认了该地区人口构成的变化，包括少数民族和非英语群体的规模和特征。还反映了通信技术的持续革命，特别是人们获取新闻和分享信息的方式。H-GAC的公众参与计划更新反映了MPO一直渴望扩大广泛居民的参与机会，并及时通知关于关键交通决策的重要信息并为公众提供充分的访问权。

告知居民并让其参与交通规划过程是一项持续的工作。公众参与计划概述了让少数民族和英语水平有限居民参与的新策略。对人口统计数据进行了分析和绘图，以确定需要关注的社区。这些数据可以为公开会议和其他宣传活动的地点选择提供指导，使其能够合理地为目标群体提供便利。人口统计地图也可以为实现更有针对性和多样化的宣传计划工作提供指导。可在H-GAC网站<https://www.h-gac.com/taq/transportation-public-outreach/default.aspx>上访问公众参与计划。

2.8 通信渠道和策略

H-GAC在其公共宣传计划中利用了多种通信渠道和策略，目的是覆盖尽可能多的地区居民和有关利益相关者。MPO侧重于传播以下信息：董事会\委员会会议，公共宣传活动，交通规划研究，LRTP、TIP和UPWP等重要文件的制定或修订，商业和拨款机会（包括弱势企业（DBE）），培训研讨会，以及需要公告或寻求公众意见的其他问题。下面重点介绍H-GAC的一些通信渠道。

H-GAC网站

机构网站是H-GAC分发信息的主要渠道。该网站是一个广泛且灵活的资源，包含有关各部门的计划、活动和政策信息，这些资源根据该地区的居民、企业利益和地方政府实体的需要量身定制。其中涵盖了各方的利益：飓风疏散路线，灾难恢复资源，空气和水质问题，合作采购机会，通勤解决方案，交通安全，地区住房协调和劳动力解决方案。H-GAC的网站包含有关该机构管理委员会的信息及其会议议程和会议记录。该网站还允许公众访问大量基于网络的应用程序，社会经济数据，出版物和技术报告，研究人员和其他相关方可以访问和检索这些文件。系统可根据感知到的用户需求将网站内容翻译成不同语言。

H-GAC网站也是一个媒介，该机构可以通过它获取居民对正在进行的项目有何公众意见和贡献。我们始终欢迎公众和利益相关者以电子方式向MPO提交意见，并注册MPO新闻通讯和电子邮件通知。

Facebook和Twitter

H-GAC充分利用社交媒体的高速度、连接性和成本效益优势，并将这些渠道作为传播新闻和分享信息的主要方式之一。社交媒体是即时覆盖大量受众的有效方式。它对于宣传即将举行的各种活动（如会议、网络讲座、研讨会和宣传活动）特别有用。H-GAC使用的社交媒体包括Facebook（平均560次点赞）和Twitter（约500个粉丝）账户。

电子邮件列表

H-GAC 维护着多个电子邮件列表，通过这些列表分发时事通讯内容，并向感兴趣的各方告知即将举行的会议以及他们可以参加的公共活动。该机构的电子邮件列表包含 5000 多个联系人，服务于多个不同的利益群体和附属机构，其中一些针对的是第六篇利益相关者，如非营利机构、社区组织、宗教团体和倡导者。我们始终欢迎居民注册，通过这些电子邮件消息来接收项目独有的更新内容或一般信息。当不同列表上的成员拥有共同的兴趣时，可以合并这些列表来广播一条消息。电子邮件渠道的缺点在于，需要花成本来维护列表，并通过不断变化的电子邮件账户所有者情况来更新这些列表。

美国邮局邮件

H-GAC 宣传计划使用美国邮政服务作为通信渠道，特别是在需要正式和个性化的通信时，或者在需要提供邮寄物品的证明时。向交通管理组织、商业实体和目标个人批量发送邮件，特别是分发有关 MPO 计划、活动和特殊事件的宣传物品。

广播媒体

对于像休斯敦大都市区这种庞大而多样化的地区，社区广播电台和电视台的公共服务公告是向服务水平低下群体传达信息的一种特别有效的方式，尤其是对于英语理解能力有限的居民。H-GAC 定期在社区广播电台和电视台播放英语和西班牙语公告，向目标受众报告正在进行的道路项目的状态，或向他们告知即将召开的会议和可能对社区很重要的公共宣传活动。

报纸

H-GAC 会在城市地区广泛发行的报纸上刊登法律公告，其中一些报纸符合特定的少数民族社区的兴趣。法律公告通常以英文发布，但也可能使用西班牙语、越南语、简体中文或韩语，具体取决于出版物的销售社区。

社区伙伴关系

我们发现，社区伙伴关系是促进少数民族和 LEP 社区参与的一种特别成功的策略。H-GAC 与民选官员、社区中心、教堂、商会、管理区、交通管理组织和机构、倡导组织、居民区团体、市政领导以及其他获认可的社区代表合作，这些人可以利用他们对目标社区的接触和了解，传播有关公众集会的信息并让他们的选民有机会了解可能影响其生活和社区未来的 MPO 活动。

2.9 宣传工作摘要

本节将使用最近的两个例子描述 MPO 的宣传计划，以突出通常为履行 MPO 的交通规划职能而进行的宣传工作。然而，在社区宣传方面，不可能只用一种方法就能满足所有情况的要求。所引用的例子可以通过其规模、背景以及用于吸引公众的一般方法来区分。示例包括针对服务水平低下的社区（包括 LEP 群体）的宣传信息。

2.9.1 2045 年地区交通计划（2045 RTP）

状态： 正在进行

背景

2045 RTP 是 H-GAC 的长期交通计划，每四年与州、运输公司、公共机构、货运利益方和公共/私营社区组织协调更新一次。该计划分析了地区交通需求和目标，列出了该地区多式联运系统的投资重点 - 预测了至少未来 20 年的情况。2045 RTP 的目的是：

- 提高安全性；
- 高效地运输人员和货物；
- 实现和/或维持良好的基础维护状态；
- 提高地区经济的竞争力；以及
- 保留和保护自然与文化资源。

选择这些目标是为了指导应采取哪些策略来实现所期望的未来交通网，并指导选择要纳入计划的多式联运项目。H-GAC 2045 地区交通计划的制定过程分为三个阶段，每个阶段包括一系列公共宣传活动：

第 1 阶段 - 初步评估（愿景和趋势）

第 2 阶段 - 走廊分析（系统评估）

第 3 阶段 - 地区分析（投资重点）

表 1 列出了在计划制定过程中每个阶段进行的实质性活动。

表 1: H-GAC 2045 RTP 制定过程

<p>第 1 阶段: 愿景和趋势</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 更新人口统计数据 • 审查目标和愿景 • 定义挑战和差距 <p>→ 公共宣传[2018 年春季]</p>
<p>第 2 阶段: 系统评估</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 评估备选交通方案 • 制定融资计划 • 制定优先级和策略 <p>→ 公共宣传[2019 年春季]</p>
<p>第 3 阶段: 投资重点</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 最终确定投资重点 • 建立性能度量指标和标准 • 确定地区影响（空气质量、环境、社会公正） • 准备最终计划 <p>→ 最终的公众意见[2019 年春季]</p>

下节介绍 RTP 2045 计划制定过程第 1 阶段的宣传工作，并介绍该机构如何接触大都市规划区中过去服务水平低下和代表性不足的群体。由 MPO 公共宣传人员执行和管理各种宣传任务。

公开会议:

在 MPO 地区每个县的场馆举行了几次公开会议，向社区宣传规划过程以及长期交通计划的需要和目的。邀请公众就他们所关注的居民区交通问题发表意见。在现场活动上以及通过 2045 RTP 网站记录各种书面意见，该网站地址为 <http://2045rtp.com>。

在被确定为对环境公正认可很敏感的服务水平低下居民区的中部合适地点举行一些公开会议。这些场所包括：

- (1) Kashmere Gardens 多服务中心；
- (2) Alief 社区中心；
- (3) Leon Z. Grayson 社区中心和
- (4) Prairie View A&M 大学。

地图 2 显示了在 H-GAC 2045 RTP 计划制定过程第 1 阶段举行公开会议的地点，并强调了选择这些地点的原因在于它们长期处于地区社区中的服务水平低下和贫困地区。显示的公开会议场所都已确定具有环境公正敏感社区背景。预计在 2045 RTP 计划制定过程的未来阶段，其他服务水平低下的社区将被纳入公开会议场所。

便利：

根据居民区的人口统计特征，西班牙语、印地语、简体中文和越南语翻译人员以及手语翻译人员都可以参加公开会议，为具有语言或听力障碍的参与者提供更好和更有意义的参与机会。

媒体发布、广播、消息告示牌：

H-GAC 的公共宣传人员制作并在各大报纸和定期发行的刊物上发布有关公开会议及其场所的通知，包括本地区以不同母语出版的社区报纸。外语电视台和广播电台也会发布公共服务通告。地区高速公路上的可变消息告示牌也会提供公开会议的信息。

美国邮件和电子邮件活动：

新闻传单用英语和西班牙语制作，这是该地区使用最广泛的语言。这些传单附在向企业、民间俱乐部、商会、教育机构、宗教组织、房主协会、管理区、非营利组织、公共图书馆和研究机构群发的邀请邮件和电子邮件中。

社区伙伴关系：

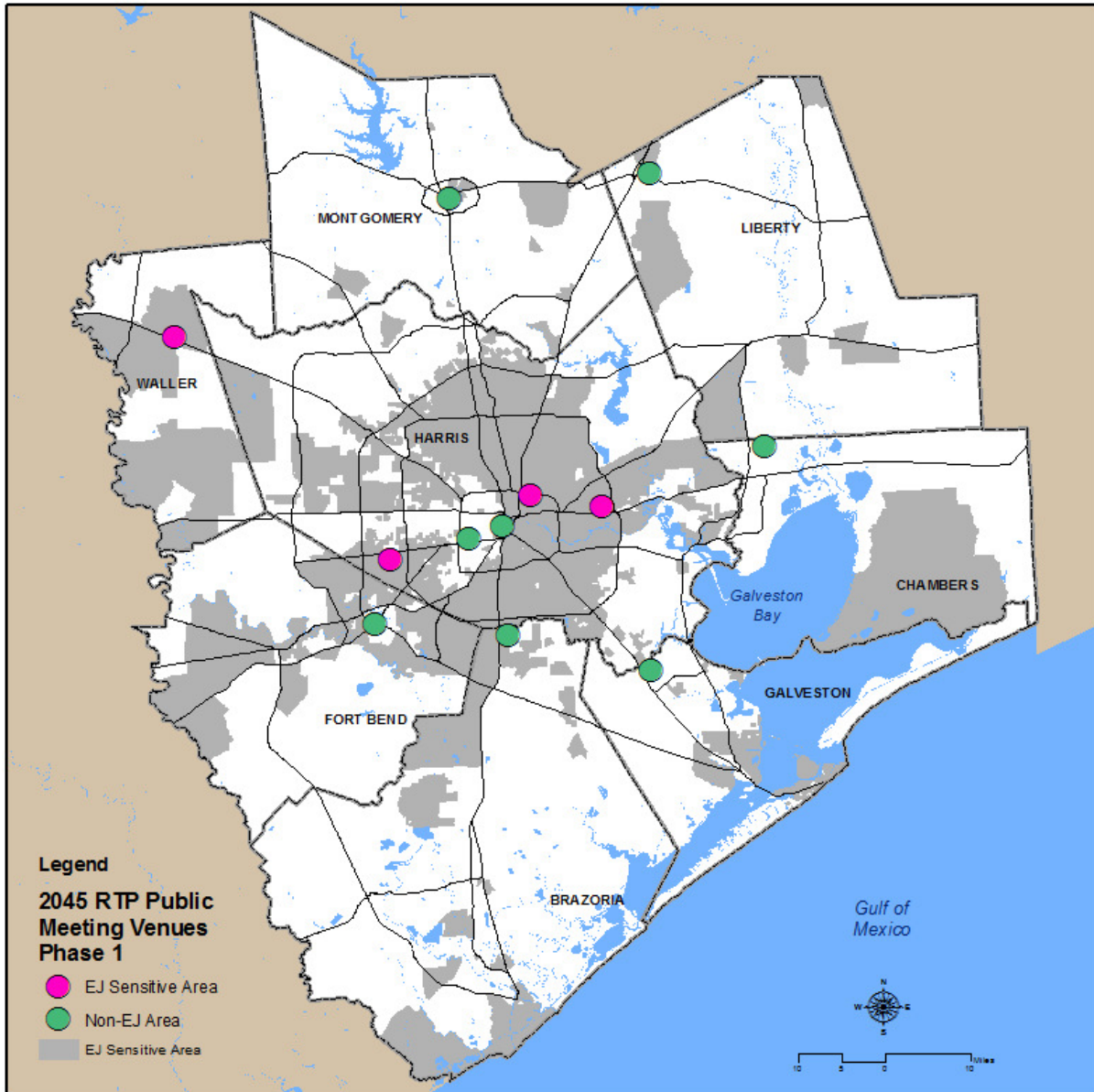
H-GAC 的工作人员邀请当地民选领导人、社区倡导者和感兴趣的居民向他们的选民、朋友和邻居传播关于 2045 RTP 计划制定拟议会议的信息：实施公认的社区宣传最佳实践，利用拥有已知社区圈子的个人作为目标社区的联络人。

H-GAC 还实施了另一项社区宣传最佳实践，那就是在目标社区的现有社区聚会上进行 2045 RTP 演示。已到访的场所包括居民区会议、社区中心和 United Way。MPO 的工作人员还通过与地区老龄服务机构、老龄人服务中心和独立生活联盟的联系关系，吸引老龄社区参与到宣传工作中。

信息调查：

为了协助分析什么是有效的社区宣传方法，我们对一些被确定为少数民族居民的公开会议参与者进行了非正式调查，询问他们如何得知公开会议的情况，以及是什么原因促使他们决定参加这次活动。回复包括媒体发布、来自朋友和家人的个人联系（包括 MPO 员工）以及电子邮件通知。

地图 2: 公开会议场所 - 2045 RTP 第 1 阶段



2.9.2 沃勒县交通计划

状态: 完成

背景:

H-GAC 与沃勒县、几个当地城市及 TxDOT 合作，为该县制定了一个交通计划。这项长达 18 个月的研究调查了该县及其周围地区的交通、土地使用、人口和社会经济状况。目标是确定该地区的短期和长期交通基础设施需求，制定一个交通计划来改善出行体验并缓解当前和预期的交通问题，同时保护该县的环境敏感区域、高价值的农业资源及其文化遗产和特色。

沃勒县是一个主要位于休斯敦大都市区西北部的农村地区。全县少数民族人口占比在规划地区的各县中排名第三。从休斯敦大都市区搬到沃勒郊区的人口快速增长和城市发展的不断扩大表明，该县的乡村特征可能很快就会发生变化。预计发展力度的加大将意味着人和汽车越来越多，因此需要更好的交通设施来满足更高的需求并避免拥堵。

公众参与被认为对计划的制定过程至关重要，并且对确定人口的需求和关注也是必不可少的。需要用一种包容性的流程来制定一个符合整个社区最佳利益的计划。已制定一项公众参与计划来指导公众宣传工作。然而，由于这个农业县人口的种族特征差异以及少数聚居区相距很远，所以从一开始就做出了在这个县的南北两端举行公开会议的重要决定。H-GAC 采用一家咨询公司的服务来开展和管理公共宣传活动。

公开会议:

在该县北部的 **Prairie View** 和 **Hempstead** 以及该县南部的 **Brookshire** 举行了几次公开听证会和利益相关者会议。通过演示，向社区介绍了研究目的以及 H-GAC 希望通过道路计划制定过程所实现的目标。邀请居民找出与交通相关的问题和他们强烈关注的问题，并指出他们的首选解决方案。现场活动中还记录了书面意见，感兴趣的居民也可以在线或通过电话发表意见。项目网站链接是 <http://hgacmpo.com/waller/index.html>。

便利:

美国人口普查局对人口统计信息的审查表明，沃勒县的 LEP 群体主要讲西班牙语。因此已拨出一笔经费，用于聘请会英语的西班牙语人士在公开会议上提供翻译服务。会议传单以英文和西班牙文制作，并在居民区和社区中心广泛分发。还制作了西班牙语的意见卡，以迎合更喜欢用该语言交流的参与者。

媒体发布、广播、消息告示牌：

H-GAC 的公共宣传人员制作并录制了公共服务公告，用于在 **Prairie View A&M University (KPVU)** 电台上广播。目标是鼓励学生群体参与活动，因为大多数学生是少数民族居民，就像周围的社区一样。还在社区报纸和其他面向不同听众的当地出版物上以英文和西班牙文刊登了公开会议公告。地区高速公路上的可变消息告示牌也会提供公开会议的信息。

美国邮件和电子邮件活动：

定制的传单和其他教育文献用英语和西班牙语制作，这是该地区使用最广泛的语言。这些传单附在向企业、教育机构、宗教组织、房主协会、非营利组织、公共图书馆和研究机构群发的邮件中。在公共汽车上也张贴了海报和传单，以期覆盖依赖公共交通的群体。目标社区内的公共场所也张贴了传单，包括杂货店、自助洗衣店、邮局和理发店。

社区伙伴关系：

H-GAC 工作人员聘请当地社区领导传播有关交通计划公开会议的信息，包括县法官、县长、警察、急救人员、社区倡导者和感兴趣的居民。在沃勒县北部的社区，这些社区联系人大多是少数民族居民，就像他们所代表或服务的社区一样。

工作人员还对服务水平低下社区的地方教堂进行了重点宣传。此外，还通过业主协会和多元文化商会尽力接触少数民族居民。

大学宣传：

Prairie View 主要是一座大学城，也是历史上著名黑人学府的所在地。即使在大学校园中举行活动，参加公开会议的少数民族居民也很少，特别是大学生。为提高参与水平，我们采取了一项有趣而新颖的举措。除了强调社区伙伴关系，还将该大学的特定教学部门作为消息发送目标，强调交通计划制定过程的教育价值，居民参与的重要性，以及有机会参与一项能带来切实成果并影响其社区未来的工作。这些努力取得了一定程度的成功，一些大学生参加了最后的公开会议。

信息调查：

我们对一些被确定为少数民族居民的会议参与者进行了非正式调查，询问他们如何得知公开会议的情况，以及是什么原因促使他们决定参加这次活动。回复包括来自朋友和同事的个人联系、可变消息告示牌上的信息、电子邮件邀请，以及一个学生项目。



2.9.3 其他公开宣传活动

在编制 146 号州道次级地区研究、交通改善计划、统一规划工作计划、地区安全计划和飓风疏散准备计划时，也为涵盖 LEP 人口和其他服务水平低下的公众做出了类似的努力。

此空间特意留空

2.10 语言援助计划

休斯敦大都市区是美国第五大都市区，而休斯敦市是全美第四大城市。H-GAC地区人口众多且多元化。鉴于人口规模和多元化本质，语言援助计划必不可少。

有限的英语阅读、听说或理解能力可能成为巨大的参与障碍，阻碍人们获得MPO提供的福利、服务和信息。H-GAC实施了一项符合第六篇和第13166号总统行政命令的语言援助计划，以期解决语言障碍问题。H-GAC的政策是覆盖LEP人群，让其能合理地参与MPO所提供的计划、活动和服

务。美国交通部的指导意见建议进行四因素分析，以评估一个社区需要多大程度的语言援助才能有效地吸引多元化的居民。这些因素包括：

- **人口统计数据：** 在业务开展过程中服务于或可能遇到的LEP群体的规模；
- **频率：** LEP个人参与本机构的整体计划、活动和服务的频率；
- **重要性：** 本机构的计划、活动或服务的性质以及在居民生活中的重要性；
- **资源：** 本机构可用的资源和提供专业服务的相关成本。

下面大体介绍墨西哥湾岸区的四因素分析。

1. 人口统计数据：

根据2011-2015年美国社区调查（ACS）五年估计，该地区5岁及以上的居民有580万，其中有多达993,243人或17%的人讲英语的水平低于“非常好。” 相较而言，全州的这一比例估计为14.2%，全国只有8.6%。这些居民构成了MPO地区的LEP人口。

LEP居民的主要母语是西班牙语。该地区的LEP群体主要使用的其他语言包括越南语、普通话、乌尔都语、阿拉伯语、韩语、塔加拉族语和各种非洲语言。FTA的标准要求：在该地区至少有5%的人的英语水平低于“非常好”时，MPO应将重要文件翻译成此类群体的母语。根据这一标准，为休斯敦大都市区制定语言援助计划拥有坚实的基础。

2. 频率:

H-GAC在其计划、活动和服务的制定和管理中要不断地与公众进行交流。有些交流职能会直接或间接影响该地区居民的日常出行，而其他的（如公共参与事件）则是间歇出现的。但是，该地区的居民（包括LEP）必须不断获得关于MPO的运作信息，而且在用其主要母语进行交流时能最有效地获取信息。

3. 重要性:

能够安全高效地出行对于该地区所有居民的生活不可或缺。MPO的交通规划功能方便了这一地区的出行，并为包括LEP在内的地区居民提供了日常就业、住房、社会服务、教育和娱乐等模式选择。包容性的社区参与对于确保交通规划能够满足所有居民的需求至关重要。

4. 资源:

为个人翻译各种材料和提供口译的资源有限。MPO一直在努力翻译该机构制定的重要文件。H-GAC将继续评估语言援助干预的必要性，因为它需要设计和实施其规划计划、活动和服务，并且也意识到了这种需求。

作为MPO，H-GAC的规划、计划和活动不可避免地会影响整个地区社区，而且是每个社区群体（包括英语沟通能力有限的居民）日常生活中不可或缺的一部分。

H-GAC的语言援助策略包含一些重要要素:

- 将重要文件、报告、文档和营销\宣传材料翻译成母语人口最多的语言 - 西班牙语、普通话和越南语，以及居民可能要求的其他语言；
- 根据需要在公开会议和研讨会上提供语言翻译，并向规划地区内需要这些服务的人员提供及时有效的服务可用性通知；
- 定期更新人口普查数据库并绘制LEP位置的地图记录，有效支持宣传工作和重要信息的分发；
- 采用最佳实践来接触和吸引少数民族社区参与，克服获得服务和有意义参与计划的语言障碍；以及
- 定期评估PPP的有效性，以评估其是否成功地为LEP群体创造了有意义的参与机会。

H-GAC语言援助计划可在公众参与计划文件中找到。也可在机构网站 <https://www.h-gac.com/taq/transportation-public-outreach/default.aspx> 上获得该文件。

2.10.1 该地区的LEP人口

2017年，H-GAC根据美国人口普查局2011-2015年美国社区调查（ACS）五年估算的人口统计数据更新了其环境公正基础地图，该数据使用人口普查块组的地理分辨率来表示。该块组空间聚集图中的ACS五年估计数据提供的精度适合分析较小的群体和有限的地理区域。此外，该数据集比最新的十年人口普查数据更新，包含某些其他ACS数据集中没有的人口统计表。

如上所述，美国人口普查局将LEP人口定义为英语能力低于“非常好”的5岁及以上居民。在该地区超过5,839,411名的5岁及以上居民中，约993,243人或17%被确定为LEP。同样，虽然讲西班牙语者约占5岁及以上MPO居民的13.7%，但他们在被列为LEP的居民中的占比高达80%。该地区的其他大规模LEP人口包括讲越南语、普通话、乌尔都语、阿拉伯语和韩语的人。



DOT安全港条款

美国交通部（DOT）采用了美国司法部（DOJ）的“安全港条款”，该条款规定，如果在有资格享受服务的总人口中，为占比达到5%或1,000人（以较少者为准）的每个语言群体翻译了重要的书面材料，则可以有力地证明遵守了文件翻译义务。表2提供了休斯敦大都市区LEP群体的信息，以及以英语以外的其他语言作为主要母语但不能“很好地”用英语交流的人口数量。

对于像休斯敦大都市区这样的人口稠密且以一个少数民族群体为主的地区，考虑到可供MPO使用的资源有限，所以同1,000人的绝对标准相比，5%或更多的LEP人口讲外语可能是批准翻译每个重要MPO文件这一策略的更实际的安全港阈值。对于项目层面的参与，1,000人的阈值更具可持续性。不过，H-GAC会致力于满足所收到的任何翻译或口译服务请求。

表 2.休斯敦大都市规划区域中使用的非英语语言

主要母语	地区合计	所占的 LEP 人口比例
西班牙语：讲英语的水平低于“非常好”	799,676	80.51%
越南语：讲英语的水平低于“非常好”	56,668	5.71%
中文：讲英语的水平低于“非常好”	35,308	3.55%
乌尔都语：讲英语的水平低于“非常好”	10,588	1.07%
其他亚洲语言：讲英语的水平低于“非常好”	10,534	1.06%
阿拉伯语：讲英语的水平低于“非常好”	9,527	0.96%
非洲语言：讲英语的水平低于“非常好”	9,367	0.94%
塔加拉族语：讲英语的水平低于“非常好”	7,686	0.77%
其他印度语言：讲英语的水平低于“非常好”	6,690	0.67%
印地语：讲英语的水平低于“非常好”	6,197	0.62%
韩语：讲英语的水平低于“非常好”	5,400	0.54%
古吉拉特语：讲英语的水平低于“非常好”	4,797	0.48%
法语（法人后裔的方言）讲英语的水平低于“非常好”	4,299	0.43%
波斯语：讲英语的水平低于“非常好”	4,126	0.42%
俄语：讲英语的水平低于“非常好”	2,685	0.27%
高棉语，柬埔寨：讲英语的水平低于“非常好”	2,271	0.23%
葡萄牙语：讲英语的水平低于“非常好”	2,052	0.21%
日语：讲英语的水平低于“非常好”	2,022	0.20%
其他太平洋岛国语言：讲英语的水平低于“非常好”	1,686	0.17%
泰语：讲英语的水平低于“非常好”	1,532	0.15%
德语：讲英语的水平低于“非常好”	1,450	0.15%
其他印欧语言：讲英语的水平低于“非常好”	1,250	0.13%
意大利语：讲英语的水平低于“非常好”	1,147	0.12%
法国克里奥语：讲英语的水平低于“非常好”	1,017	0.10%

来源：美国人口普查局，2011-2015 美国社区调查五年估计

2.11 规划咨询机构中的少数民族代表

休斯敦-加尔维斯顿区域委员会承认第 49 编 CFR CFR 21.5(b)(1)(vii)的意图，其中规定，联邦财政援助的受助者不得以种族、肤色或国籍为由，剥夺人们参与该计划中包含的规划、咨询或类似机构的机会。FTA 关于该问题的指导意见指示，如果联邦资金的受助者拥有非选举产生的规划委员会、咨询委员会或办事处，或其成员是由受助者选择的类似决策机构，该受助者必须提供一个描述这些机构人员种族分布的表格，并描述为鼓励少数民族参与这些决策机构所做的努力。H-GAC 的任何规划或咨询机构的成员都不是由 MPO 选择的。

有两个主要决策机构可提供指导并批准 MPO 的政策和计划。他们是（1）休斯敦-加尔维斯顿区域委员会董事会；（2）交通政策委员会（“TPC”）。这些机构拥有细则和执行准则来指导谁可以担任成员。一个常见的要求是，主要代表必须是成员地方政府的当选官员或参与公共机构的高级官员。下节将概述这些机构的职责及其成员的基本资格。

董事会

H-GAC 董事会是休斯敦-加尔维斯顿地区政府委员会中一个由 36 个成员组成的理事机构，负责监督该机构的一般政策和计划并控制其资金的使用。董事会成员仅限于县委员会的当选官员，当选市委员会成员以及政府委员会下属独立学区的董事会成员。董事会每月召开一次会议，讨论与其成员地方政府实体的福利和发展有关的问题。

交通政策委员会

交通政策委员会（TPC）是 8 县 H-GAC 大都市规划组织的政策委员会。TPC 为 TxDOT、H-GAC、地方市县政府、哈里斯县大都市运输管理局（METRO）、特殊用途政府实体和区域规划机构在休斯敦-加尔维斯顿交通管理区开展的多式联运规划工作提供政策指导和统筹协调。TPC 是与休斯敦-加尔维斯顿交通管理区关于交通规划的公众讨论论坛。此外，该委员会还负责审批全地区的交通计划，并促进地方政府采纳和实施这些计划。H-GAC 董事会是 TPC 的签约代理。

TPC 由 28 名投票成员组成，他们必须是当地民选官员，管理或运营交通管理区主要交通服务的公共机构高级官员，或者是 TxDOT 的高级官员。对于只能选派一名市、县议员的市和县，市、县议员必须是经选举产生的主任委员、行政主任或者其他指定的高级官员。对于可以选派一名以上成员的市、县，其额外的投票委员必须是行政机关的高级官员。

在 TPC 的 28 名主要成员中，每一名必须有一名候补成员，当主要代表缺席时，该候补成员应被视为有表决权的成员。候补成员的任命方式必须与主要成员相同，并且必须是当地政府的当选公职人员，在休斯敦-加尔维斯顿交通管理区负责管理或运营主要交通服务的公共机构的高级官员，或者是 TxDOT 的高级官员。

H-GAC 小组委员会

所有 H-GAC 小组委员会都提供咨询服务，并协助决策机构履行其职责。所委任的小组委员会的代表由成员社区和机构决定。MPO 鼓励所有公民团体和相关方以公众参与计划中所列的所有身份参加咨询小组委员会。



2.12 为鼓励少数民族参与所做的努力

服务水平低下社区的代表参与规划和咨询机构是有效表达其需求且让政策能够决定反映全体人民利益的实际方法之一。为了确保所有居民都有公平公正的机会向决策机构提出意见，H-GAC 董事会和 TPC 鼓励公众在这些机构的每次公开会议上就与地区交通计划有关的所有事项发表意见。PPP 中提供了与公开会议中的公民意见相关的指导原则。

2.13 次级受助者合规程序

H-GAC 主动查明负责向该机构提供任何产品或服务的次级受助者和顾问（“第三方参与者”）知晓联邦反歧视法规，并且知道他们需要在整个参与期间始终遵守第六篇的规定。通过直接协商来促成次级受助者遵纪守法，并通过下列行动提供便利：

- 所有参与者的合同、征求建议书（RFP）和资格要求（RFQ）均包含第六篇的反歧视内容。
- 所有 RFP 受访者和选定的顾问均知晓 H-GAC 关于小型和少数民族企业以及女性拥有企业的 DBE 目标。
- 签订合同协议后，次级受助者必须提交证明和保证声明，表明他们将执行公平公开的第三方（包括 DBE 企业）合同实践。
- 次级受助者和顾问需要签署一份证明，表明他们完全遵守 49 CFR 第 21 部分规定的所有要求。
- 有关次级受助者执行情况的信息通过月度发票和进度报告、项目经理的现场访问（视情况而定）和财务审计来收集。
- 任何关于次级受助者涉嫌违反第六篇的投诉或诉讼均提交给负责调查和裁决该事项的第六篇协调员。
- 为不符合第六篇规定的次级受助者或顾问提供有关如何纠正不足的建议。这可能包括提供信息、技术援助或实用指南。如果次级受助者或顾问未能在合理时间内纠正不足，第六篇协调员可以执行所签署协议中规定的适当补救措施。
- 为小型、弱势群体、少数民族、妇女和残疾退伍军人企业开展宣传活动，提供有关咨询合同竞争机会的信息。

第 3 章 MPO 特有要求

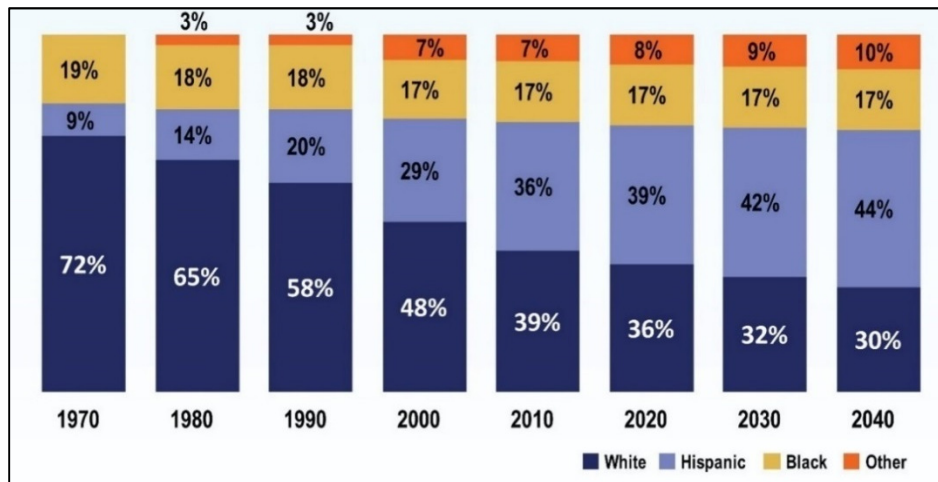
FTA第六篇第4703.1B号公告要求大都市规划组织提供其大都市地区的人口概况，并说明如何利用这些信息推动MPO作为地区交通规划组织履行其职责。人口概况至少要确定少数民族、低收入者和其他易受伤害居民的所在地，然后说明如何在规划过程中确定和考虑服务水平低下人口的出行体验需求。FTA公告还要求举行一次分析讨论，MPO通过该讨论确定和回应交通投资为不同社会经济群体带来的不同利益和负担。

3.1 大都市区人口概况

H-GAC MPO的大都市规划区是一个由8个县组成的地区，包括布拉斯托里亚、钱伯斯、本德堡、加尔维斯顿、哈里斯、自由县、蒙哥马利和沃勒县。休斯敦大都市区在过去的几十年中发展迅速，并且变得越来越多元化。哈里斯县、本德堡县和蒙哥马利县均是美国经济增长速度最快的县之一。

图3显示了1970年以来该地区人口的种族/族裔组成变化，表明白人居民所占比例在稳步下降。预计2020年的十年人口普查将证实，拉美裔居民是休斯敦大都市区人口最多的种族/族裔群体。该地区实际上是一个“以少数民族为主的地区”。然而，白人居民仍是小城区和该地区农业县的主要族群。

图 3： 8 县 MPO 地区种族/族裔构成的变化



来源：美国人口普查局和 H-GAC 地区的社会经济预测。

表 3: MPO 地区各县的民族构成

民族人口	布拉斯托里亚县		钱伯斯县		本德堡县		加尔维斯顿县	
	人口	占全县人口的%	人口	占全县人口的%	人口	占全县人口的%	人口	占全县人口的%
白人	247,806	74.7%	31,317	84.1%	345,668	52.5%	240,126	77.9%
黑人/非裔美国人	43,117	13.0%	2,957	7.9%	137,227	20.8%	41,017	13.3%
印第安人或阿拉斯加原住民	1,058	0.3%	86	0.2%	1,501	0.2%	1,107	0.4%
亚裔	19,735	5.9%	486	1.3%	121,050	18.4%	10,200	3.3%
夏威夷/太平洋岛民	7	0.0%	13	0.0%	200	0.0%	73	0.0%
其他	13,855	4.2%	1,4332	3.8%	35,653	5.4%	7,458	2.4%
两个或更多民族	6,163	1.9%	959	2.6%	17,032	2.6%	8,182	2.7%
总人口:	331,741	100%	37,251	100%	658,331	100%	308,163	100%
平均年龄 (岁)	35.5	-	36.2	-	35.5	-	37.5	-

来源: 美国人口普查局, 2011-2015 美国社区调查五年估计。

民族人口	哈里斯县		自由县		蒙哥马利县		沃勒县	
	人口	占全县人口的%	人口	占全县人口的%	人口	占全县人口的%	人口	占全县人口的%
白人	2,749,811	63.1%	62,608	80.8%	434,264	86.4%	31,627	69.0%
黑人/非裔美国人	821,686	18.9%	8,287	10.7%	17,809	3.5%	11,629	25.4%
印第安人或阿拉斯加原住民	19,522	0.4%	232	0.3%	2,750	0.5%	106	0.2%
亚裔	286,331	6.6%	517	0.7%	12,631	2.5%	354	0.8%
夏威夷/太平洋岛民	3,060	0.1%	15	0.0%	131	0.0%	0	0.0%
其他	380,495	8.7%	4,485	5.8%	35,001	7.0%	908	2.4%
两个或更多民族	95,457	2.2%	1,342	1.8%	18,679	3.7%	1,223	2.7%
总计:	4,356,362	100%	77,486	100%	502,586	100%	45,847	100%
平均年龄 (岁)	32.8	-	36.4	-	36.4	-	29.1	-

来源: 美国人口普查局, 2011-2015 美国社区调查五年估计。

按民族划分，H-GAC MPO中的人口38%为白人，36%为拉美裔，17%为黑人或非洲裔美国人，7%为亚裔和2%为其他（图4）。

图 4：MPO 地区的种族/族裔分布

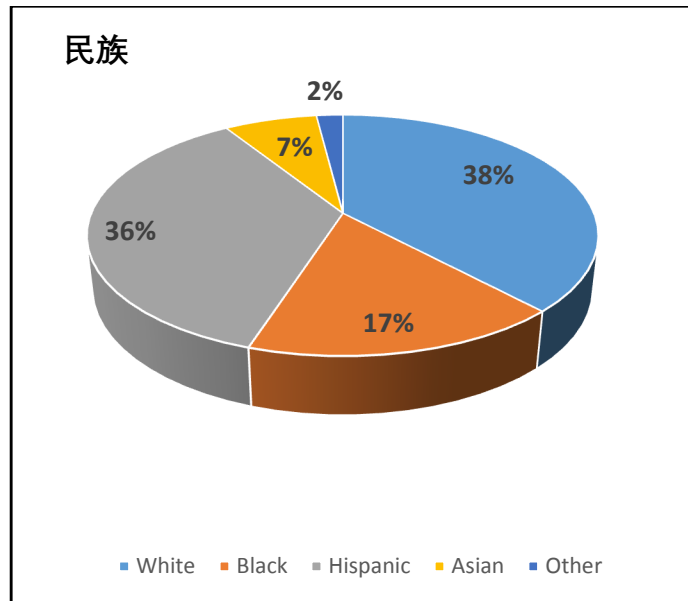


表 4：MPO 地区的种族/族裔概况

民族人口	H-GAC MPO	
	人口	占 MPO 的%
白人	2,429,034	38%
拉美裔	2,347,092	36%
黑人/非裔美国人	1,088,203	17%
印第安人或阿拉斯加原住民	11,731	0.18%
亚裔	466,962	7%
夏威夷/太平洋岛民	3,381	0.05%
其他	12,013	0.19%
两个或更多民族	95,069	1%
总人口：	6,453,485	100%
平均年龄（岁）	34.9	-

来源：美国人口普查局，2012-2016 美国社区调查五年估计。

3.1.1 大都市区的种族和族裔分布

H-GAC 于 2017 年制定了一套更新的人口和环境公正地图，在制定 2018 TIP 和 2045 RTP 时使用了该地图。人口统计地图大体显示了休斯敦大都市区内和周围的少数民族/族裔社区的聚集地。在这些密集的人口中心中，有许多与历史上的休斯敦社区相对应，被官方指定为“超级街区”。以下地图显示了该地区主要少数民族群体的人口密度。用对数函数对人口数据进行标准化，有助于突出具有统计意义的种族/族裔群体最集中的地区，也有助于在各个地图之间进行直接比较。种族\族裔聚集地图中的一个重要发现是，虽然占多数的白人人口可以追溯到不同且基本上隔离的社区，但一些以少数民族为主的社区相互交融，以至于很难为这种复合的族裔\种族结构指定具体的特征。随着这一地区拉美裔人口的增长，这一点尤为明显。

黑人社区：

黑人和非裔美国人聚居的居民区集中分布在休斯顿大都市区的中心地带，远至 6 号高速公路（地图 3）。黑人居民聚居的居民区包括南部的 Greater Third Ward - Macgregor - South Park - Sunnyside 地带；西南部的 Westchase - Westwood - Sharpstown - Alief 地带；北部的 Independence Heights - Acres Home - Greater Fifth Ward - Kashmere Gardens - Denver Harbor - Settegast 地带。

拉美裔社区：

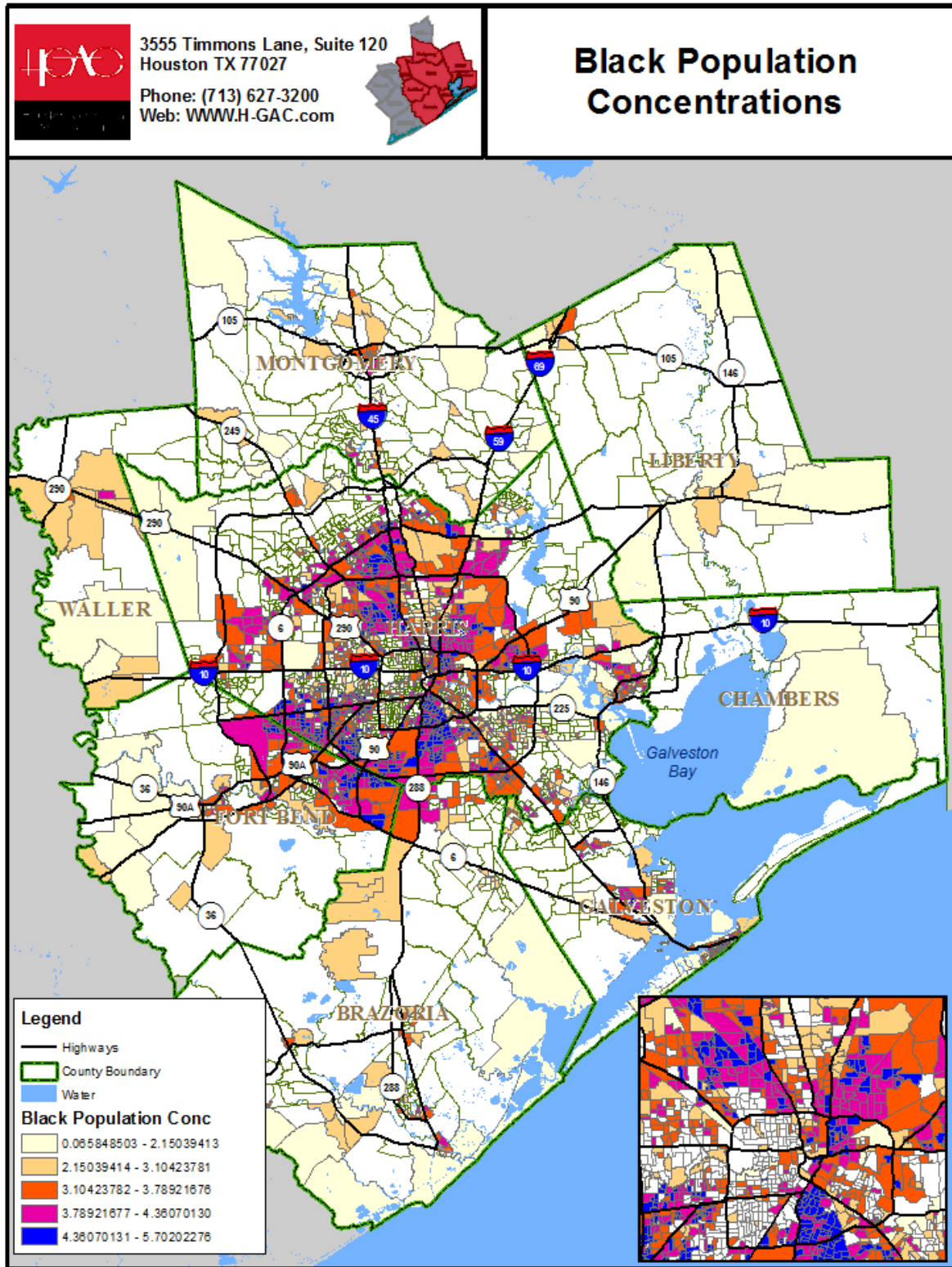
与黑人社区一样，拉美裔居民分布在休斯敦大都市区的中心地带周围，西部包括 Inner West Loop, the River Oaks - Greater Memorial - Katy 走廊在内的楔形地带除外（地图 4）。拉美裔居民聚居的居民区包括 Greater Eastwood - Lawndale - Wayside; Gulfton - Sharpstown - Alief; 以及 Northside Village。在许多市中心的居民区，拉美裔居民占多数，他们中的许多人与其他少数民族人口居住在一起。

亚裔社区：

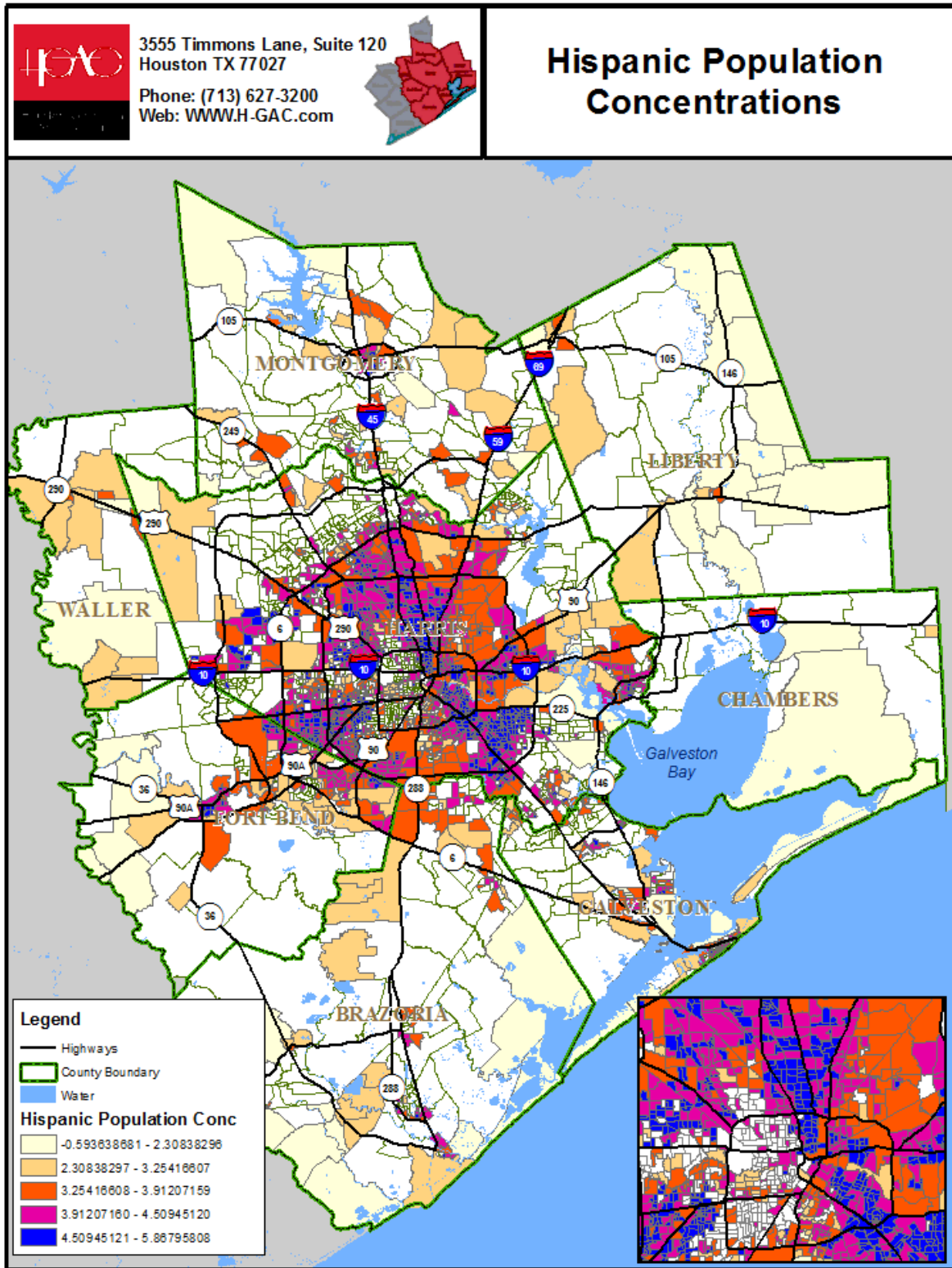
与其他种族群体相比，亚裔社区的隔离更为明显，他们的居住地主要位于休斯敦大都市区的西侧 - West Loop 和 6 号高速公路之间（地图 5）。亚裔社区在休斯敦西南部拥有很大的影响力：在 Sugarland，特别是在 Alief - Sharpstown - Westchase 超级街区，这个地方通常被称为“唐人街”。这个亚裔社区包括印度、中国、越南和韩国后裔。

少数民族聚居地的数据表明，该地区中某些地区的少数民族社区融合度很高，特别是在北部的超级街区（黑人和拉美裔居民高度集中）和 Alief 超级街区（黑人和亚裔居民高度集中）。但是，在白人人口高度集中的许多社区，少数民族居民大规模融合的情况相对较少（地图 6）。

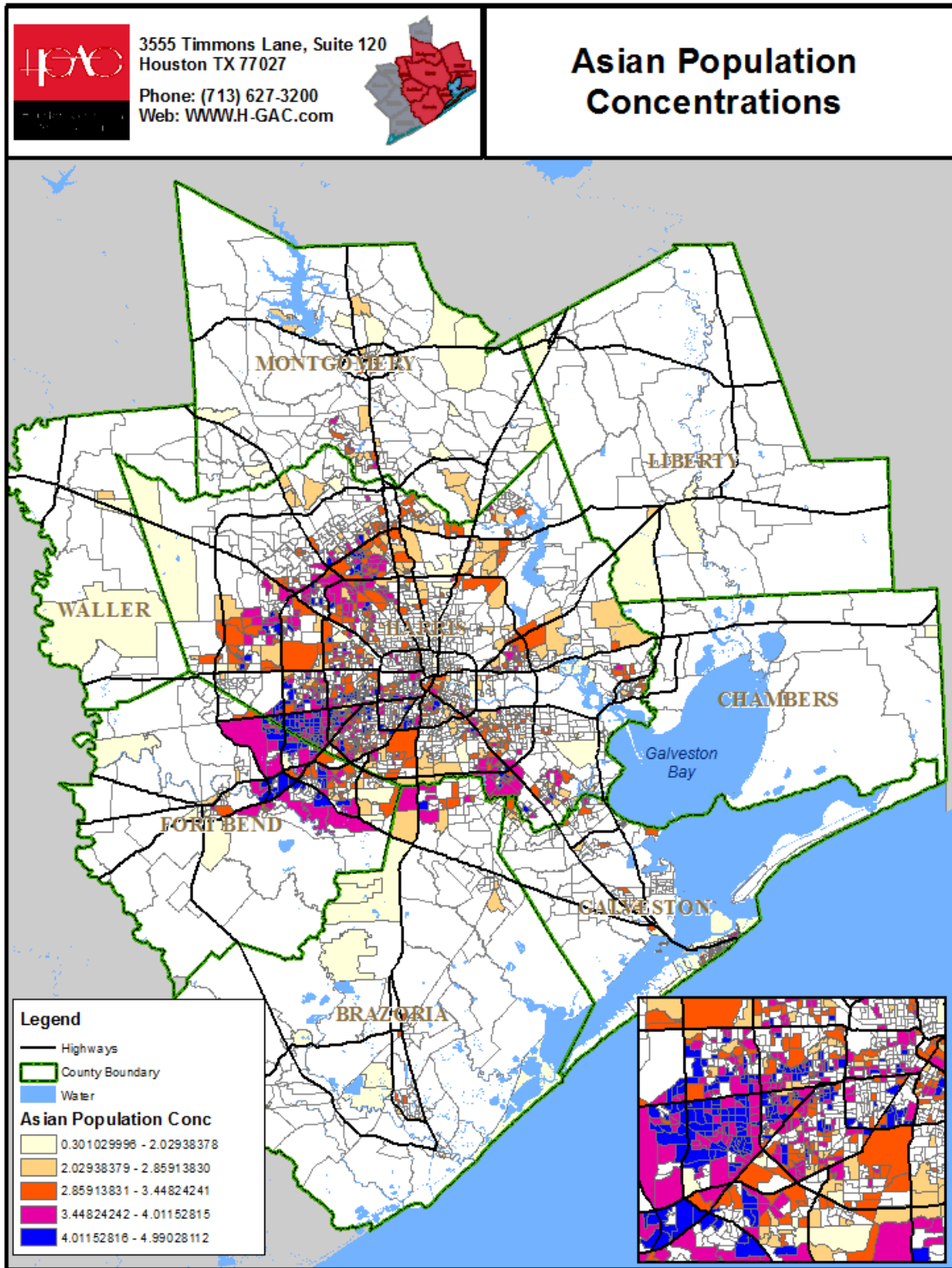
地图 3: 黑人人口聚居地 - 根据人口普查块组



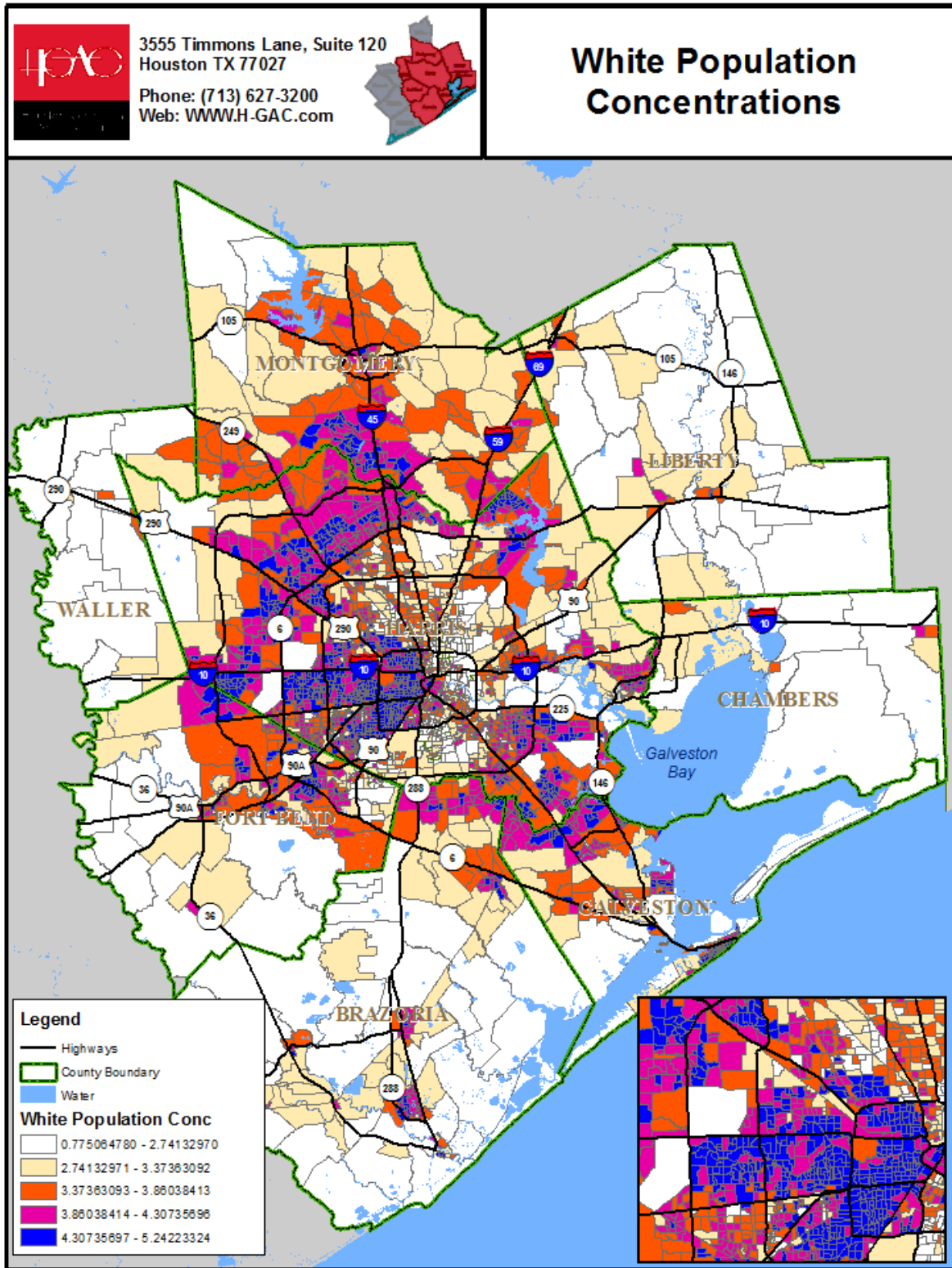
地图 4: 拉美裔人口聚居地 - 根据人口普查块组



地图 5: 亚裔人口聚居地 - 根据人口普查块组



地图 6: 白人人口聚居地 - 根据人口普查块组



3.2 环境公正分析

H-GAC在其2017年环境公正指南中发布了用于第六篇环境公正分析的最新社会经济地图。了解受保护社区的位置对于确定他们可能从项目或活动中受到哪些影响至关重要。此外，了解受保护社区的显著特点可以指导公共宣传工作，并为策略的选择提供信息，使他们能最大限度地参与规划过程。同时，充分了解受保护群体的需求和愿望将有助于向服务水平低下的社区战略性地分配有益的交通投资，并帮助选择适当的行动来避免、减少或减轻所发现的任何潜在不利项目影响。第12898号行政命令将需要环境公正监督的受保护群体定义为少数民族和低收入居民。

3.2.1 定义受保护群体

H-GAC采用了FTA和FHWA对少数民族的定义：（1）黑人：起源于非洲的任何黑人群的人；（2）西班牙裔或拉美裔：有墨西哥、波多黎各、古巴、中美洲或南美洲或其他西班牙文化或血统的人，不分种族；（3）亚裔美国人：起源于远东、东南亚或印度次大陆的任何当地民族的人；（4）美洲印第安人和阿拉斯加原住民：起源于北美洲、南美洲（包括中美洲）的任何当地民族，并通过部落联盟或社区认可来维持文化认同的人；（5）夏威夷原住民和其他太平洋岛民：起源于夏威夷、关岛、萨摩亚或其他太平洋岛屿的任何当地民族的人。低收入地位被定义为家庭收入水平等于或低于美国卫生和公众服务部（HHS）的现行贫困指导线。

3.2.2 阈值分析

通过阈值分析来确定对环境公正敏感的社区。H-GAC将休斯敦大都市区的阈值确定为社会经济指标的地区平均值加上一个标准偏差。超过此阈值的人口普查块组即被视为环境公正敏感区域。环境公正敏感区域占MPO地区地理面积的四分之一不到（24.3%），但超过一半（53%）的人口普查块组被确定为存在环境公正问题，人口超过该地区人口的一半（53%）（表5）。

表 5：人口普查块组的收入分布和少数民族地位

少数民族块组	占有所有块组的%	低收入块组	占有所有块组的%	EJ 块组*	占有所有块组的%
1,557	51.9%	510	17.0%	1589	53.0%

来源：美国人口普查局，2011-2015 美国社区调查五年估计。

*融合了少数民族和低收入群体的人口普查块组。

3.2.3 辅助环境公正指标

第 13166 号行政命令要求联邦机构和联邦基金受助者为英语水平有限（LEP）群体提供特殊的住所。尽管是为了执行第六篇审查，但在出于环境公正目的而受到保护的人中也存在 LEP 弱势条件。为了更好地满足各种服务水平低下和弱势群体中与环境公正监督有关的需求，H-GAC 为其环境公正分析确定了额外的人口统计指标。这些辅助指标及其与环境公正目的的相关性如下：

老年人 - *（年满 65 岁的人口）。*

通常，出行体验挑战与年龄密切相关。随着年龄的增长，出现出行体验挑战的几率也会增加。此外，老年人不太可能自己驾驶私人汽车，因此必须依靠公共交通服务或其他人来出行。老年人的地位对少数民族群体来说可能是一个明显的不利因素，特别是在贫困加剧的情况下。

英语水平有限（LEP） - *（用英语交流的能力低于“非常好”的 5 岁及以上人员）。*

不会说和理解英语可能成为获得交通服务和其他联邦投资相关福利的障碍。为了避免语言隔离造成限制，在分发有关公开活动参加机会的资料时必须特别留意这一群体。

无车家庭 - *（没有汽车的家庭）*

尽管不使用汽车只是一些人生活中的一个选择，但有些人确实离不开公共交通，他们必须依靠公共交通服务来满足其日常出行需求。他们因收入限制和/或残疾而无法拥有汽车。

女性当家的家庭 - *（由女性当家的家庭）*

女性当家的家庭常常和贫穷有着直接的关联。有年幼的受抚养子女加重了这些家庭的经济负担。

受教育程度有限（LEA） - *（没有高中文凭的年满 25 岁人员）。*

受教育程度有限的人通常职业选择也有限，除非进入一些独特的企业，否则通常会陷入贫困。有限的教育程度有时会与有限的有效英语沟通能力同时存在。

表 6：规划地区的环境公正人口规模比较

地区	少数民族人口	低收入人口	老年人口	受教育程度有限	无车家庭	女性当家的家庭	LEP 人口
得克萨斯州	25.1%	17.3%	11.7%	18.1%	5.8%	14.3%	14.2%
墨西哥湾岸区	34.4%	15.7%	9.3%	11.5%	5.4%	14.5%	17.0%
布拉斯托里亚县	25.3%	10.5%	10.2%	14.0%	4.2%	11.9%	7.9%
钱伯斯县	15.9%	10.6%	10.5%	16.9%	2.6%	7.0%	9.6%
本德堡县	47.5%	8.2%	8.8%	11.1%	2.3%	12.6%	13.0%
加尔维斯顿县	22.1%	13.9%	12.0%	12.5%	6.8%	13.1%	6.4%
哈里斯县	36.9%	18.0%	8.8%	20.4%	6.1%	15.6%	20.4%
自由县	19.2%	17.6%	12.1%	23.8%	5.5%	11.6%	6.5%
蒙哥马利县	13.6%	12.0%	11.5%	13.7%	3.4%	10.7%	8.1%
沃勒县	31.0%	18.2%	10.9%	21.9%	5.6%	13.4%	10.5%

来源：美国人口普查局，2011-2015 美国社区调查五年估计。

表 6 总结了 MPO 地区每个县的弱势群体比例。

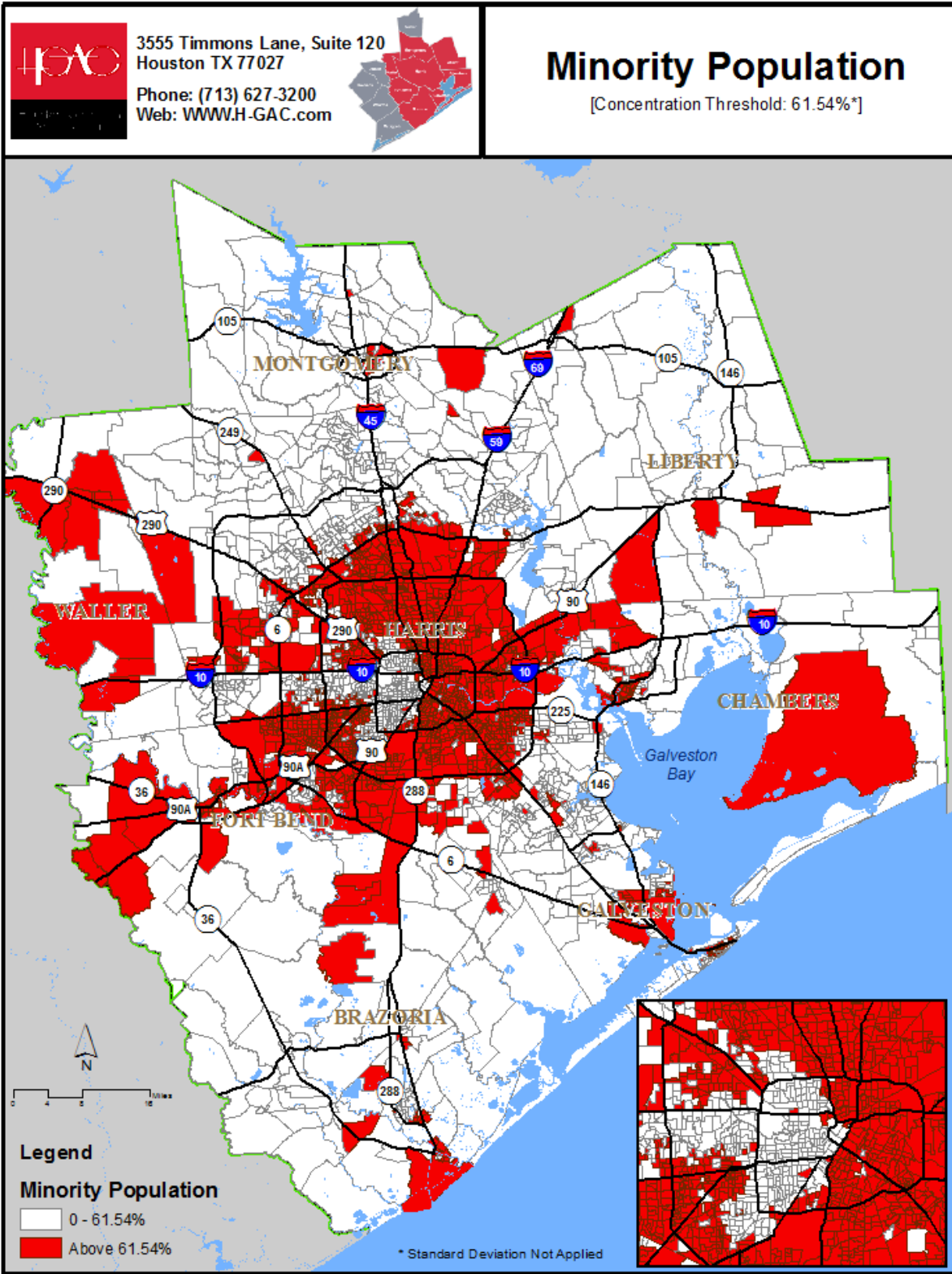
- 平均而言，MPO 地区约有 15.7% 的人生活在贫困线以下。沃勒县的贫困率最高（18.2%），其次是哈里斯县（18.0%）和自由县（17.6%）。本德堡县的贫困率最低（8.2%）。
- 本德堡县的少数民族居民占比最高（47.5%），其次是哈里斯县（36.9%）。少数民族居民占比最低的是钱伯斯县，占 15.9%。
- MPO 地区 8 个县中有 5 个县的少数民族人口占比超过 20%。8 个县中有 3 个县的少数民族人口占比超过 30%。
- MPO 地区的 LEP 人口规模从加尔维斯顿县的 6.4% 到哈里斯县的 20.4% 不等。
- 受教育程度有限人口占比较大的县包括自由县（23.8%）、沃勒县（21.9%）和哈里斯县（20.4%）。
- 除老年人口（8.8%）外，在每个弱势群体类别中的居民占比方面，哈里斯县超过了整个墨西哥湾岸区和得克萨斯州。
- MPO 地区的 LEP 人口占比（17.0%）高于整个得克萨斯州的平均水平（14.2%）。

以下地图显示了对环境公正敏感的社区，因为它们超出了环境公正问题的集中度阈值。



此空间特意留空

地图 7: 少数民族人口高度集中的人口普查块组

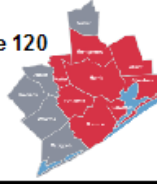


地图 8: 低收入家庭高度集中的人口普查块组



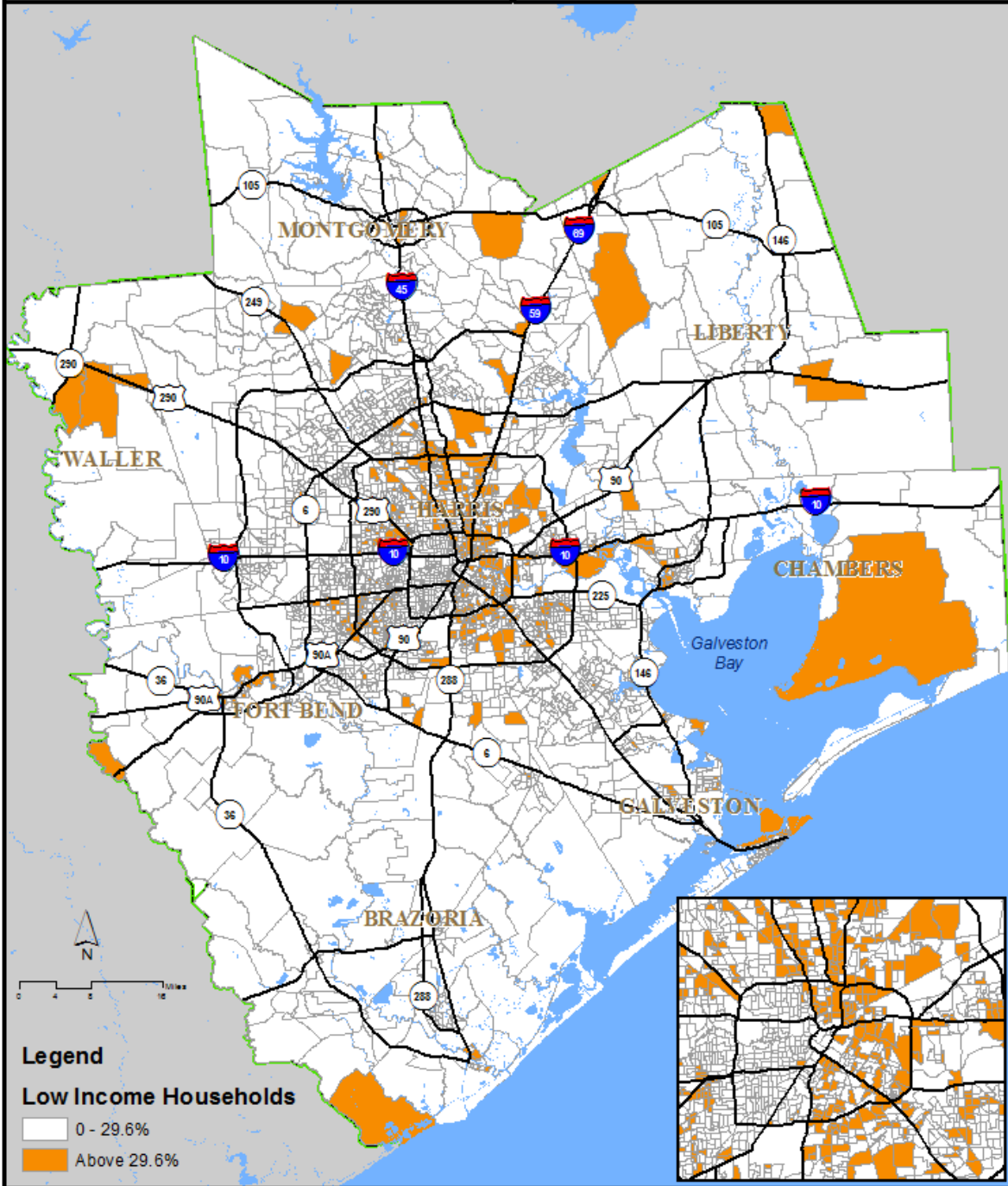
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston TX 77027

Phone: (713) 627-3200
Web: WWW.H-GAC.com



Low-Income Households

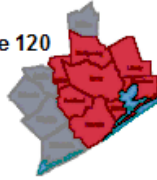
[Concentration Threshold: 29.6%]



地图 9: 老龄人口高度集中的人口普查块组



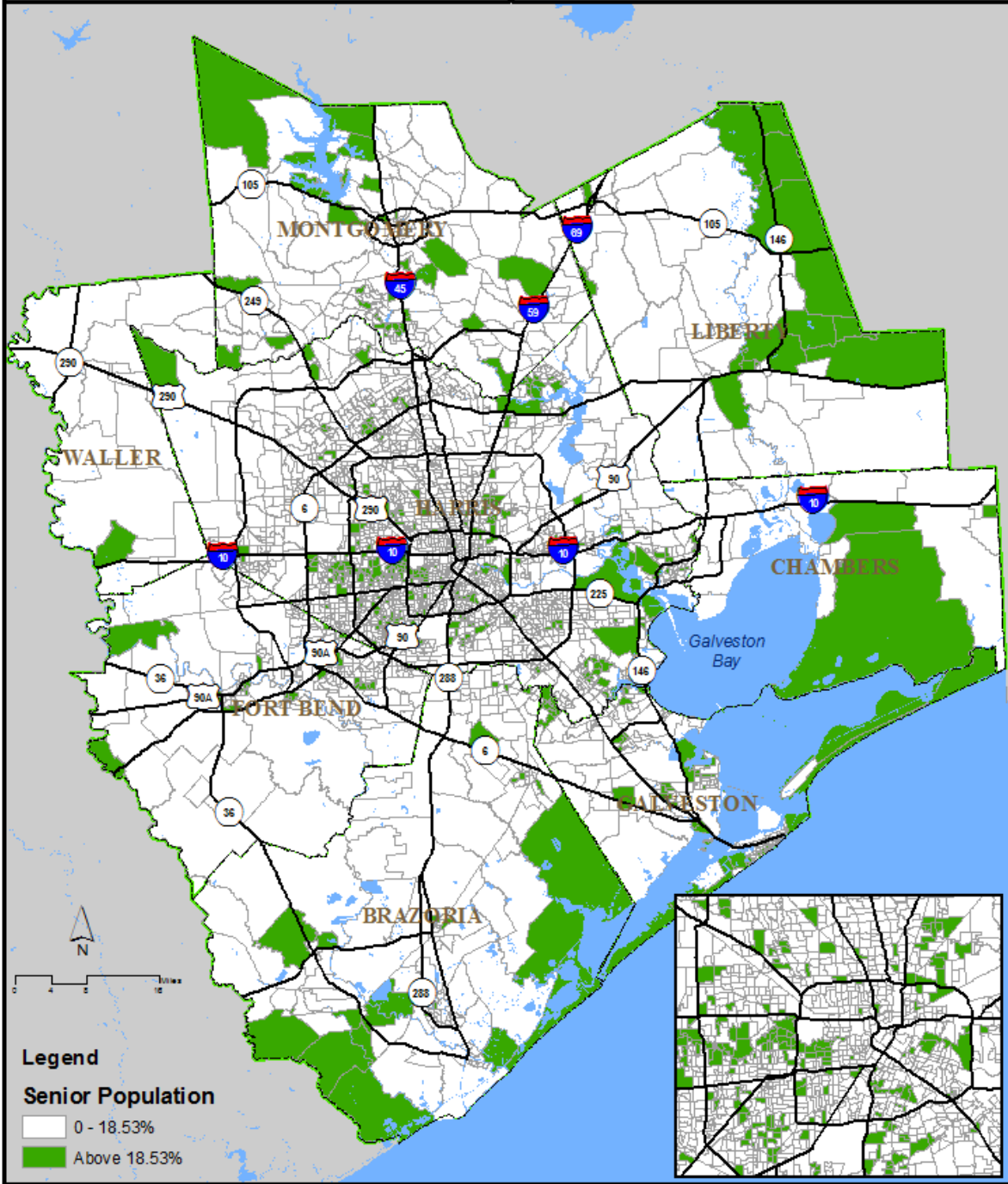
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston TX 77027
Phone: (713) 627-3200
Web: WWW.H-GAC.com



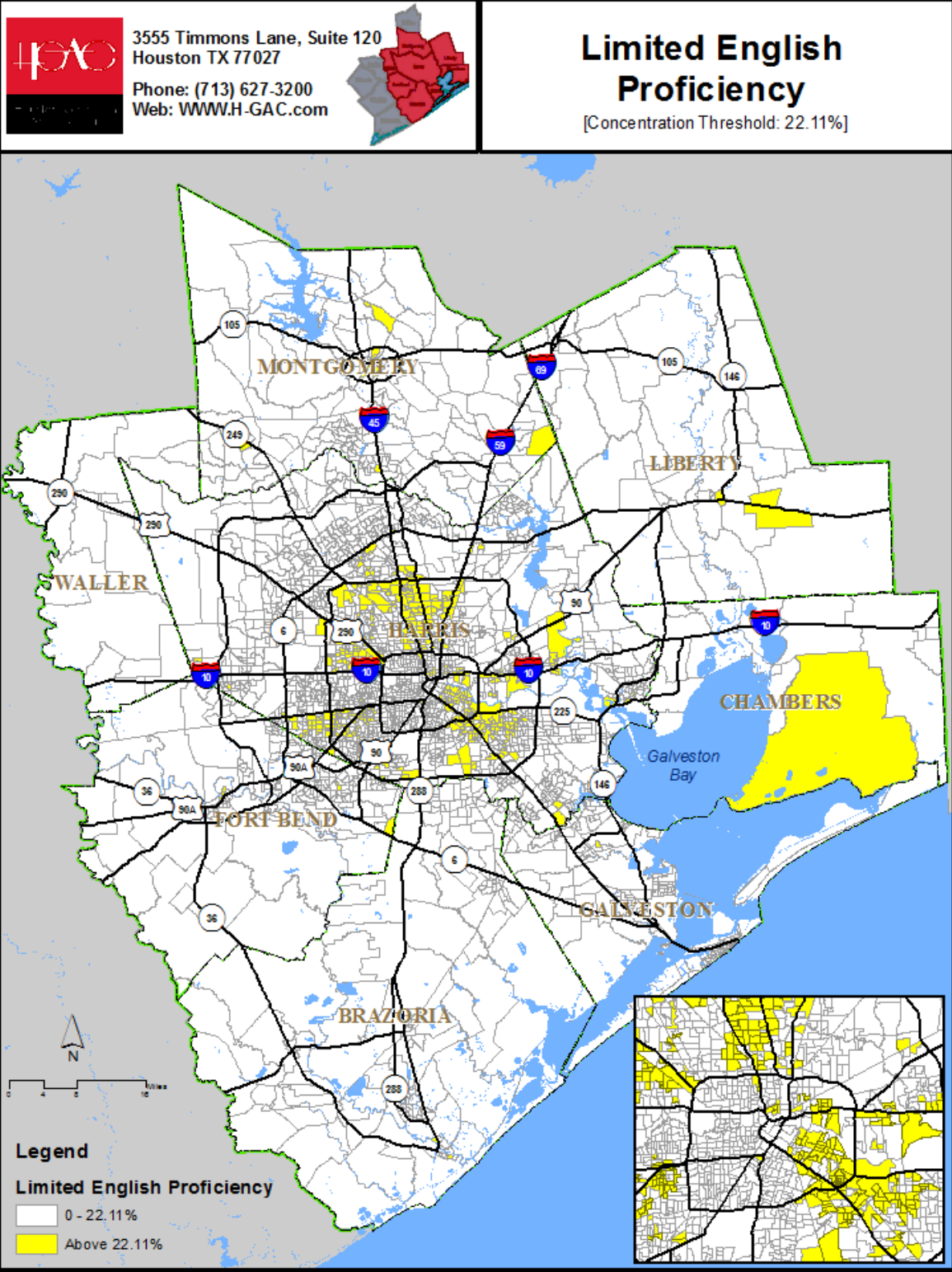
Senior Population

(65 Years and Over)

[Concentration Threshold: 18.53%]



地图 10: LEP 人口高度集中的人口普查块组

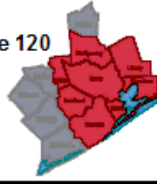


地图 11: 无车家庭高度集中的人口普查块组



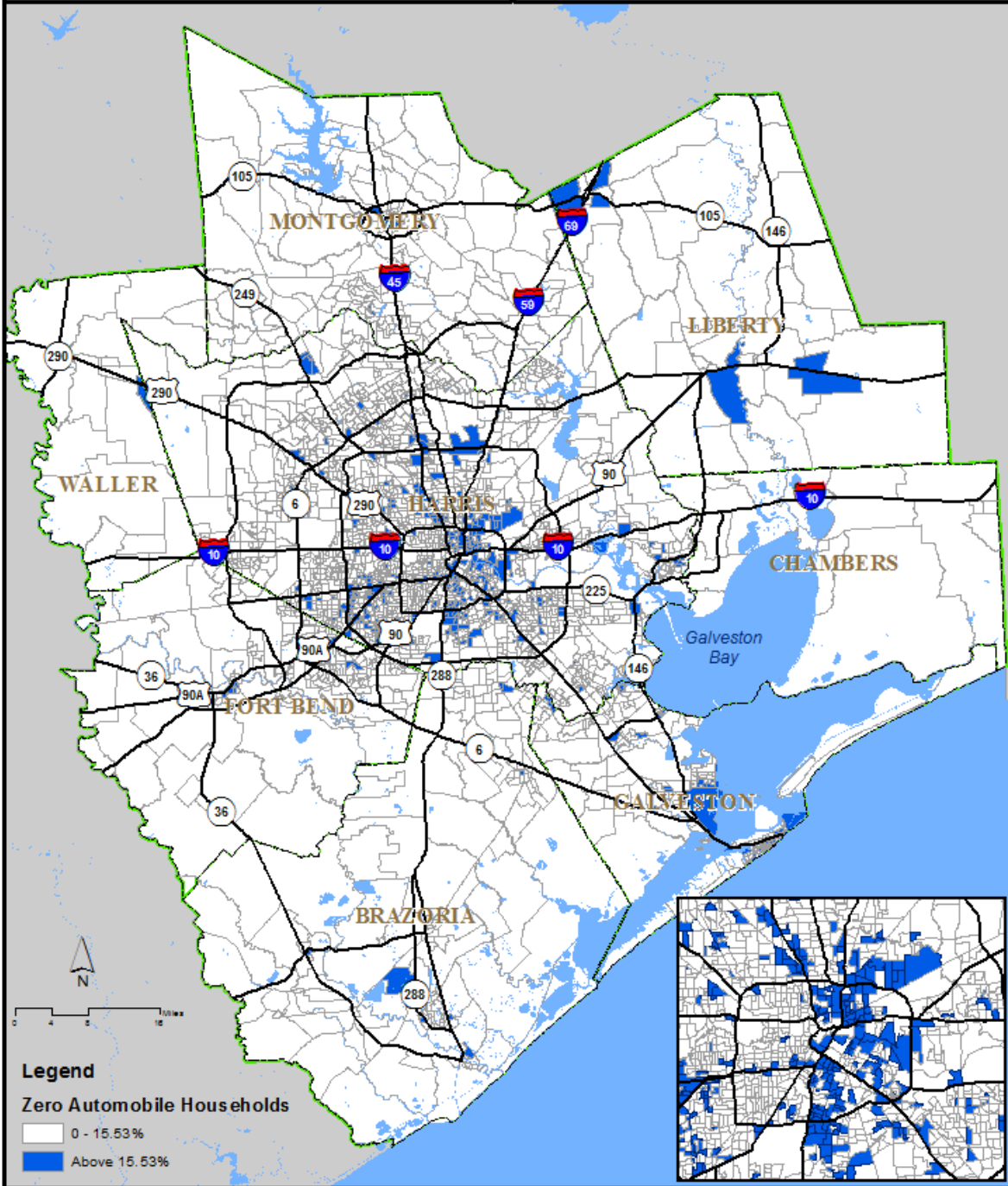
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston TX 77027

Phone: (713) 627-3200
Web: WWW.H-GAC.com



Zero Automobile Households

[Concentration Threshold: 15.53%]

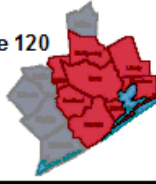


地图 12: 女性当家的家庭高度集中的人口普查块组



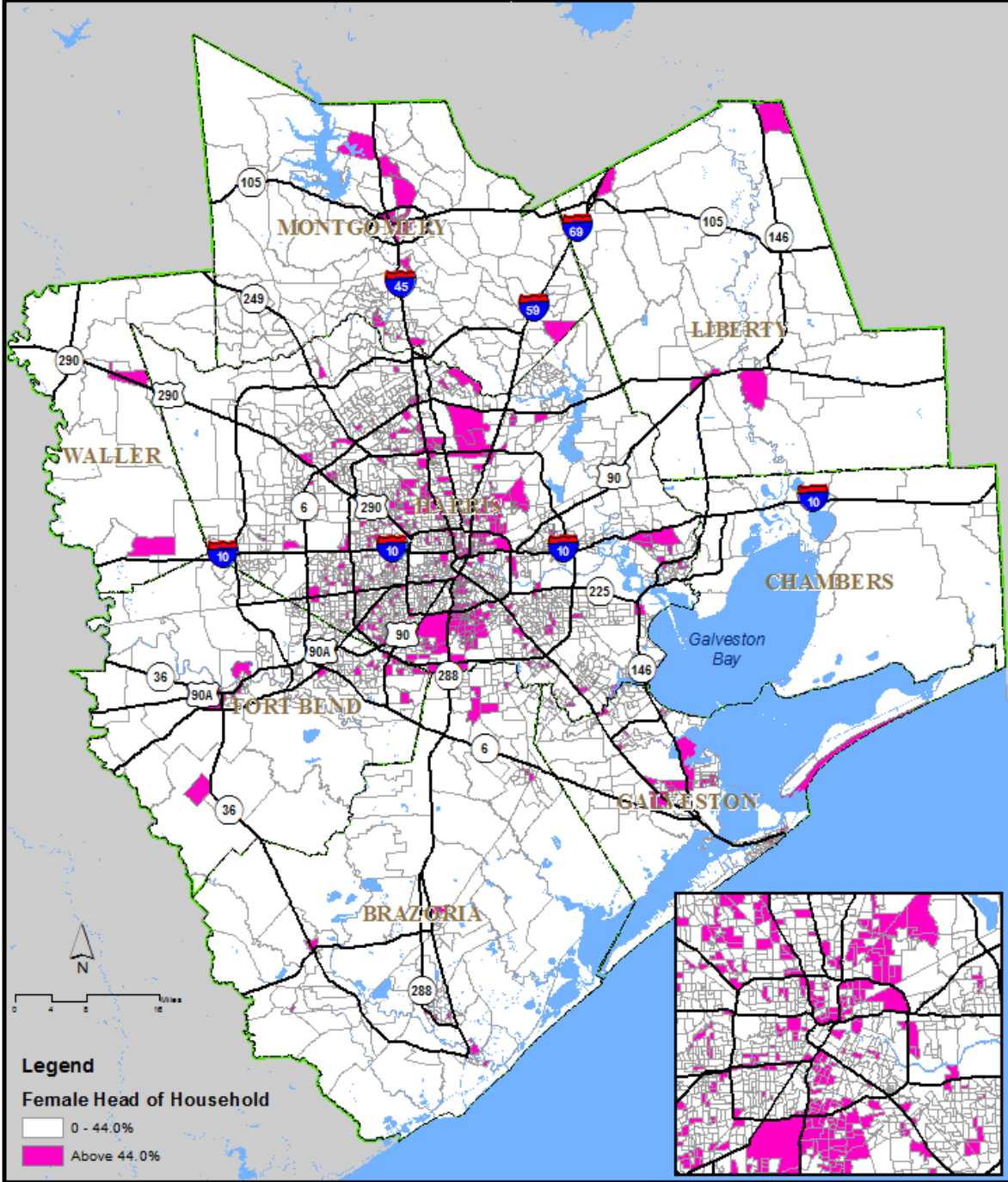
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston TX 77027

Phone: (713) 627-3200
Web: WWW.H-GAC.com



Female Head of Household

[Concentration Threshold: 44.0%]

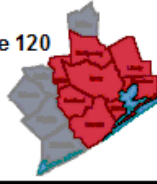


地图 13: LEA 人口高度集中的人口普查块组



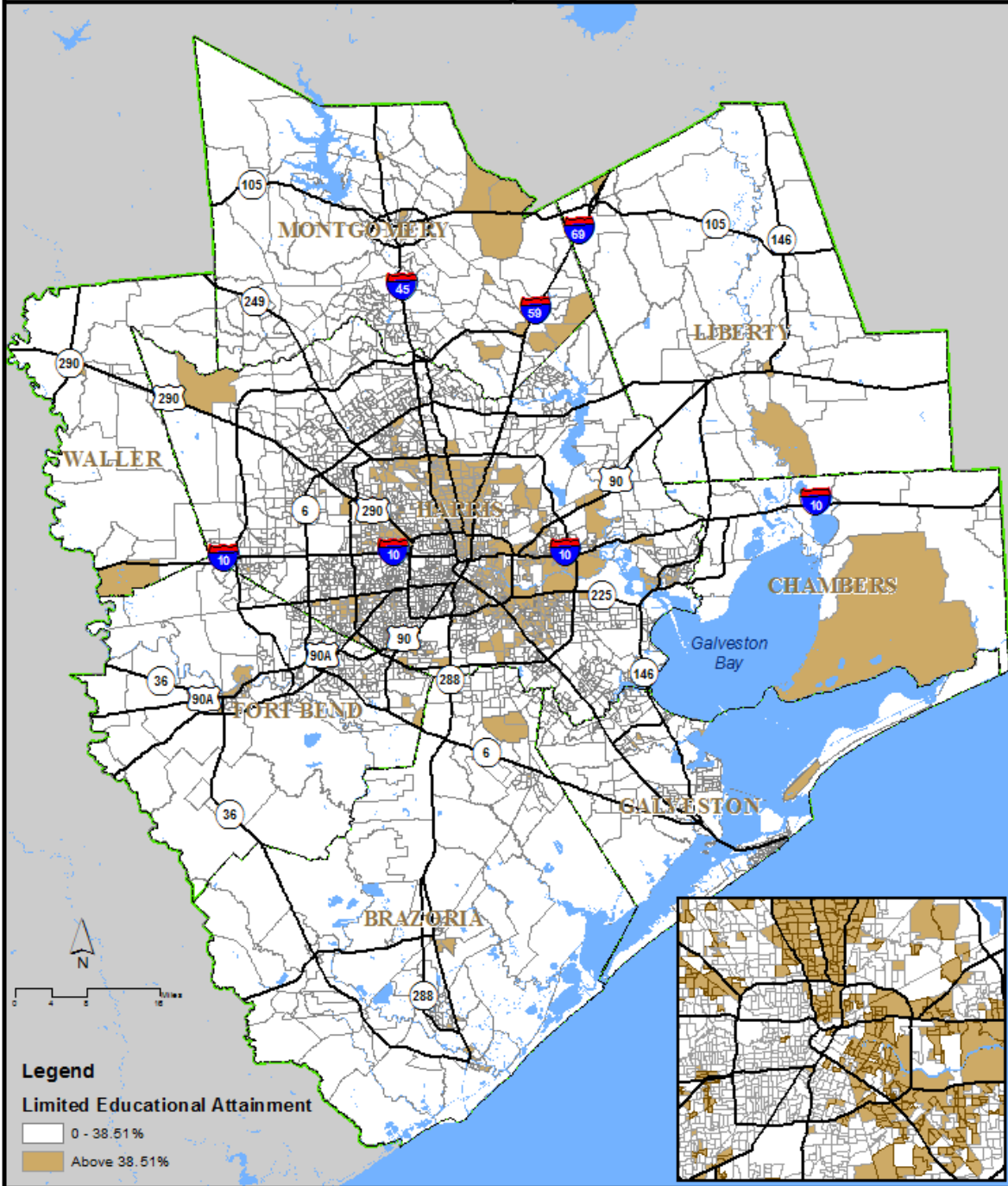
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston TX 77027

Phone: (713) 627-3200
Web: WWW.H-GAC.com



Limited Educational Attainment

[Concentration Threshold: 38.51%]

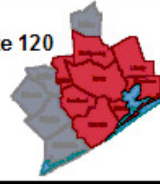


地图 14: 残疾群体高度集中的人口普查块组



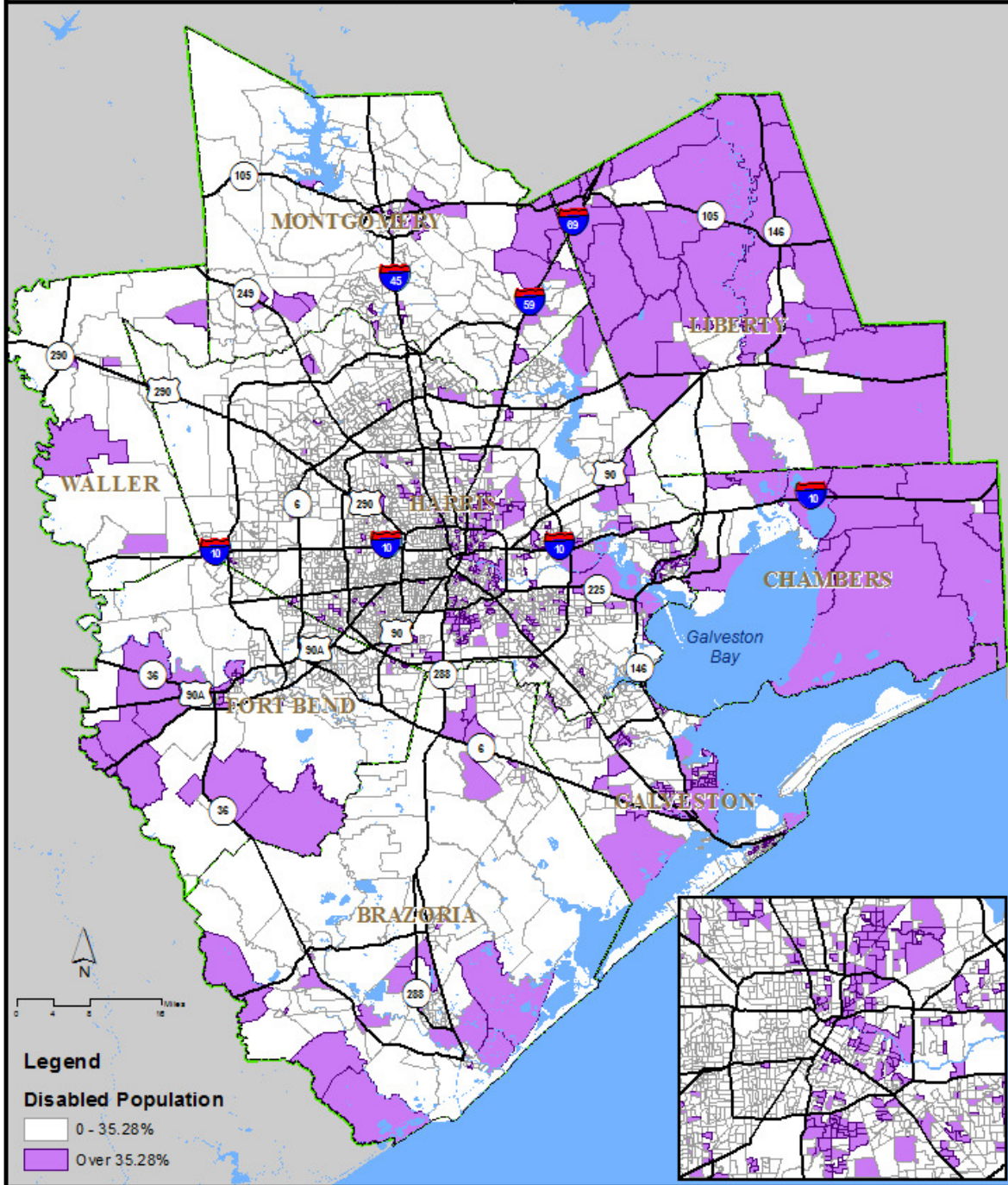
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston TX 77027

Phone: (713) 627-3200
Web: WWW.H-GAC.com



Disabled Population

[Concentration Threshold: 35.28%]



3.2.4 弱勢集中

在 H-GAC 的交通公平性分析中，少数民族和低收入地位是环境公正考虑因素的主要弱势标志。现已发现一些弱势指标在一些人口普查块组中高度集中。除了少数民族和/或低收入地位，在拥有一个或多个次级弱势指标的人口普查块组中，还存在着“弱势集中”现象。虽然每个环境公正群体都是一个受关注的社区，但 H-GAC 将居民集中出现 4 个或更多社会经济困难指标的社区确定为“非常弱势的”社区（地图 15）。可以说，一个受到多种困难因素困扰的社区在面对自然灾害造成的不利条件或发展活动造成的流离失所时，将缺乏复原能力。

表 7：低收入和少数民族地位的弱势集中度

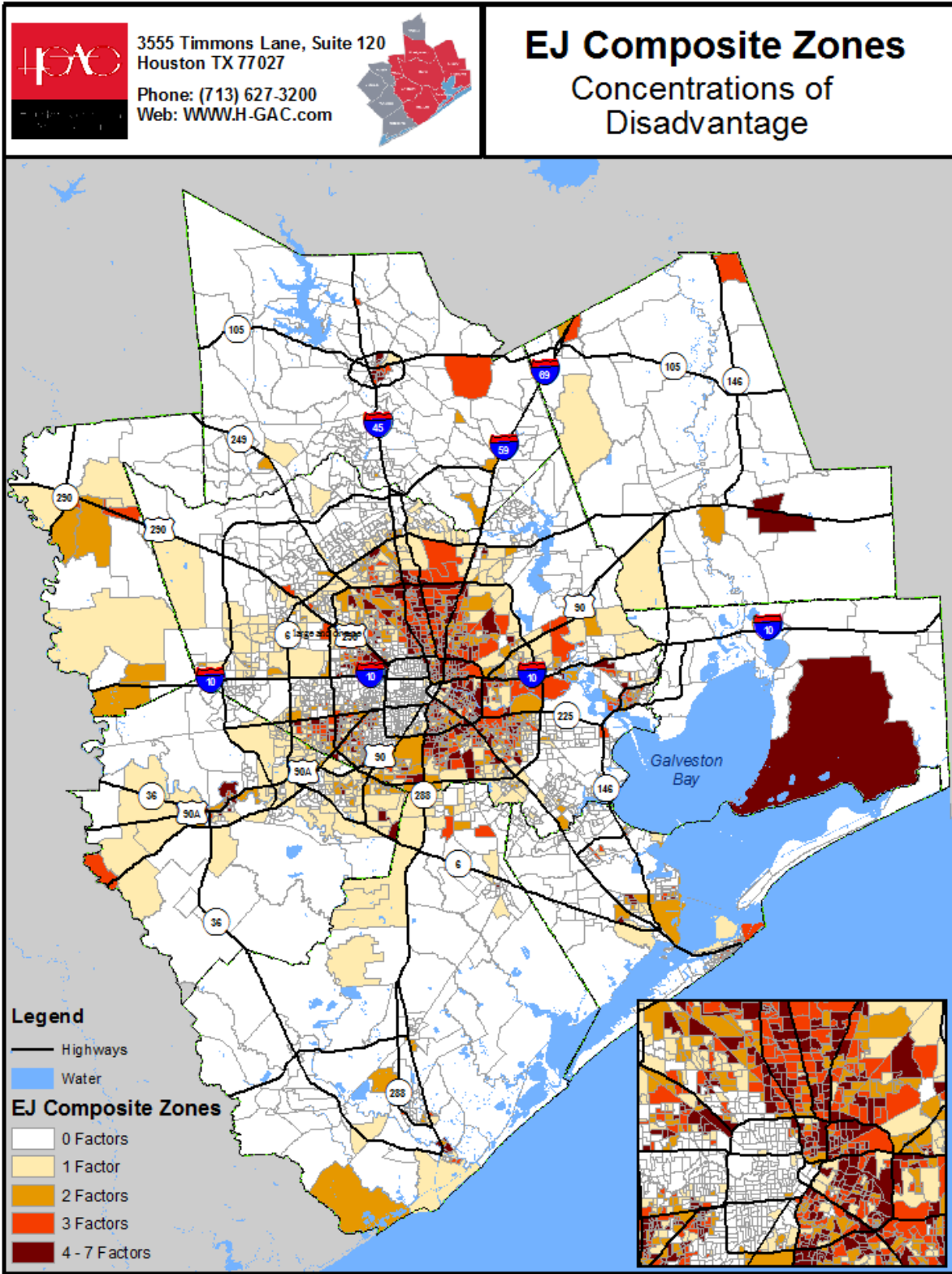
指标数量	占有所有块组的 %	少数民族块组	占少数民族块组的 %	低收入块组	占低收入块组的 %
0	47.1%	0	0.0%	0	0.0%
1	17.4%	513	32.9%	10	2.0%
2	11.7%	338	21.7%	46	9.0%
3	11.6%	342	22.0%	121	23.7%
4	7.8%	232	14.9%	205	40.2%
5	3.7%	111	7.1%	107	21.0%
6	0.7%	20	1.3%	20	3.9%
7	0.03%	1	0.1%	1	0.2%

来源：美国人口普查局，2011-2015 美国社区调查五年估计。

在 MPO 中被确定为环境公正敏感区域的 1589 个人口普查块组中，366 个或 23% 的区域被定性为非常弱势的区域。与作为少数民族成员相比，贫穷状况更容易导致相关人员受到多种不利因素的影响。H-GAC 使用了所有这些信息来模拟交通对 MPO 地区最脆弱人口有何影响。

此空间特意留空

地图 15: 弱势集中的人口普查块组



3.3 识别少数民族人口的出行体验需求

3.3.1 公众参与

H-GAC 以地区交通计划为基础，建立了完善的交通规划流程。确定少数民族、低收入群体和其他弱势群体有何出行体验需求的主要方法是开展有效的公众参与计划。联邦要求公众在交通规划过程中不断参与，以便在制定实质性决策之前和期间充分考虑各种社区需求和利益范围。经过公众参与过程进行了适当指导的规划决策往往更具可持续性，因为它们考虑到了所有利益相关者的需要和利益，包括少数民族、低收入群体和其他弱势群体。MPO 的公众参与工作旨在激发人们发表评论，并提供对出行体验问题、该地区居民面临的需求和挑战的讨论线索。MPO 工作人员会记录这些意见，并在制定相关的地区交通计划和出行体验研究时加以考虑。

MPO 向服务水平低下人群的宣传越来越注重利用社区伙伴关系。H-GAC 与关注种族/族裔的社区伙伴合作，获取有关少数民族和低收入人群有何需求的关键反馈，并设法更多地接触目标人群。MPO 宣传人员继续与民间团体和居民区协会搞好关系，抓住机会在少数民族和低收入居民区的现有社区活动和居民区集会上进行演示并获得反馈。

3.3.2 协调交通规划

H-GAC 确定少数民族、低收入群体和其他弱势群体有何出行体验需求的另一种重要方式是通过定向的交通研究。一个很好的例子就是地区协调交通计划（RCTP）。H-GAC 开展了墨西哥湾岸区协调交通规划流程，旨在查明并记录现有交通服务的差距，并量化整个 H-GAC 13 县墨西哥湾沿岸规划地区内未得到满足的交通服务需求。地区协调交通计划的目的是在整个地区建立有效和高效的交通服务，改进优先考虑群体的出行体验选择，包括残疾人、65 岁及以上的老人、低收入人群、英语水平有限的人、青少年和退伍军人。此群体中很大一部分是少数民族和低收入居民。特别值得关注的是，规划地区中的郊县和农业县居民只能享受零星的、通常并不方便的交通服务，或者根本没有交通服务。

RCTP 已于 2017 年更新。在更新过程中举行了几次公开会议和开放日活动、研讨会、典型群体研究和实地调查。交通清单和利益相关者机构调查列举了已有的交通服务公司，并记录了他们的服务、车队资源、市场区域和运营范围。受访者包括人力服务机构、公共交通机构、学区、私营非营利组织和市/县政府机构。RCTP 更新研究中记录了现有交通网络的覆盖范围，并试图找出改善交通服务交付方面进行地区协调的障碍和机会。“运输的力量”研讨会为专门小组成员提供了一个论坛，讨论他们对地区伙伴关系和交通公司间开展合作的专家意见。小组成员提出了一种观点，即通过利用个别服务和现有资金，可以使交通服务覆盖该地区主要交通公司未提供服务的那些群体。

RCTP 制定流程的一个关键组成部分是运输需求指数 (TNI) 和差距分析研究，该研究评估了 H-GAC 政府地区委员会的 13 个县的实际交通服务需求相对水平，并确定了现有运输服务欠缺的区域。推导运输需求指数时考虑了一些社会经济因素。其中包括人口密度、家庭收入、6-17 岁儿童占比、残疾人、老年人口数量以及没有汽车的家庭数量。我们使用 RCTP 研究成果来决定如何优先改善目标群体的交通服务。



3.4 交通公平性分析

可以通过少数民族和其他弱势群体的交通规划和决策流程参与质量，以及交通利益分配的公平性及其相关负担来评估第六篇反歧视计划的有效性。H-GAC 执行了一系列广泛的地理空间和定量技术分析，以生成该地区的交通公平性概况。这些分析审查了交通投资的分布情况，以及交通网改善所带来的出行体验优势如何惠及受保护社区和不受保护社区。结果表明，州和地方交通合作伙伴为该地区居民提供了获得各种机会、社区设施和重要服务的能力。

本节包含与该机构执行的各种交通公平性分析有关的汇编地图、图表和表格。还评估了交通计划和投资对环境公正敏感区域、列为非常弱势的环境公正敏感区域和非环境公正敏感区域的影响。

此空间特意留空

地图 16: H-GAC 十年计划中的主要交通投资 (2017 - 2026)

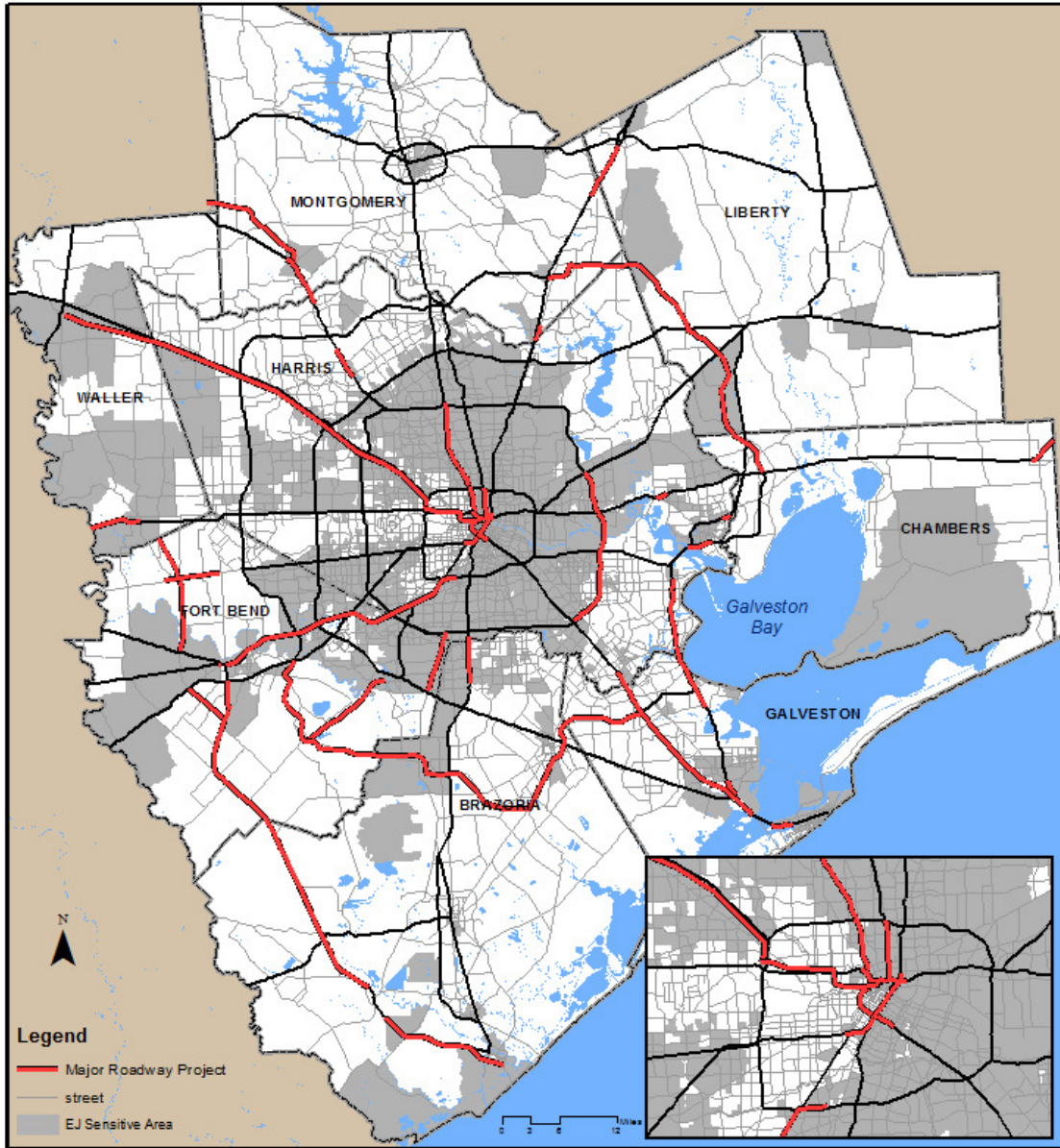


表 8: H-GAC 十年计划中的主要投资 (2017 - 2026)

	EJ 目标区域	非常弱势的 EJ 目标区域	非 EJ 目标区域
项目数量 (项目占比)	77/124 (62%)	28/124 (23%)	110/124 (89%)
项目成本 (预算占比)	17,299,192,141 (83%)	10,206,081,459 (49%)	18,110,893,331 (86%)

来源: H-GAC 十年计划 (2017 - 2026 财年)

地图 17: H-GAC 十年计划中的地方道路投资 (2017 - 2026)

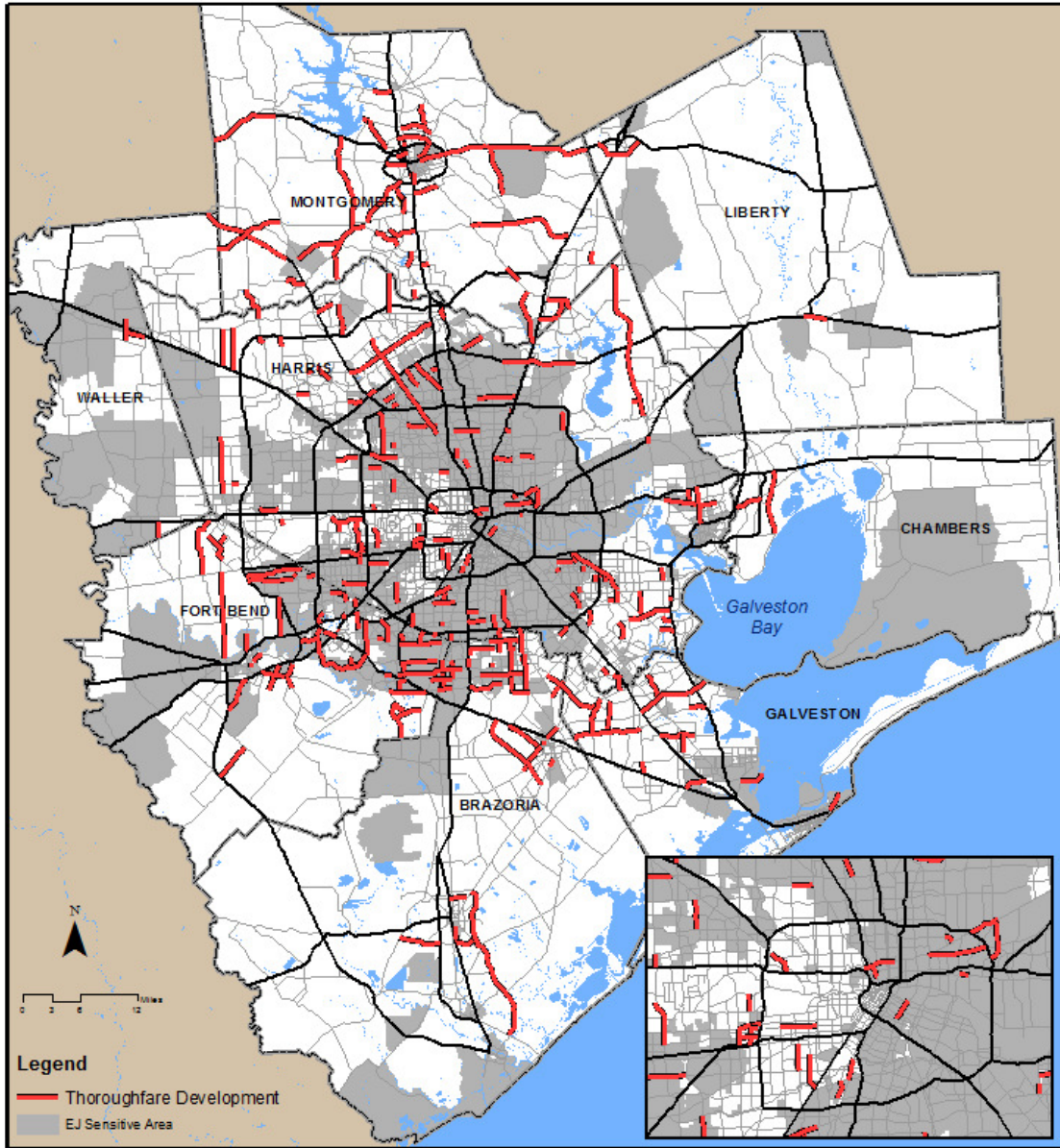


表 9: H-GAC 十年计划中的地方道路改善项目 (2017 - 2026 财年)

	EJ 目标区域	非常弱势的 EJ 目标区域	非 EJ 目标区域
项目数量 (项目占比)	98/149 (66%)	21/149 (14%)	116/149 (78%)
项目成本 (预算占比)	1,883,026,217 (50%)	331,286,749 (9%)	3,272,353,545 (88%)

来源: H-GAC 十年计划 (2017 - 2026 财年)

地图 18：地区收费公路分析：H-GAC 2040 RTP 更新版中的拟议收费设施

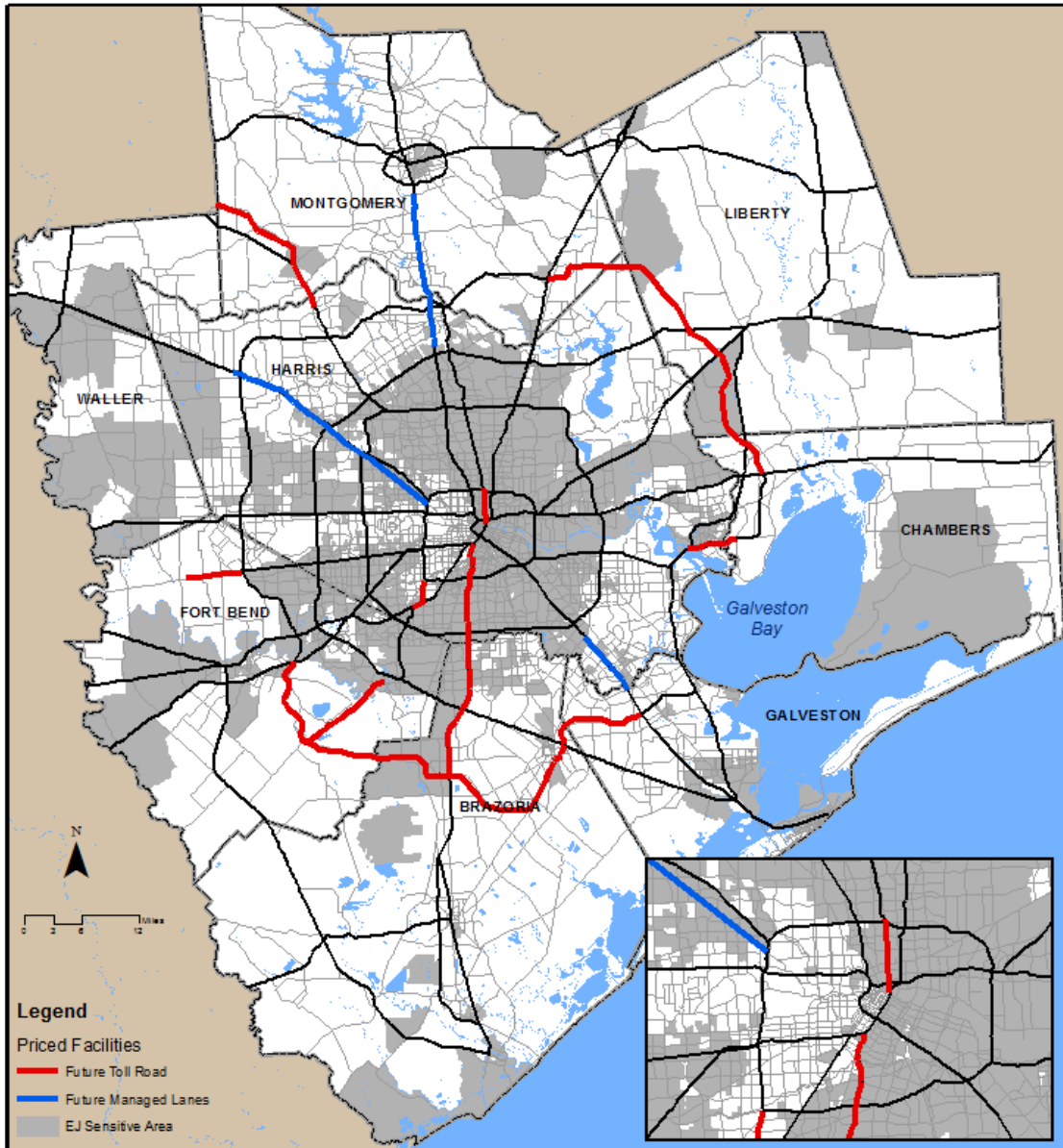


表 10：地区收费公路分析：服务水平 - 早高峰时段（早上 6-9 点）

道路类别	2017 年		2040 年统一交通网		2040 年非建造交通网	
	LOS	在该类别的占比	LOS	在该类别的占比	LOS	在该类别的占比
免费公路	A-B-C D-E F	85.4% 10.5% 4.1%	A-B-C D-E F	71.8% 10.2% 18.0%	A-B-C D-E F	71.3% 9.8% 18.9%
收费公路	A-B-C D-E F	94.9% 3.6% 1.5%	A-B-C D-E F	81.3% 8.8% 10.0%	A-B-C D-E F	76.1% 10.6% 13.3%
主干线	A-B-C D-E F	93.3% 4.3% 2.4%	A-B-C D-E F	83.8% 8.8% 7.4%	A-B-C D-E F	83.6% 8.4% 7.9%
其他干线	A-B-C D-E F	95.0% 3.8% 1.2%	A-B-C D-E F	85.6% 7.5% 6.9%	A-B-C D-E F	84.9% 7.7% 7.4%
收费站	A-B-C D-E F	97.9% 1.2% 0.9%	A-B-C D-E F	92.2% 3.3% 4.6%	A-B-C D-E F	91.0% 3.7% 5.3%
匝道	A-B-C D-E F	91.2% 3.8% 5.0%	A-B-C D-E F	87.0% 3.8% 9.3%	A-B-C D-E F	86.2% 4.4% 9.4%
临街道路	A-B-C D-E F	93.2% 3.9% 2.9%	A-B-C D-E F	84.1% 6.6% 9.3%	A-B-C D-E F	82.8% 6.9% 10.3%
HOV	A-B-C D-E F	92.8% 5.7% 1.5%	A-B-C D-E F	72.5% 6.9% 20.6%	A-B-C D-E F	52.7% 19.8% 27.5%
HOT	A-B-C D-E F	88.2% 8.7% 3.0%	A-B-C D-E F	75.7% 7.7% 16.6%	A-B-C D-E F	64.9% 16.1% 19.0%

来源：H-GAC出行需求模型，2017年。

表11：地区收费公路分析：汽车和公交模式的上班便利性

EJ 类别	汽车 30 分钟内到达工作地点			公交 60 分钟内到达工作地点		
	2017 年	2040 年统一交通网	2040 年非建造交通网	2017 年	2040 年统一交通网	2040 年非建造交通网
非 EJ	854,979	793,196	786,446	1,872,643	1,798,243	1,766,642
所有 EJ	1,421,506	1,496,144	1,484,508	2,520,834	2,874,770	2,852,519
少数民族	1,421,506	1,582,842	1,579,597	2,578,044	3,000,809	2,980,488
低收入	1,748,741	1,911,711	1,898,613	2,646,059	3,156,093	3,142,314
LEP	1,803,397	2,009,788	1,998,758	2,731,861	3,271,198	3,258,878
女性当家的家	1,634,122	1,815,543	1,803,334	2,551,605	3,006,048	2,989,101
无车家庭	1,819,396	2,129,759	2,117,936	2,670,658	3,302,170	3,291,869
LEA	1,747,191	1,897,956	1,884,909	2,709,158	3,235,743	3,221,056
老年人	1,526,818	1,662,046	1,650,729	2,429,841	2,846,640	2,831,602
非常弱势	1,957,150	2,264,518	2,252,147	2,776,351	3,432,997	3,423,531

来源：H-GAC出行需求模型，2017年。

表 12: 地区收费公路分析: 2040 年 HBW 人员出行 - 早高峰平均出行用时

生产区域	2040 年 HBW 人员出行的潜在时间节省分布	2040 年 HBW 人员出行次数		2040 年统一交通网		2040 年非建造交通网	
				使用收费道路的平均出行用时 (分钟)	使用免费道路的平均出行用时 (分钟)	使用收费道路的平均出行用时 (分钟)	使用免费道路的平均出行用时 (分钟)
EJ 区域	候选 (使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程)	730,582	17.3%	33.84	37.22	34.77	37.75
	非候选 (使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程)	1,455,407	34.4%	17.12	17.52	17.25	17.67
非 EJ 区域	候选 使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程	914,175	21.6%	49.68	54.97	52.81	56.97
	非候选 使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程	1,131,611	26.7%	20.54	21.09	20.79	21.38
	总计	4,231,775	100.0%	-	-	-	-

来源: H-GAC 出行需求模型, 2017 年。

表 13: 地区收费公路分析: 2040 年候选和非候选 HBW 人员出行 - 按出行起点划分

出行分类	EJ 区域		非 EJ 区域	
	预计行程	占比	预计行程	占比
候选 使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程	730,582	33.4%	914,175	44.7%
非候选 使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程	1,455,407	66.6%	1,131,611	55.3%
总计 (在全部行程中的%)	2,185,989 (51.7%)	100.0%	2,045,786 (48.3%)	100.0%

来源: H-GAC 出行需求模型, 2017 年。

表 14：地区收费公路分析：2040 年 HBNW 人员行程 - 24 小时平均出行用时（分钟）

生产区域	HBNW 人员出行的潜在时间节省分布	2040 年 HBNW 人员出行次数		2040 年统一交通网		2040 年非建造交通网	
				使用收费道路的平均出行用时（分钟）	使用免费道路的平均出行用时（分钟）	使用收费道路的平均出行用时（分钟）	使用免费道路的平均出行用时（分钟）
EJ 区域	使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程	1,099,720	6.1%	23.86	26.62	24.29	26.76
	使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程	8,149,688	44.9%	9.45	9.58	9.46	9.60
非 EJ 区域	使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程	1,584,998	8.7%	32.56	36.47	34.00	37.20
	使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程	7,307,924	40.3%	11.16	11.45	11.20	11.49
总计		18,142,329	100.0%				

在建造和非建造交通网中，免费道路和收费道路选项的 24 小时平均出行用时（ATL）分钟数。早高峰平均出行用时（ATL）分钟数差异。

表 15：地区收费公路分析：2040 年 HBNW 人员出行的平均出行用时差异

生产区域	HBNW 人员出行的潜在时间节省分布	2040 年 HBNW 人员出行次数	收费道路选项的 ATL 差异（非建造 ATL-统一交通网 ATL）	免费道路选项的 ATL 差异（非建造 ATL-统一交通网 ATL）
EJ 区域	使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程	1,099,720	0.43 分钟	0.14 分钟
	使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程	8,149,688	0.01 分钟	0.02 分钟
非 EJ 区域	使用新收费道路可节省 0+ 分钟的行程	1,584,998	1.44 分钟	0.73 分钟
	使用新收费道路不能节省 0+ 分钟的行程	7,307,924	0.04 分钟	0.04 分钟

2040 年 HBNW 人员出行的 24 小时平均出行用时差异

地图 19: 8 县 TMA 地区的徒步-脚踏车设施的分布

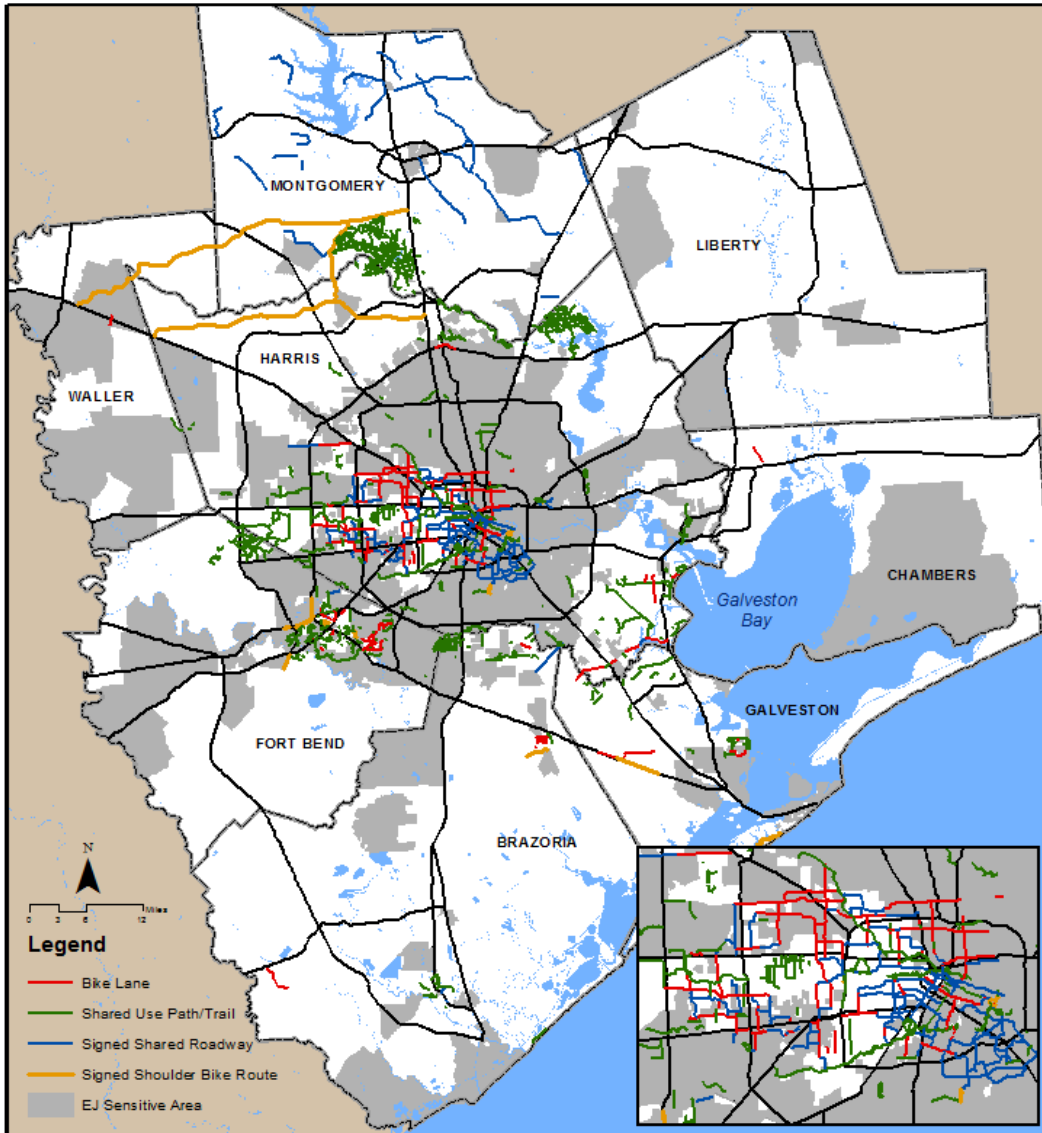


表 16: 8 县 TMA 地区的自行车道基础设施

徒步-自行车设施	地区总计	非 EJ 区域	交通网中的%	EJ 区域	交通网中的%	非常弱势的 EJ	交通网中的%
自行车道	174 英里	89 英里	51%	85 英里	49%	24 英里	14%
共用道路	811 英里	544 英里	67%	267 英里	33%	22 英里	3%
已确定的共用道路	281 英里	185 英里	66%	97 英里	34%	24 英里	9%
已确定的路肩自行车道	103 英里	83 英里	80%	20 英里	20%	1 英里	1%
总计	1,370 英里	901 英里	66%	469 英里	34%	70 英里	5%

来源: H-GAC 地区 2014 年自行车道计划

地图 20: METRO 地方道路和快速公交线 - 大概运行时间

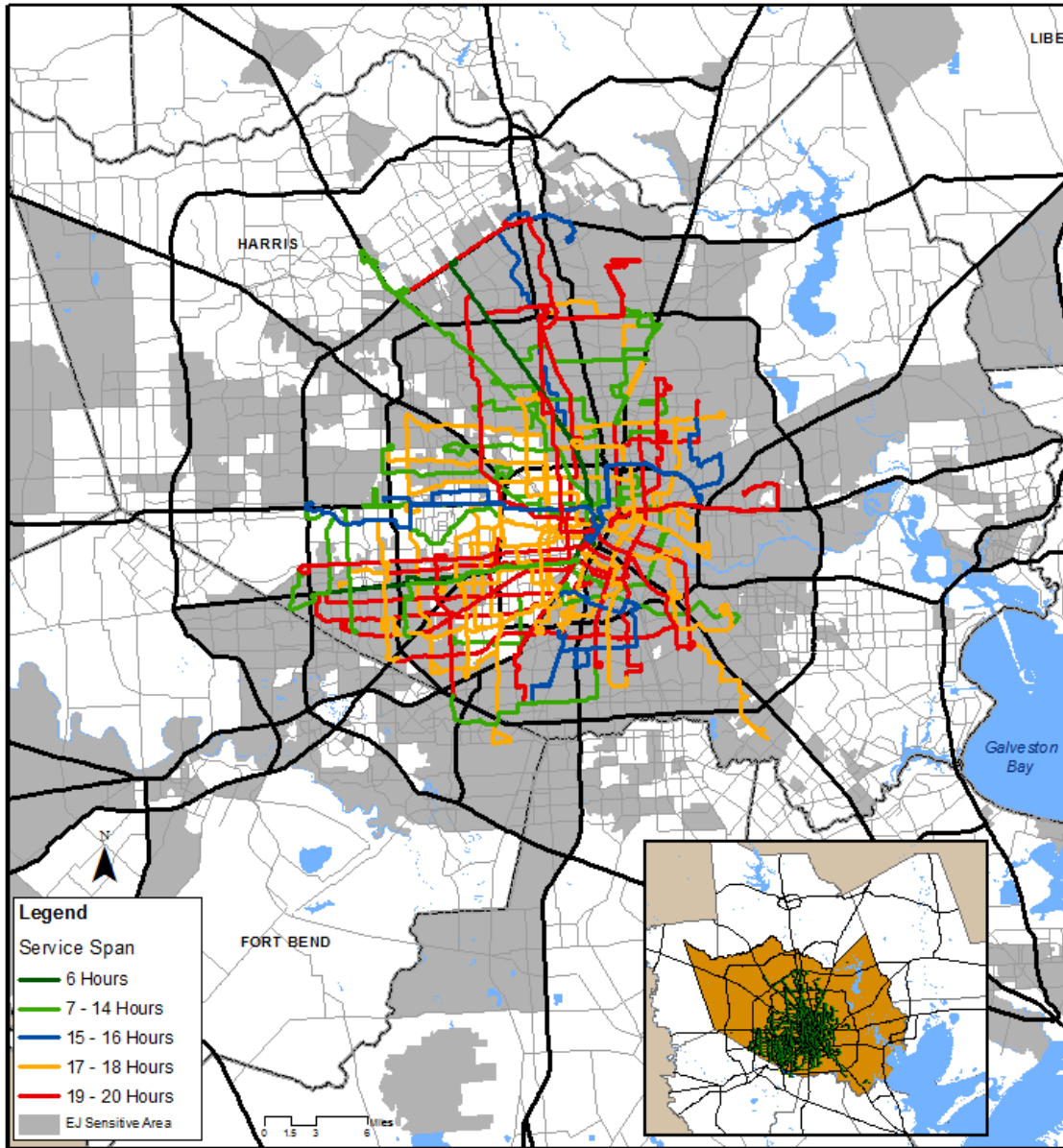
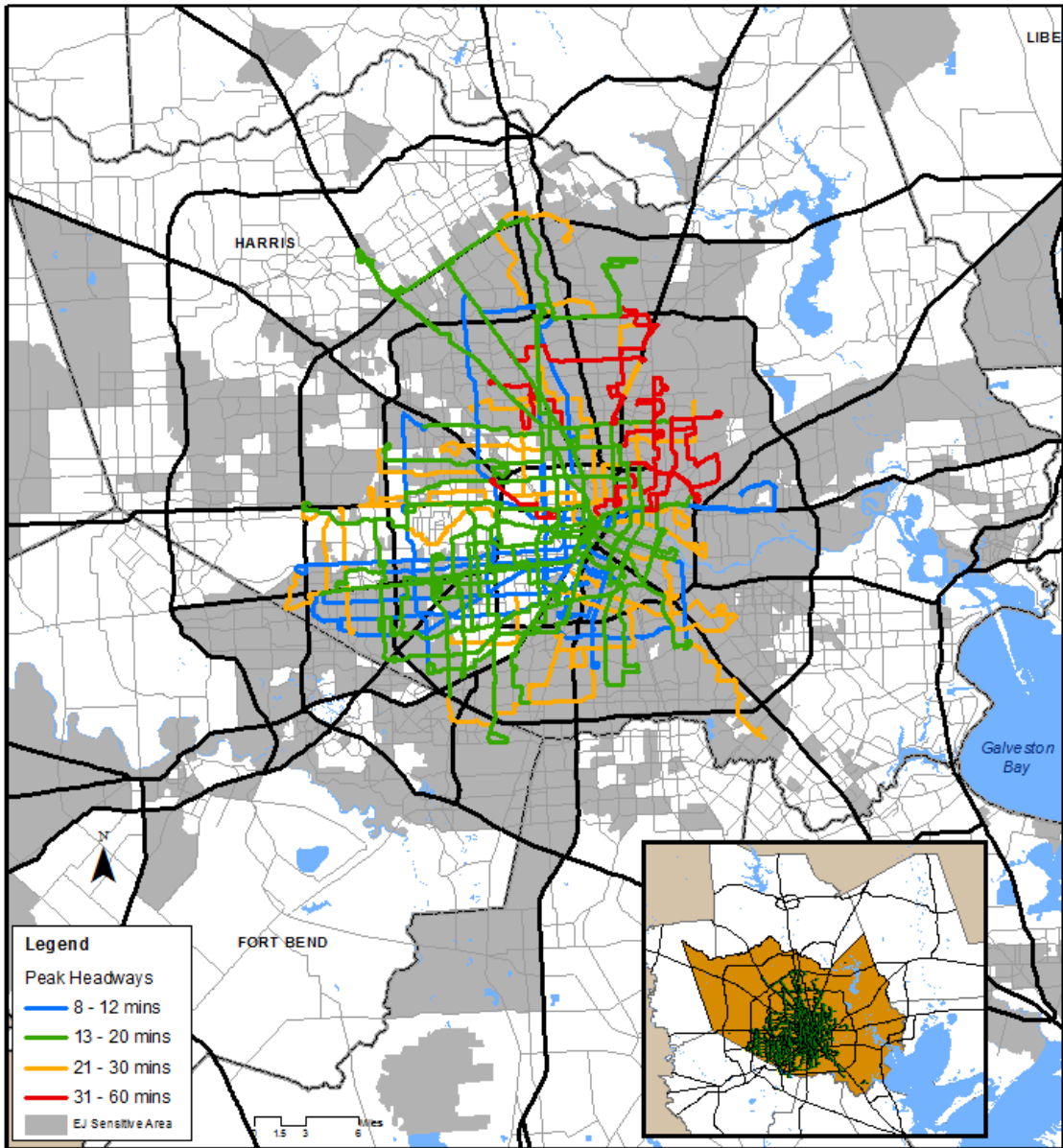


表 17: 休斯顿大都市区的 METRO 公交车站分布

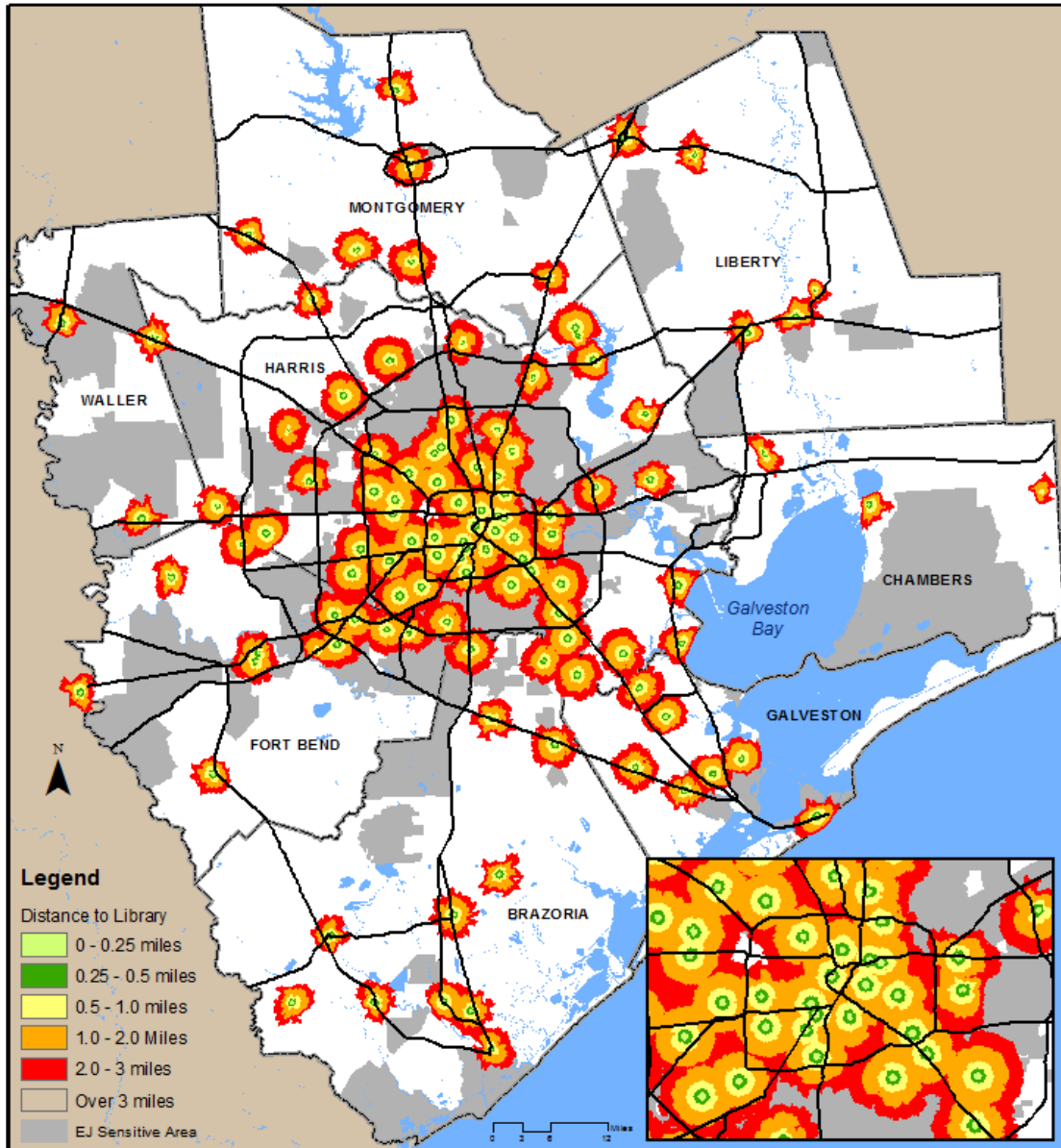
	公交车站数量	公交车站占比
EJ 区域	6,223	69%
非 EJ 区域	2,755	31%
EJ - 非常弱势*	2,235	25%
总计	8,978	100%

来源: 哈里斯县城市高速运输管理局, 2017年。* 环境公正区域的子集

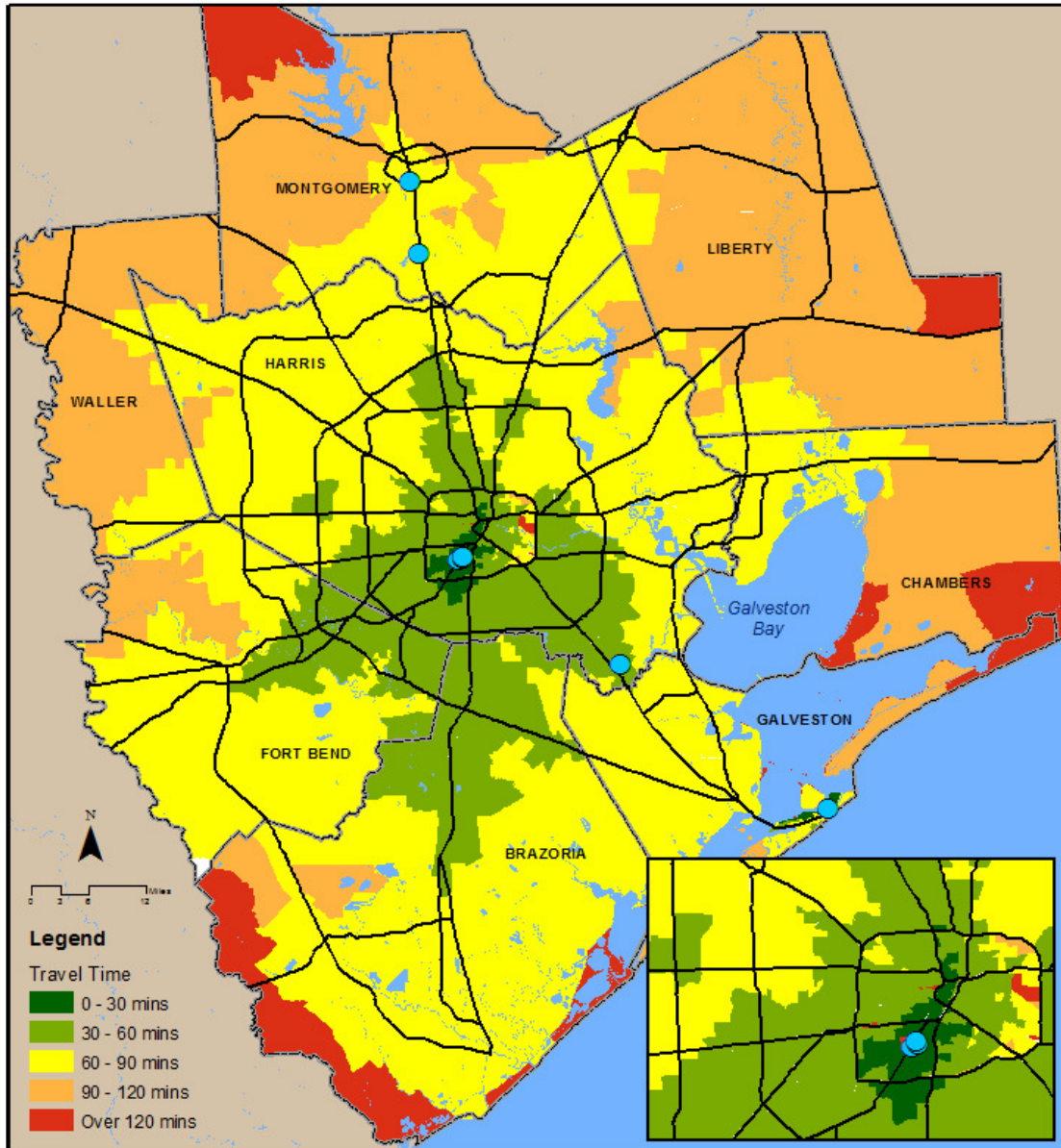
地图 21: METRO 公交线路 - 高峰期行车间隔时间



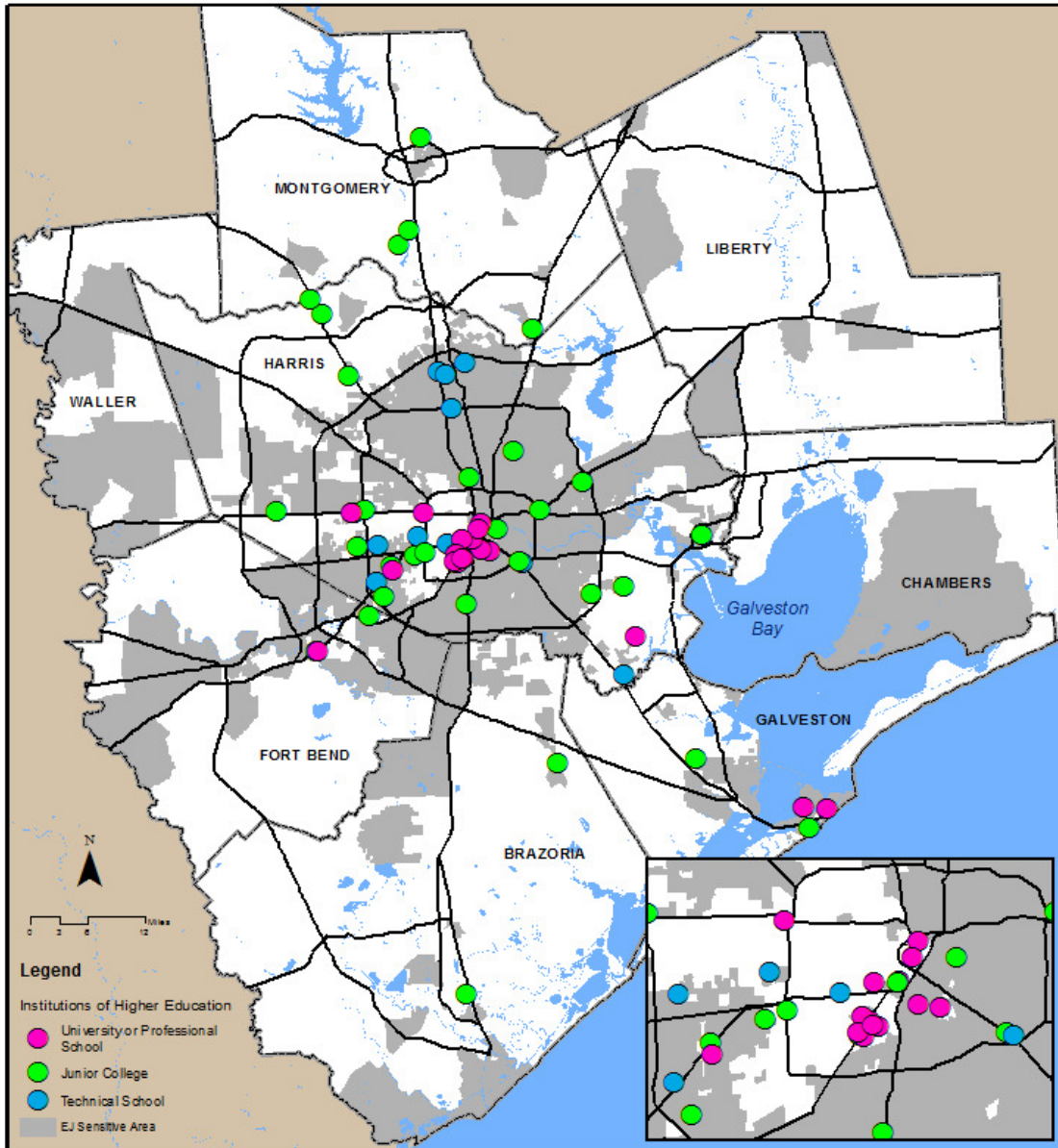
地图 22: 8 县 TMA 地区的县图书馆设施的旅行车站



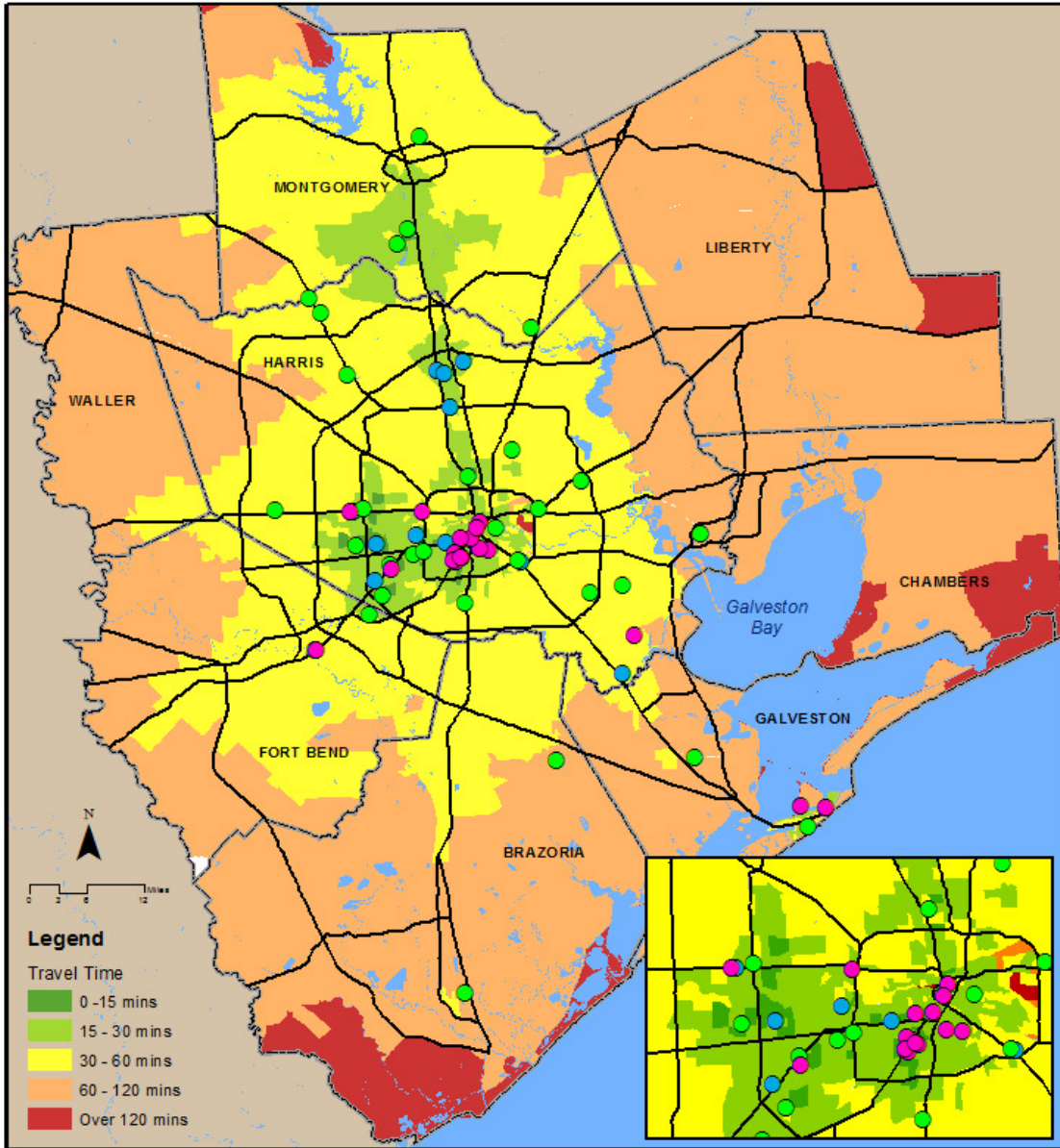
地图 23：前往 8 县 TMA 地区高水平创伤中心的行程时间



地图 24: 8 县 TMA 地区的高等学校



地图 25: 前往 8 县 TMA 地区高等学校的行程时间



地图 26: 休斯敦西南部的撞车事故密度 (2007 - 2016 年)

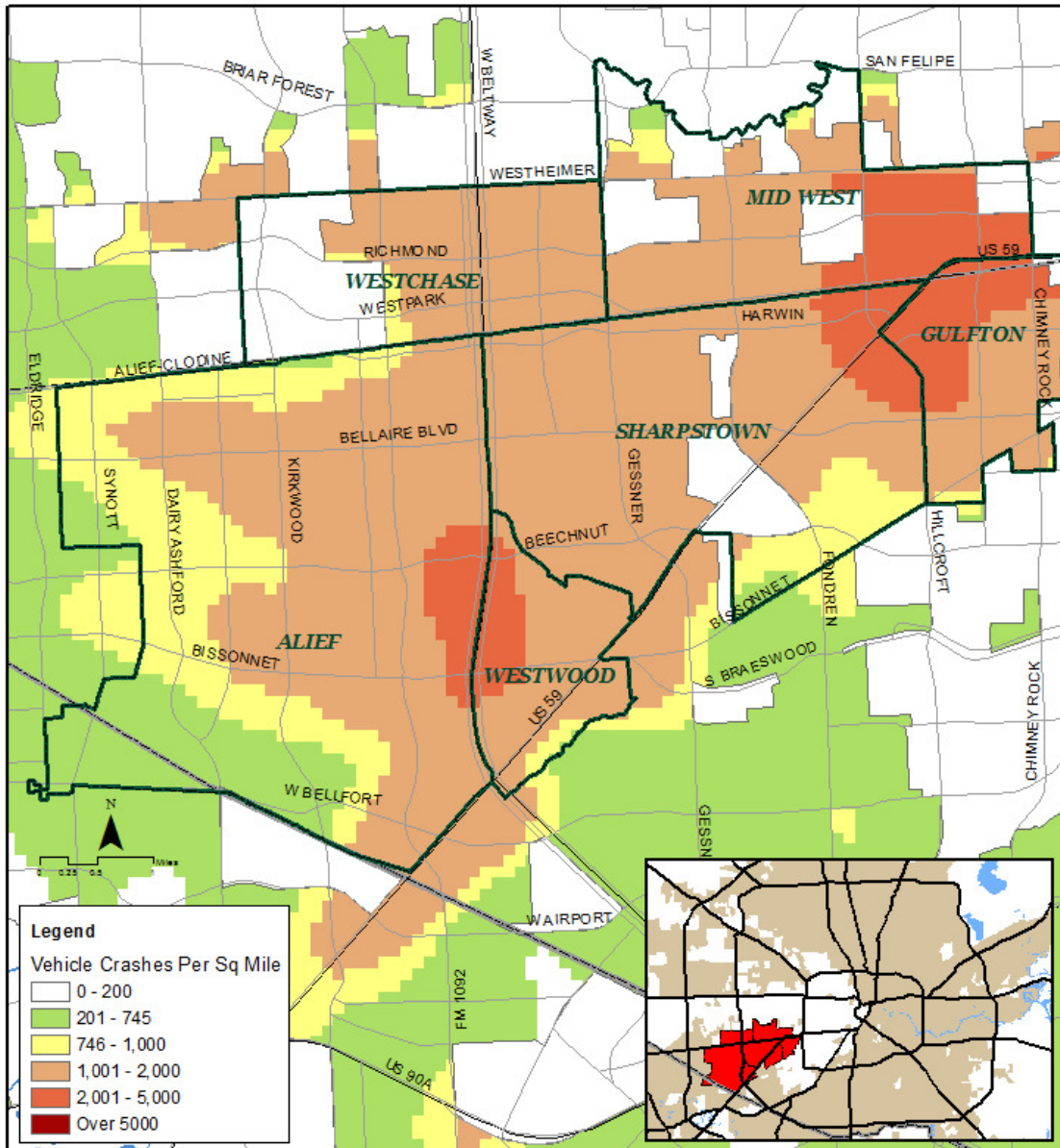
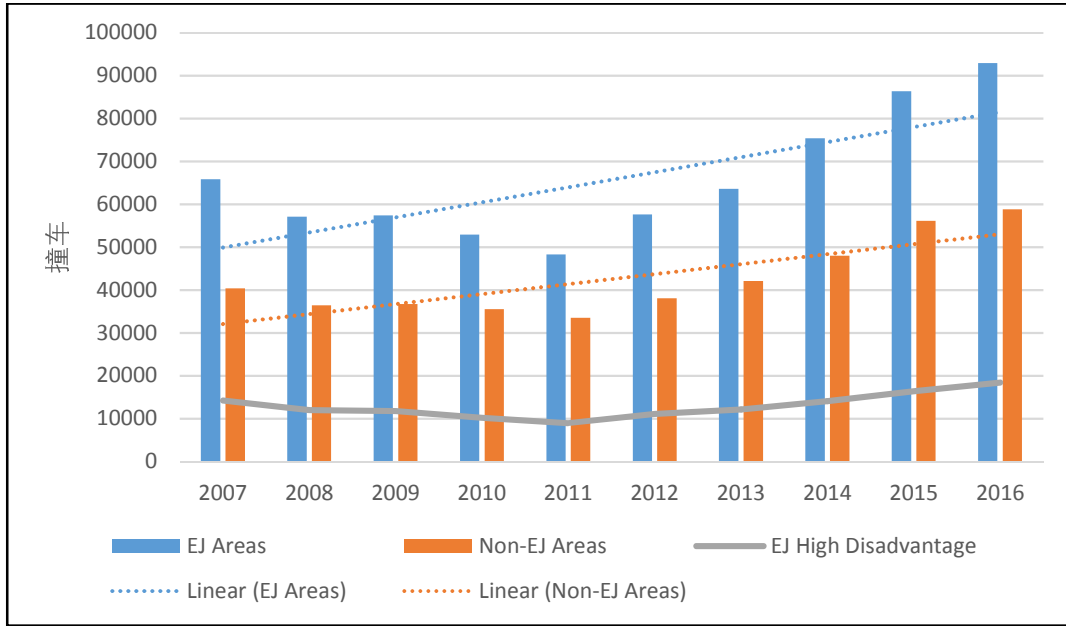


图 5: 8 县 TMA 地区的撞车事故 (2007 - 2016 年)



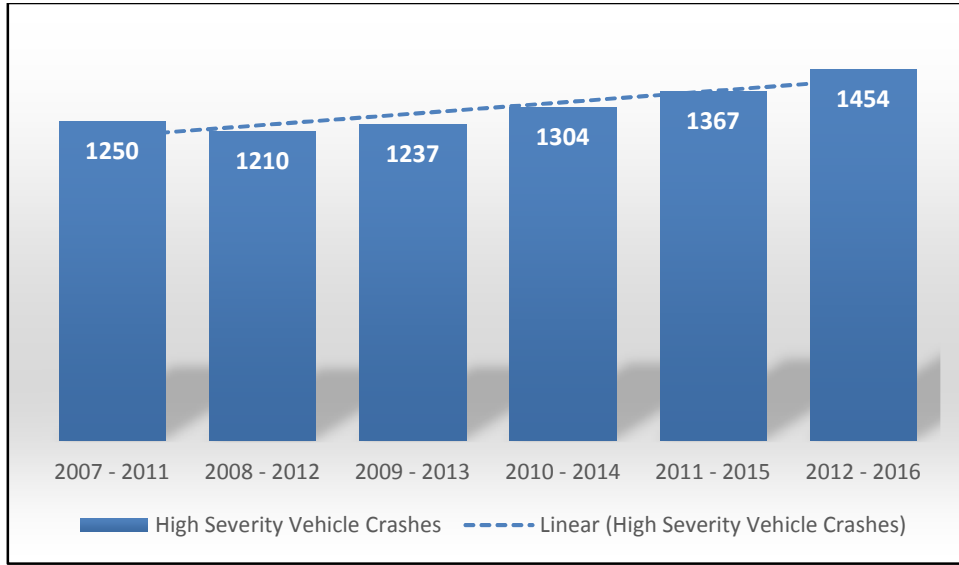
来源: 经过地理编码的 TxDOT 撞车记录信息系统 (CRIS)。

表 18: 8 县 MPO 地区的撞车事故 (2007 - 2016 年)

	EJ 区域	非 EJ 区域	非常弱势的 EJ 区域*	总计
区域人口**	3,200,431	2,834,536	611,548	6,034,967
在总人口中的占比	53%	47%	19%	100%
撞车次数	657,538	425,812	129,717	1,083,350
占总撞车次数中的%	61%	39%	20%	100%
每 1000 人中的撞车次数	205	150	212	-
车辆行驶里程 (VMT)	100,879,192	69,193,733	8,775,120	170,072,925
每一亿英里车辆行驶里程 (VMT) 的撞车次数	179	169	405	-
非常严重的撞车事故	13,519	10,972	2,542	24,491
占非常严重的撞车事故总数的%	55%	45%	19%	100%
每 100,000 人中非常严重的撞车次数	422	387	416	-

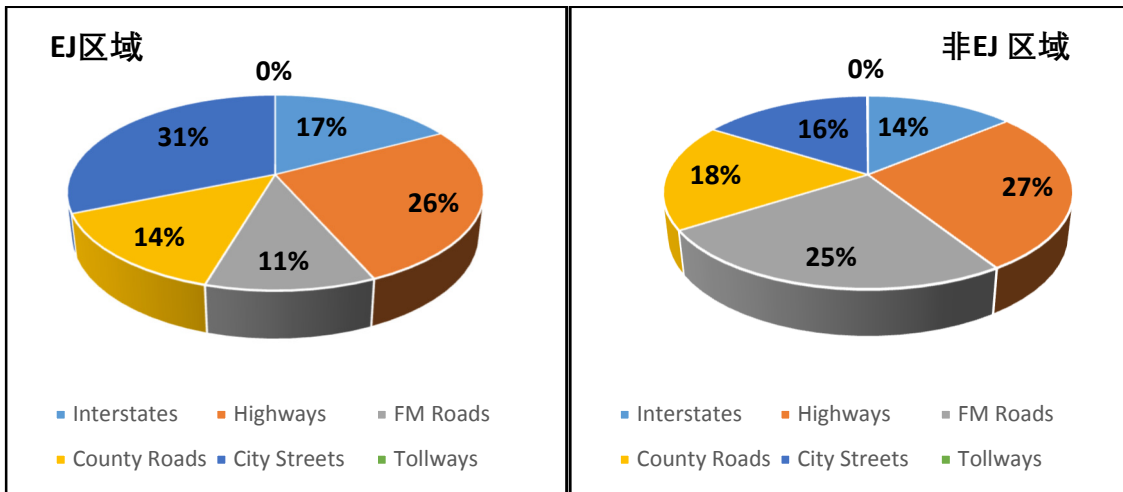
来源: 经过地理编码的 TxDOT 撞车记录信息系统 (CRIS)。* 此处的撞车次数是 EJ 区域总数的一部分。百分比反映了 EJ 区域总数的一部分。**来源: 美国人口普查局, 2011-2015 美国社区调查五年估计。

图 6: EJ 区域非常严重的撞车事故的 5 年平均花费 (2007 - 2016 年)



来源: 经过地理编码的 TxDOT 撞车记录信息系统 (CRIS)。

图 7: 不同类别道路上的撞车事故造成的灾难 (2007 - 2016 年)



来源: 经过地理编码的 TxDOT 撞车记录信息系统 (CRIS)。

地图 27: Gulfton-Westheimer-Harwin 自行车撞车高发区

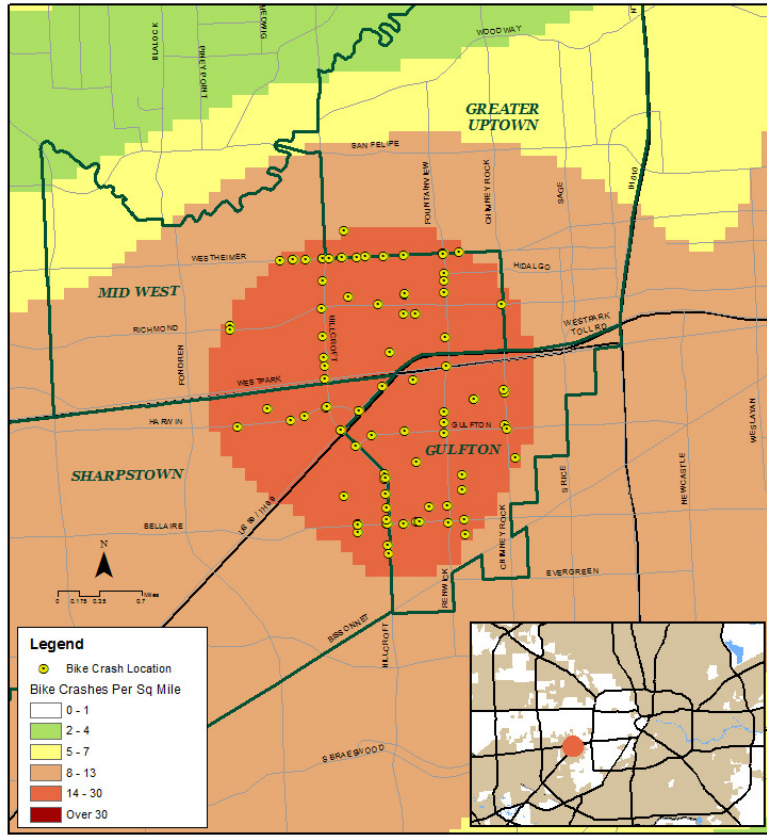
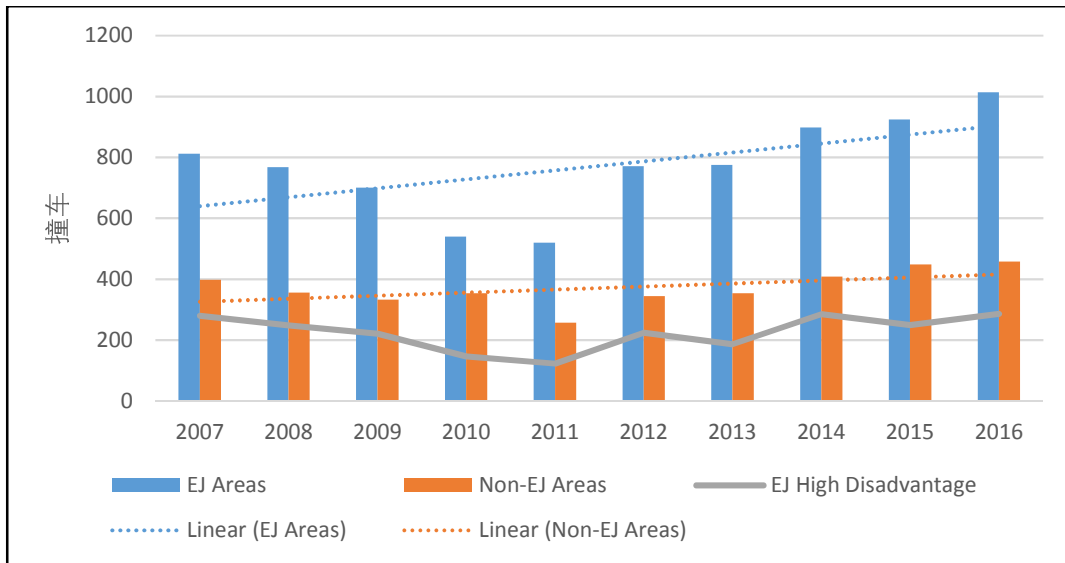
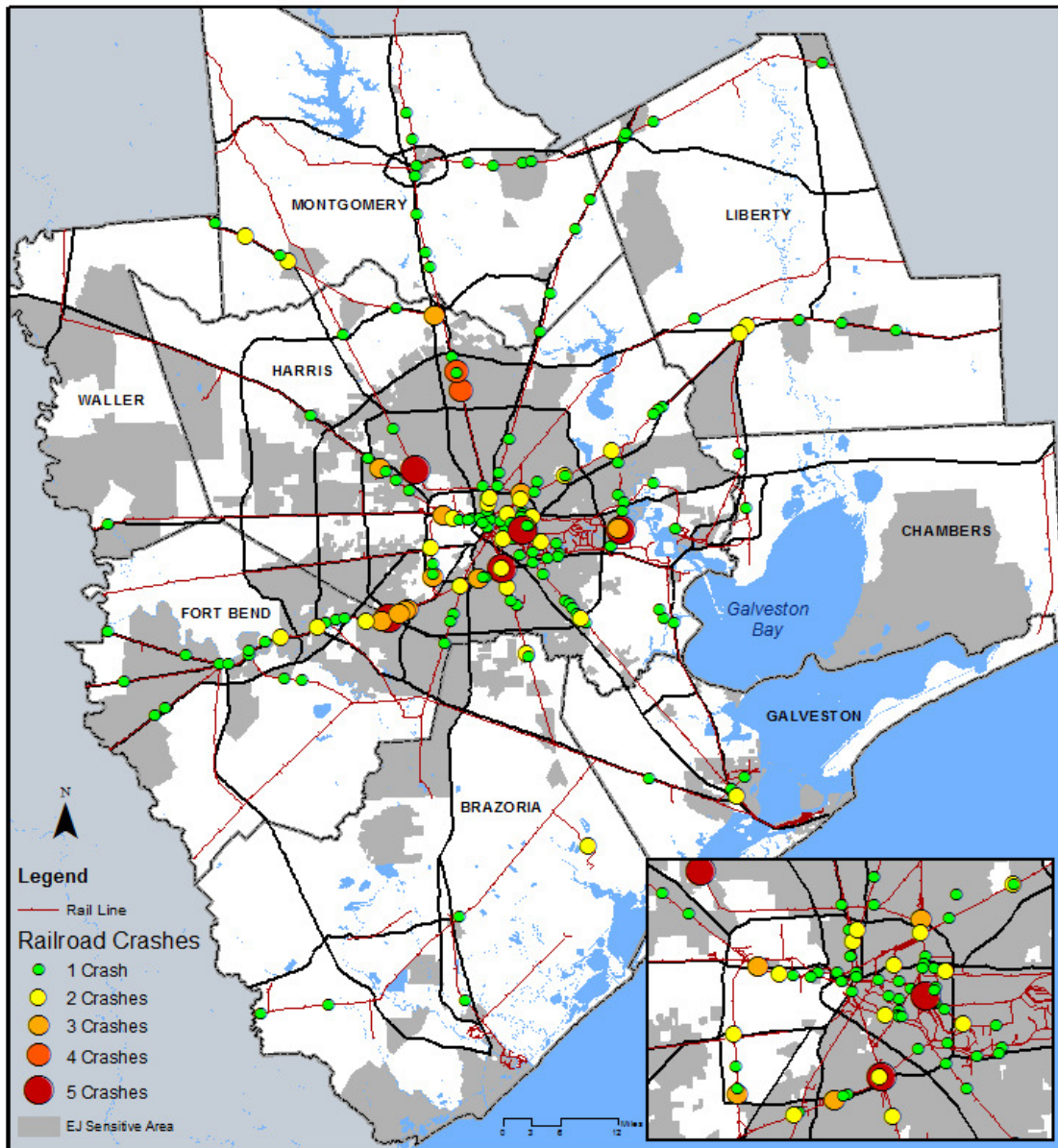


图 8: 8 县 TMA 地区的行人撞车事故 (2007 - 2016 年)



来源: 经过地理编码的 TxDOT 撞车记录信息系统 (CRIS)。

地图 28: 平交铁路撞车频率 (2012-2016 年)



3.5 评估对社区的潜在影响

上一节编制的空间和定量研究审查了若干指标，以评估该地区的社区在总体上是受到交通投资选择和相关规划活动的公平服务，还是受到了不公平影响。评估的关键指标包括交通投资的分配，公共设施和重要服务的可及性以及交通安全状况。从这些研究和其他研究中获得的信息可帮助该机构制定计划和政策，并指导它们在交通规划中实现更大的包容性。下面总结了评估中的一些发现成果。



该地区的交通投资模式

对拟议的地方道路和主要交通改进的非独家空间审查表明，环境公正敏感地区的投资水平不同于非目标区域。

- H-GAC 十年计划（2017-2026 年）中，多达 78% 的地方道路项目被指定到非环境公正敏感区域，约占划拨资金的 88%。相比之下，66% 的项目属于或毗邻环境公正敏感区域。直接服务于环境公正居民区的项目成本约占划拨资金的 50%。
- 地区重大交通投资（包括收费设施）的空间分布与地方道路项目相似，将为非环境公正敏感区域带来不同的收益。
- 尽管存在地理差异，但出行模型预测表明，由于地区重大项目的建设，环境公正人口将比非目标人口更容易获得就业机会。
- 虽然预计环境公正人口的出行时间和速度会有所改善，但这些区域的改善将成比例地低于非目标人群的改善。

公共基础设施和重要服务的可及性

对公共基础设施和重要服务可及性的空间分析表明，与目标区域相比，非保护区域的道路开发更加顺畅。其他分析表明，与非目标人口相比，环境公正人口在公共图书馆设施、提供全面服务的医院、高水平创伤中心、高等院校和公共交通服务方面具有同等或更好的可及性。

行人-自行车基础设施:

- 该地区约有三分之一的行人-自行车基础设施位于环境公正区域内或附近。另外的三分之二位于非目标区域内。
- 只有 5%的地区行人-骑自行车基础设施交通网位于非常弱势的环境公正区域内。

图书馆设施:

- 该地区所有县图书馆中有 40%位于环境公正区域中。
- IH 610 城市核心区的几乎所有环境公正敏感区域都可从图书馆骑自行车到达。
- 与非目标人口相比，环境公正敏感人口更容易通过公共交通服务到达图书馆设施。在社会经济条件最差的区域，公共交通可及性最高。

医院、创伤中心:

- 在环境公正敏感区域，95%的家庭距离提供全方位服务的医院不到 15 分钟车程，而在非目标地区，这一比例为 81%。
- 在环境公正敏感区域，51%的家庭距离提供全方位服务的医院不到 60 分钟公交车程，而在非目标地区，这一比例为 25%。
- 非目标地区的家庭更容易驾车前往高水平创伤中心，而环境公正敏感地区的家庭更容易通过公共交通服务前往。

高等院校:

- 环境公正敏感区域（84%）的家庭比非目标区域（72%）的家庭更容易在 15 分钟内到达高等院校。
- 49%的环境公正区域家庭距离高等院校不到 60 分钟公交车程，而非目标区域为 26%。

公共交通服务:

METRO 服务面向在其服务区内，休斯敦大都市区人口稠密区域中依赖公共交通的人群。

- 环境公正敏感区域的公交路线里程约为经过非目标区域的路线里程的两倍。
- 在高峰时段具有最短高峰期行车间隔时间的公交路线服务于休斯敦中部和西南部，目标人群和非目标人群都能受益。
- 最长的高峰期行车间隔时间路线影响着休斯敦北部和东北部的环境公正敏感社区。

非常弱势的环境公正人口

被确定为非常弱势的环境公正社区独特地集中在中心区和周围。他们的位置造成的各种情况以及带来的影响不同于更庞大的环境公正人口和非目标区域。这些影响包括：

- 图书馆设施、医院和创伤中心以及教育机构的可及性最高。
- 公交车站和公交路线的可及性最高。
- 使用行人-自行车基础设施最少。
- 交通基础设施投资水平最低。

交通安全

交通安全是墨西哥湾沿岸规划地区的主要关注方面。下列统计数据显示，在若干已统计的碰撞类别中，环境公正敏感区域的比例过高：

撞车：

- 8 县地区 2007 至 2016 年发生的所有撞车事故的 60% 以上。
- 最严重的撞车和人均撞车率最高。
- 环境公正敏感区域的撞车事故增加速度比非目标区域更快。

自行车和行人碰撞：

- 在所有自行车碰撞中的占比高达 61%。这包括 2007 至 2016 年发生的具有高严重性后果的自行车碰撞中的约 58% 和碰撞致死事故中的 55%。
- 行人和自行车碰撞事故高发区与车辆事故高发区相同。对于环境公正敏感区域，这些高发区主要位于休斯敦西南部，在 Gulfton-Alief 超大型居民区周围。

铁道路口碰撞：

- 接近三分之二的已统计铁道路口碰撞发生在环境公正敏感区域。
- 在发生多次碰撞事故的铁道路口中，超过 70% 位于环境公正敏感区域。

3.6 将第六篇纳入规划流程

H-GAC 采取持续、全面且合作式的大都市交通规划流程，为墨西哥湾沿岸规划地区的所有居民提供安全、高效和可靠的多式联运系统。这一规划流程包含了一个强大且渐进的第六篇计划。本报告记录了该机构为满足 49 CFR 第 21 部分中详述的 FTA 第六篇的要求，以及将第六篇的义务纳入该机构的计划和活动中所做的各种努力。第六篇计划不断发展和扩大其能力，从而识别和解决交通投资和环境因素的不同影响，并让少数民族、低收入群体和 LEP 社区参与决策流程。本节列出了一系列旨在加强第六篇计划的目标，以及实现这些目标的策略。

扩大社区影响评估

扩大用于评估交通投资为受保护人口带来哪些利益和负担的分析方法的范围，将使评估更符合实际，并有助于规划人员更好地了解潜在的影响。

- 建立新的社会经济基准。
- 获取新的数据集，支持对目标人口受到哪些影响进行扩展分析。
- 与其他第六篇规划人员建立联盟，共享技术支持、工具和最佳实践。

支持其他调查者的研究

计划或实施由州、学术机构、社区组织和 H-GAC 部门赞助的专题研究，调查交通、工业、环境和社会政治决策对第六篇相关人口的影响。这些研究的结果可以证实 H-GAC 研究的发现，或者增加受保护人群有何累积影响的知识。

- 与进行专题研究的研究小组和组织合作，增加可能影响第六篇相关人口的地区问题知识。
- 提供技术支持、数据和有工作人员参与的专题研究，改善社区影响知识的状态。

促进居民参与

促进服务水平低下社区的成员更多和更有效地参与其中，可让规划人员更好地了解他们的各种需要，并指导他们如何选择计划和行动来改善其出行体验。

- 扩大社区伙伴的使用范围，以覆盖第六篇相关社区，尤其是 LEP 人口；
- 酌情直接向社区和居民区会议开展宣传工作；
- 扩大第六篇利益相关者和有关各方的邮件列表，更广泛地通知各种事件和机会。

培养员工能力

通过培训来培养员工能力，可以提高员工的工作效率，让他们接触到可以提高其效率的新思路和方法。培训活动还提供了与主题专家联络和建立关系的机会。

- 2017 年，MPO 员工参加了由国家运输研究院（NTI）举办的高级环境公正研讨会。MPO 员工还通过美国国家公路学院（National Highway Institute）和 TxDOT 举办的网络讲座和研讨会，完成了环境公正和第六篇的培训。
- 员工仍在继续参与 GIS 编程、出行需求建模和公众参与策略方面的高级培训。

- 我们将以这些工作为基础，开展进一步的相关员工培训和研讨会。

此空间特意留空