



Houston-Galveston
Area Council

CHƯƠNG TRÌNH Tiêu đề VI

THÁNG 10 NĂM 2018

THE HOUSTON-GALVESTON METROPOLITAN PLANNING AREA





HỘI ĐỒNG KHU VỰC HOUSTON-GALVESTON

PO Box 22777 • 3555 Timmons Ln. • Houston, Texas 77227-2777 • 713/627-3200

Tuyên Bố Chính Sách Điều VI

Tuân thủ Điều VI là điều kiện để nhận được quỹ liên bang. Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) cam đoan sẽ không có ai bị loại trừ tham gia, từ chối quyền lợi hay phân biệt đối xử theo các cách khác trong mọi chương trình hoặc hoạt động do cơ quan tài trợ dựa trên chủng tộc, màu da hay quốc gia xuất xứ theo quy định trong Điều VI của Đạo Luật về Dân Quyền năm 1964 và Đạo Luật Khôi Phục Dân Quyền năm 1987 (P.L.1000.259). Giới tính, tuổi hoặc tình trạng khuyết tật cũng sẽ không liên quan đến việc đối xử công bằng đối với tất cả các cá nhân.

Trong trường hợp H-GAC phân phối quỹ viện trợ liên bang cho đơn vị khác, H-GAC sẽ đưa ngôn ngữ Điều VI vào tất cả văn bản thỏa thuận và sẽ theo dõi việc tuân thủ nếu cần thiết.

Giám Đốc Điều Hành H-GAC

Ngày

Khu vực này được cố ý để trống

CHƯƠNG I

THÔNG TIN CƠ BẢN VÀ MỤC ĐÍCH

1.1 GIỚI THIỆU

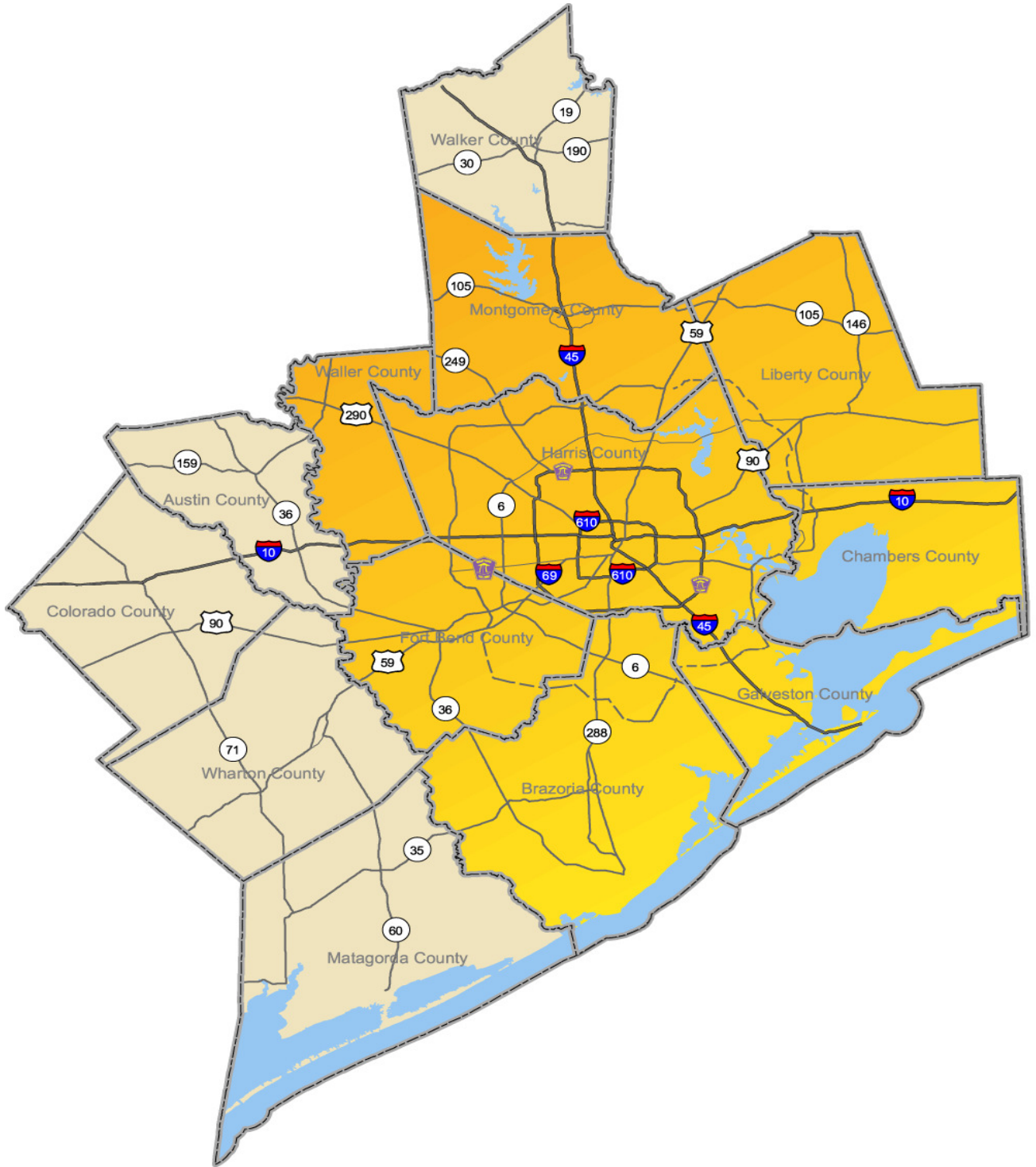
Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) là hiệp hội tình nguyện của chính quyền địa phương có trụ sở tại khu vực phía trên của Texas Gulf Coast. Hội Đồng Chính Quyền hoạt động như một Ủy Ban Quy Hoạch Khu Vực cho khu vực dịch vụ mười ba hạt là nơi có cộng đồng phát triển nhanh và phong phú về văn hóa với gần 7 triệu cư dân. H-GAC cũng đóng vai trò là Tổ Chức Quy Hoạch Đô Thị (MPO) cho trung tâm của 8 hạt đó: Hạt Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery và Waller. Sứ mệnh bao trùm của cơ quan này là thúc đẩy việc sử dụng hiệu quả, có trách nhiệm đối với tiền thuế địa phương, tiểu bang và liên bang cho quá trình phát triển có trật tự của khu vực và đóng vai trò như một diễn đàn xử lý vấn đề và nhu cầu của các chính quyền thành viên.

Trong quá trình hoàn thành nhiệm vụ với tư cách là MPO, H-GAC cộng tác với công chúng chúng như các đối tác tư nhân phi chính phủ một cách liên tục, phối hợp và toàn diện nhằm nâng cao khả năng di chuyển, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế khu vực, bảo vệ môi trường, nâng cao chất lượng cuộc sống và phúc lợi của tất cả người dân. Những mục đích và mục tiêu này được phản ánh trong các kế hoạch, hoạt động và chương trình giao thông vận tải đa phương thức hướng dẫn hoạt động ngắn hạn, dài hạn của tổ chức và định hình cũng như tác động đến cộng đồng khu vực.

1.2 THÔNG TIN CƠ BẢN

Cơ Quan Quản Lý Vận Tải Liên Bang (FTA) yêu cầu tất cả MPO nhận quỹ liên bang phải thể hiện sự tuân thủ đối với Điều VI của Đạo Luật về Dân Quyền năm 1964 và báo cáo những nỗ lực của họ trong việc giải quyết các nhu cầu vận tải của những người dân ít được quan tâm và dễ bị tổn thương nhất thông qua các chương trình và hoạt động. MPO cũng chịu trách nhiệm theo dõi mọi người nhận phụ để xác minh rằng họ tuân thủ các yêu cầu của Điều VI liên quan đến quỹ liên bang mà họ được nhận.

Báo cáo ba năm một lần về Điều VI này ghi lại những nỗ lực của H-GAC trong việc thực hiện chương trình vận tải toàn diện và quy hoạch khu vực. Nó mô tả chi tiết những hành động mà cơ quan thực hiện nhằm xác định và xử lý các nhu cầu của người dân được bảo vệ theo luật liên bang về không phân biệt đối xử, làm nổi bật những nỗ lực của cơ quan để hỗ trợ sự tham gia của tất cả cư dân và tránh sự từ chối quyền lợi và hành vi phân biệt đối xử khác do chủng tộc, màu da hoặc quốc gia xuất xứ.



Bản đồ 1: Khu vực H-GAC thể hiện tám hạt TMA

1.3 MỤC ĐÍCH

Chương trình Điều VI H-GAC được phát triển theo Điều VI của Đạo Luật về Dân Quyền năm 1964 cùng các đạo luật về không phân biệt đối xử, sắc lệnh hành pháp của tổng thống và quy định liên bang sau này. Các đạo luật này cấm người nhận viện trợ liên bang tham gia những hoạt động từ chối đối xử công bằng với những người trước đây ít được quan tâm hay từ chối trao cho họ cơ hội đưa ra những quyết định tác động đến cuộc sống và khu dân cư của họ.

H-GAC nhận quỹ liên bang do FTA và FHWA cung cấp để hỗ trợ rất nhiều chương trình cũng như hoạt động của họ và do đó phải đáp ứng các yêu cầu này của liên bang về không phân biệt đối xử như là điều kiện để nhận được những nguồn quỹ đó. Cơ quan vẫn cam kết đạt được quy trình quy hoạch vận tải minh bạch, có thể tiếp cận, mở và xem xét nhu cầu của tất cả cư dân khi phát triển kế hoạch, lựa chọn nghiên cứu và dự án để cấp vốn.

1.4 ĐẠO LUẬT VỀ DÂN QUYỀN NĂM 1964

Đạo Luật về Dân Quyền năm 1964 là nền tảng cho hầu hết các quy định và sắc lệnh liên bang đối với vấn đề không phân biệt đối xử trong các hoạt động liên bang. Điều VI của Đạo Luật này (42 U.S.C 2000d và tiếp theo) cấm phân biệt đối xử với các cá nhân dựa trên chủng tộc, màu da hoặc quốc gia xuất xứ của họ. Đạo luật ghi rõ: "Không cá nhân nào tại Hoa Kỳ bị loại bỏ tham gia, từ chối quyền lợi hay bị phân biệt đối xử theo bất kỳ chương trình hoặc hoạt động nào nhận hỗ trợ tài chính Liên Bang dựa trên chủng tộc, màu da hay quốc gia xuất xứ"

Thực thi luật không phân biệt đối xử, Điều 49 CFR Phần 21 quy định các tổ chức chính phủ và tư nhân có nghĩa vụ đảm bảo rằng các chương trình giao thông vận tải của họ được thực hiện theo các yêu cầu mà Điều VI đặt ra làm điều kiện để nhận hỗ trợ tài chính liên bang. Một chương trình hoặc hoạt động tỏ ra trung lập ở bề ngoài nhưng có tác động mang tính phân biệt đối xử đối với các nhóm dân số được bảo vệ chỉ có thể được thực hiện nếu người nhận có thể đưa ra biện minh quan trọng và hợp pháp cho chương trình hoặc hoạt động đó và không có phương án thay thế với hiệu quả tương đương nào có thể mang đến tác động ít gây tổn thương hơn.

Quy định Điều VI được hỗ trợ bởi Sắc Lệnh 13166: "Cải thiện khả năng tiếp cận dịch vụ cho những cá nhân có trình độ tiếng Anh hạn chế". Sắc Lệnh này yêu cầu các cơ quan liên bang và người nhận quỹ viện trợ liên bang thực hiện các biện pháp để những cá nhân có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP) có thể tiếp cận các chương trình và dịch vụ của họ. Mọi liên hệ giữa Sắc Lệnh 13166 và Điều VI là việc bị hạn chế khả năng đọc, nói hoặc hiểu tiếng Anh một cách thành thạo của một người thường liên quan đến chủng tộc, màu da hoặc quốc gia xuất xứ của người đó.

1.5 CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG

Quy tắc của công lý môi trường có nền tảng pháp lý là Điều Khoản Bảo Vệ Bình Đẳng trong Bản Sửa Đổi Thứ Mười Bốn của Hiến Pháp Hoa Kỳ quy định rõ quyền cơ bản không phải chịu phân biệt đối xử của các tổ chức. Nhiều năm sau khi thông qua Điều VI, Tổng thống Bill Clinton đã ký Sắc Lệnh 12898: "Hành động của Liên Bang để giải quyết Công Lý Môi Trường ở nhóm dân số thiểu số và nhóm dân số có thu nhập thấp" dựa trên các mối quan ngại về hành vi phân biệt đối xử phổ biến của các tổ chức chính phủ gây gánh nặng bất bình đẳng cho các cộng đồng thiểu số và có thu nhập thấp, gây tác động xấu đến sức khỏe con người và giảm chất lượng môi trường cũng như sự gắn kết xã hội của các khu vực lân cận của họ. Sắc lệnh mở rộng sự tập trung vào không phân biệt đối xử của Điều VI bằng cách yêu cầu các cơ quan liên bang đưa việc đạt được công lý môi trường trở thành một phần trong nhiệm vụ cốt lõi của họ.

Bộ Giao Thông Vận Tải Hoa Kỳ (DOT) định nghĩa Công Lý Môi Trường là "sự đối xử công bằng và tham gia có ý nghĩa của tất cả mọi người, bất kể chủng tộc, dân tộc, thu nhập, quốc gia xuất xứ hay trình độ học vấn đối với sự phát triển, triển khai và thực thi các đạo luật, quy định và chính sách về môi trường". Công lý môi trường liên kết chặt chẽ với các mối quan ngại lớn hơn về công lý xã hội. Chỉ thị yêu cầu đối xử công bằng và bình đẳng đối với những người bị thiệt thòi, bao gồm việc cung cấp cho họ cơ hội có ý nghĩa để tham gia đàm thoại về quy hoạch. Sắc Lệnh Công Lý Môi Trường cuối cùng của DOT tuyên bố ba nguyên tắc cơ bản trình bày các chỉ dẫn thủ tục và trọng yếu để đạt được công lý môi trường:

- a. Tránh, giảm thiểu hoặc giảm bớt những ảnh hưởng lớn, bất lợi đến sức khỏe con người và môi trường, bao gồm ảnh hưởng về kinh tế, xã hội, đối với nhóm dân số thiểu số và nhóm dân số có thu nhập thấp;
- b. Đảm bảo sự tham gia đầy đủ và công bằng bởi tất cả cộng đồng có thể bị ảnh hưởng trong quá trình ra quyết định liên quan đến giao thông vận tải; và
- c. Tránh từ chối, giảm hoặc trì hoãn đáng kể việc nhận quyền lợi của nhóm dân số thiểu số và có thu nhập thấp.

Ba nguyên tắc này được trích dẫn nhiều nhất trong các mục tiêu cốt lõi của công lý môi trường và mô tả con đường ngắn gọn để thực hiện tầm nhìn của Sắc Lệnh 12898.

Mặc dù các nguyên tắc về không phân biệt đối xử của Sắc Lệnh 12898 trùng lặp với đạo luật Điều VI, đây vẫn là hai quy định riêng biệt với các yêu cầu và phạm vi khác nhau. Chỉ công lý môi trường xử lý việc bảo vệ cho nhóm dân số có thu nhập thấp. Tuy nhiên, *Chương Trình* Điều VI của H-GAC khác biệt và rộng hơn *đạo luật* Điều VI và bao gồm một số luật về không phân biệt đối xử, trong đó có Sắc Lệnh 12898. Dưới đây liệt kê một số đạo luật quan trọng được ban hành dưới sự bảo trợ của Chương trình Điều VI.

1.6 LUẬT LIÊN BANG VỀ KHÔNG PHÂN BIỆT ĐỐI XỬ VÀ HƯỚNG DẪN

Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ và các chỉ thị của Điều VI và Công Lý Môi Trường, DOT, FTA và FHWA ban hành tuyên bố chính sách riêng và hướng dẫn dành cho các cơ quan, người nhận phụ của họ. Một số đạo luật và quy định liên bang được xen kẽ để xác định sự bảo trợ của Chương trình Điều VI. Các tài liệu chính về dân quyền bao gồm:

- **Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia năm 1969**

Đạo Luật Chính Sách Môi Trường Quốc Gia (NEPA) yêu cầu các cơ quan liên bang chuẩn bị báo cáo chi tiết về tác động từ các hoạt động của họ đối với môi trường và con người. NEPA chính là nỗ lực ban đầu trong việc bảo vệ con người cũng như môi trường trước những tác động có hại của hoạt động đầu tư liên bang và là cơ sở pháp lý cơ bản để kết hợp xem xét công lý môi trường vào quy trình quy hoạch giao thông vận tải và phát triển chính sách.

- **Đạo Luật Tái Định Cư Đồng Nhất năm 1970**

Đạo Luật Hỗ Trợ Tái Định Cư và Thu Mua Bất Động Sản Đồng Nhất (Đạo Luật Đồng Nhất) được áp dụng khi hoạt động của các cơ quan hoặc tổ chức liên bang nhận hỗ trợ tài chính liên bang khiến các cá nhân phải di dời tạm thời hoặc vĩnh viễn khỏi bất động sản của họ. Đạo Luật Đồng Nhất yêu cầu tất cả các nhóm người phải được đối xử đồng nhất và công bằng tại tất cả khu vực tái định cư hình thành từ quá trình thực hiện quyền trưng thu sau khi đền bù theo chương trình hoặc dự án viện trợ của liên bang.

- **Đạo Luật Phục Hồi năm 1973**

Mục 504 của Đạo Luật Phục Hồi năm 1973 cấm phân biệt đối xử dựa trên tình trạng khuyết tật trong các chương trình do cơ quan liên bang thực hiện, các chương trình nhận hỗ trợ tài chính Liên Bang, trong quá trình sử dụng lao động của Liên Bang và trong các cách thức tuyển dụng lao động của nhà thầu Liên Bang.

- **Đạo Luật Kỳ Thị Tuổi Tác năm 1975**

Đạo Luật Kỳ Thị Tuổi Tác năm 1975 cấm phân biệt đối xử đối với cá nhân dựa trên tuổi tác của họ trong các chương trình và hoạt động nhận hỗ trợ tài chính liên bang. Đạo Luật bảo vệ người ở tất cả độ tuổi, từ trẻ đến già, khỏi sự phân biệt đối xử trừ khi tuổi tác có liên quan trực tiếp hoặc quan trọng đến hoạt động bình thường hoặc việc đạt được mục tiêu pháp lý của chương trình. Đạo luật này không áp dụng nếu có thể chỉ ra rằng sự đối xử phân biệt dựa trên một yếu tố hợp lý không phải tuổi tác.

- **Đạo Luật Phục Hồi Dân Quyền năm 1987**

Đạo Luật Phục Hồi Dân Quyền năm 1987 mở rộng giải thích Điều VI bằng cách thiết lập rằng các hạn chế về không phân biệt đối xử liên quan đến *tất cả* chương trình và hoạt động của người nhận viện trợ liên bang, người nhận phụ và nhà thầu, không phải chỉ những chương trình và hoạt động trực tiếp nhận hỗ trợ tài chính liên bang. Do Đạo Luật này, các MPO và chính quyền địa phương nhận quỹ liên bang cho dự án của mình phải tuân thủ Điều VI khi thực hiện các chương trình và hoạt động được cấp vốn hoàn toàn bởi Tiểu Bang hoặc địa phương.

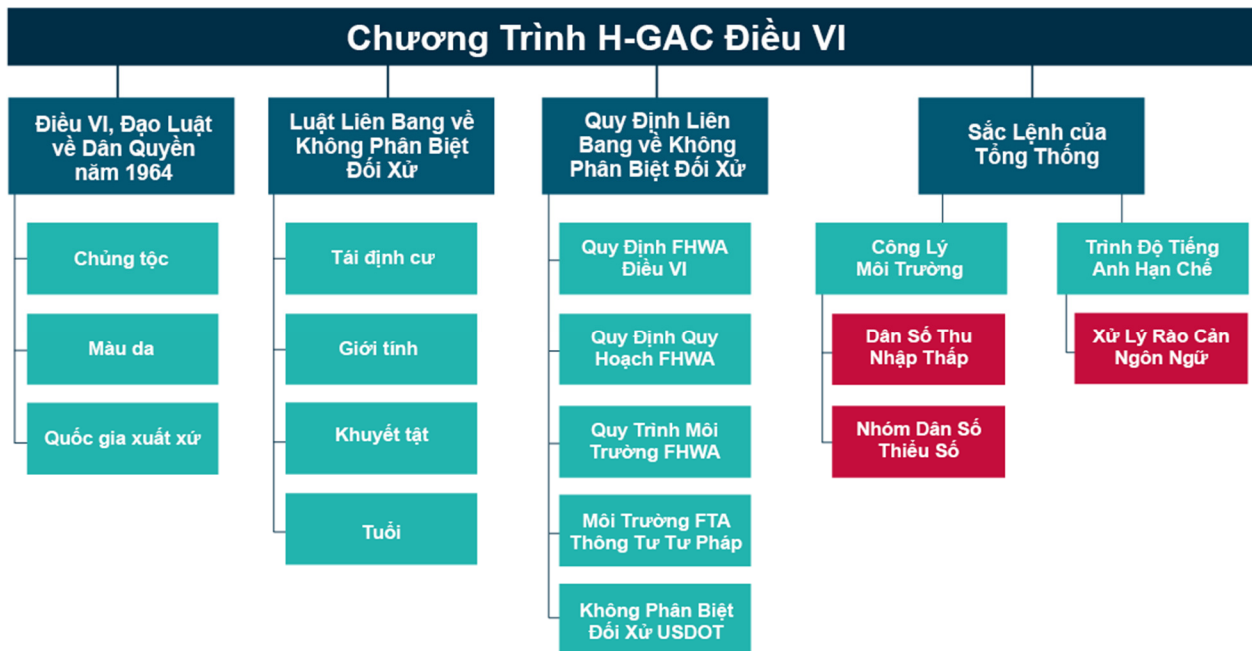
- **Đạo Luật về Người Mỹ Khuyết Tật năm 1990**

Đạo Luật về Người Mỹ Khuyết Tật năm 1990 (ADA) cấm các tổ chức công phân biệt đối xử gây bất lợi cho người khuyết tật hoặc hoàn toàn không cho phép họ tham gia các dịch vụ, chương trình, hoạt động do tổ chức đó cung cấp. Đạo Luật này hỗ trợ Đạo Luật Phục Hồi bằng cách mở rộng phạm vi áp dụng tới những tổ chức không nhận quỹ liên bang.

- **Điều IX của Đạo Luật Điều Chỉnh Giáo Dục năm 1972**

Điều IX cấm phân biệt đối xử dựa trên giới tính trong các chương trình hoặc hoạt động giáo dục.

Hình 1. Các cơ quan về chống phân biệt đối xử trong Chương trình Điều VI



1.7 QUẢN TRỊ CHƯƠNG TRÌNH ĐIỀU VI

Chương trình Điều VI của H-GAC được thực hiện dưới sự giám sát của Điều Phối Viên Điều VI và được hỗ trợ bởi một số liên lạc viên của H-GAC. Mục này mô tả khung công tác của Chương trình Điều VI và chỉ ra vai trò của những nhân viên hỗ trợ thực hiện quy định về không phân biệt đối xử của Đạo Luật Điều VI cũng như các Sắc Lệnh và Quy Định liên quan.

(a) Điều phối và quản trị

Trưởng Phòng Hoạt Động của Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston là Điều Phối Viên Điều VI được chỉ định cho cơ quan này và chịu trách nhiệm cho tất cả quy trình pháp lý liên quan đến Điều VI. Dưới sự giám sát của Giám Đốc Điều Hành Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston, Điều Phối Viên Điều VI sẽ theo dõi công tác quản trị và phát triển của Chương trình Điều VI. Trách nhiệm của Điều Phối Viên Điều VI gồm:

- Đảm bảo rằng hoạt động của tổ chức tuân thủ Điều VI;
- Nhận dịch vụ xử lý đối với các vụ kiện gây bất lợi cho Cơ quan theo Điều VI;
- Xử lý các khiếu nại liên quan đến Điều VI mà cơ quan nhận được theo quy trình đã chỉ định;
- Thảo luận các vấn đề và thách thức quan trọng về việc thực thi Điều VI với Giám Đốc Điều Hành và liên lạc viên nếu cần;
- Xem xét tiến trình của Điều VI định kỳ và đưa ra đề xuất về cách cơ quan có thể phục vụ tốt hơn cho các cộng đồng; và
- Tích hợp những biện pháp tốt nhất và phản hồi mang tính xây dựng từ liên lạc viên vào chương trình Điều VI.

(b) Dịch vụ truyền thông và tiếp cận công chúng

Trưởng Phòng Tiếp Cận Công Chúng lãnh đạo nỗ lực cung cấp thông tin một cách kịp thời và phù hợp về văn hóa cho công chúng, bao gồm những cá nhân được bảo vệ theo Điều VI. Các biện pháp được thực hiện để tuân thủ yêu cầu của Điều VI thông qua dịch vụ truyền thông bao gồm:

- Duy trì Kế Hoạch Công Chúng Tham Gia (PPP) và Kế Hoạch Hỗ Trợ Ngôn Ngữ (LAP) đáp ứng yêu cầu của Điều VI và phù hợp với khu vực MPO;
- Đảm bảo rằng Thông báo Điều VI tới Công Chúng được đăng trên tất cả không gian công cộng phù hợp trong cơ quan và trên trang web của cơ quan;
- Duy trì danh sách gửi thư của các bên liên quan đến Điều VI, bao gồm các tổ chức phi lợi nhuận, tổ chức cộng đồng, nhóm dựa trên niềm tin và người ủng hộ;
- Phổ biến các thông báo kịp thời và phù hợp về văn hóa tới các sự kiện tiếp cận công chúng và các cuộc họp công khai với các bên liên quan của Điều VI để họ biết đến các cơ hội tham gia quá trình quy hoạch;
- Thông báo cho các nhóm được bảo vệ bị ảnh hưởng về khả năng cung cấp dịch vụ biên dịch và phiên dịch trong các cuộc họp công khai và sự kiện tiếp cận công chúng;
- Duy trì danh sách nhân viên và các nguồn bên ngoài có thể cung cấp dịch vụ biên dịch và phiên dịch;

- Kết nối nhân viên sử dụng hai ngôn ngữ với những người cần hỗ trợ về ngôn ngữ trong cộng đồng;
- Đánh giá và cải thiện chiến lược cũng như nguồn lực có sẵn để giúp những người có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP); và
- Hỗ trợ để những người có trình độ tiếng Anh hạn chế được tiếp cận một cách có ý nghĩa bằng cách dịch các tài liệu và thông tin quan trọng sang ngôn ngữ khác được sử dụng nhiều bởi các cư dân trong khu vực.

(c) Thu thập dữ liệu nhân khẩu học và phân tích bản đồ

Thu thập dữ liệu nhân khẩu học và phân tích bản đồ liên quan đến Điều VI được thực hiện bởi nhân viên quy hoạch giao thông vận tải của H-GAC. Dữ liệu nhân khẩu học và phân tích bản đồ Điều VI hỗ trợ tuân thủ Điều VI bằng cách:

- Thu thập và phân tích dữ liệu nhân khẩu học đối với khu vực quy hoạch, bao gồm dữ liệu xu hướng nhân khẩu học liên quan đến các cộng đồng cần quan tâm;
- Phát triển và cập nhật bản đồ nhân khẩu học của khu vực thể hiện vị trí của các cộng đồng cần quan tâm;
- Lấy dữ liệu liên quan đến các dự án giao thông vận tải và đầu tư được đề xuất theo Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Dài Hạn và Kế Hoạch Cải Tiến Giao Thông Vận Tải;
- Cộng tác với các nhà quy hoạch giao thông vận tải và nhân viên tiếp cận cộng đồng để thu thập và phân tích thông tin liên quan đến nhu cầu về giao thông vận tải của nhóm dân số ít được quan tâm;
- Đánh giá tác động tiềm ẩn của các dự án đầu tư giao thông vận tải đối với nhóm dân số được bảo vệ, bao gồm đánh giá tính công bằng về giao thông vận tải; và
- Hỗ trợ báo cáo tuân thủ Điều VI của cơ quan.

(d) Kiểm soát thu mua và quản lý hợp đồng

Nhân viên thu mua và tài chính của MPO đảm bảo rằng người hưởng ứng, người nhận phụ và nhà thầu RFP ("Người Tham Gia Bên Thứ Ba") được thông báo rằng họ phải đồng ý tuân thủ luật không phân biệt đối xử liên bang như một điều kiện để ký kết hợp đồng với H-GAC. Công tác quản lý hợp đồng được thực hiện bởi cán bộ quản lý dự án của H-GAC bao gồm giám sát tuân thủ. Tuân thủ Điều VI thông qua kiểm soát thu mua và quản lý hợp đồng gồm:

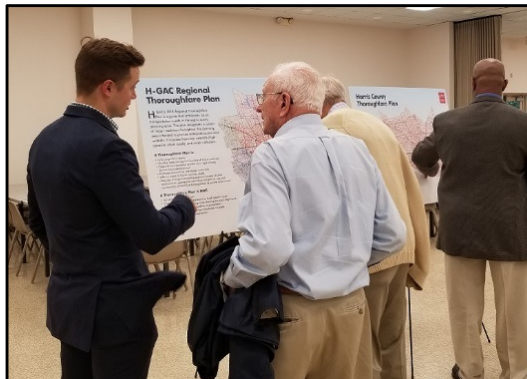
- Đưa ngôn ngữ Điều VI vào các thông điệp công khai của thông báo RFP và RFQ theo yêu cầu;
- Đưa ngôn ngữ Điều VI vào các hợp đồng và tài liệu thu mua;
- Lấy các chứng nhận và cam đoan liên quan đến Điều VI từ người nhận phụ và nhà thầu;
- Tuân thủ các yêu cầu về Doanh Nghiệp ở Tình Trạng Bất Lợi được quy định trong thỏa thuận với Sở Giao Thông Vận Tải Texas (TxDOT), bao gồm nộp báo cáo DBE định kỳ về tất cả hợp đồng đang tiến hành;
- Duy trì thông tin về các yêu cầu Điều VI cho nhà thầu và người nhận phụ trên trang web của cơ quan; và
- Thanh tra tại chỗ định kỳ đối với người nhận phụ nếu cần hoặc sau khi có khiếu nại Điều VI.

1.8 QUY TRÌNH QUY HOẠCH MPO

Chứng năng cốt lõi của MPO bao gồm phát triển Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Khu Vực (RTP), Kế Hoạch Mười Năm; Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Vận Tải (TIP) và Chương Trình Công Tác Quy Hoạch Thống Nhất (UPWP). MPO cũng có trách nhiệm với Quy Trình Quản Lý Tắc Nghẽn (CMP). Các kế hoạch này hướng dẫn lựa chọn dự án đa phương thức và hoạt động được thiết kế để xây dựng và duy trì hệ thống giao thông vận tải khu vực hiệu quả và thiết thực.

1.8.1 Kế hoạch giao thông vận tải khu vực

Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Khu Vực là sự thể hiện khái niệm của hệ thống giao thông vận tải được dự đoán để đáp ứng các nhu cầu về di chuyển theo dự án của khu vực trong tầm quy hoạch 25 năm. RTP được phát triển mỗi 4 năm thông qua các nỗ lực quy hoạch địa phương, tiểu bang và đóng vai trò là bản kế hoạch chi tiết để ưu tiên nguồn quỹ của hỗn hợp các dự án để tạo mạng lưới giao thông vận tải đa phương thức mong muốn trong tương lai. Các lĩnh vực tập trung trong Kế Hoạch bao gồm thiết lập tầm nhìn và tuyên bố mục tiêu; chọn biện pháp thực hiện để đánh giá hiệu suất hệ thống và hiệu quả đầu tư; đánh giá nhu cầu và cơ hội về vận tải của khu vực; xem xét các vấn đề và hệ quả về môi trường để phát triển dự án và xem xét nhu cầu về cơ sở hạ tầng để hỗ trợ di chuyển hàng hóa và con người. Các dự án và chương trình đầu tư phải có trong RTP được lập chương trình trong TIP.



1.8.2 Kế hoạch mười năm

Cơ Quan Lập Pháp Texas thứ 84 đã vượt qua HB 20 vào năm 2015, thay đổi quy trình quy hoạch và lập chương trình điều chỉnh sự ưu tiên và tài chính của các dự án cơ sở hạ tầng giao thông vận tải. HB 20 yêu cầu các MPO phát triển kế hoạch giao thông vận tải 10 năm với chi tiết cụ thể về cách sử dụng nguồn vốn được phân bổ cho khu vực của họ. 4 năm đầu tiên của kế hoạch phải nhất quán với TIP cũng như Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Vận Tải Toàn Tiểu Bang (STIP). HB 20 cũng yêu cầu MPO xem xét những dự án xử lý các tiêu chuẩn như tắc nghẽn, an toàn, cơ hội phát triển kinh tế cho cư dân trong khu vực, nguồn vốn có sẵn, chất lượng không khí và tác động của dự án đối với các cộng đồng ít được quan tâm. Kế hoạch giao thông vận tải mười năm của H-GAC ưu tiên những dự án từ RTP dựa trên các tiêu chí này.

1.8.3 Chương trình cải tiến giao thông vận tải

Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Vận Tải (TIP) là danh sách các dự án giao thông vận tải đa phương thức được hợp tác phát triển nhất quán với RTP và đã được phê duyệt để thực hiện trong vòng bốn năm. TIP chỉ ra các cải tiến về vận tải, xa lộ và giao thông cũng như các hoạt động khác liên quan đến giao thông vận tải và chất lượng không khí được hình thành cho khu vực quy hoạch MPO. Các dự án TIP được coi là ưu tiên hàng đầu cho khu vực và được phê duyệt bởi Hội Đồng Chính Sách Giao Thông Vận Tải (TPC) sau một phiên điều trần. TIP đã thông qua được kết hợp vào Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Vận Tải Toàn Tiểu Bang (STIP).

Các dự án TIP được định rõ một cách chính xác, và các nhà tài trợ của dự án được xác định. Các dự án phải phù hợp với mục tiêu giảm phát thải từ xe đã được thông qua và hạn chế về tài chính trong mức ước tính hợp lý theo thu nhập của liên bang, tiểu bang và địa phương trong khung thời gian bốn năm. Mọi thay đổi đáng kể đối với dự án trong TIP hoặc nguồn vốn phải được TPC phê duyệt. Các dự án mới được thêm vào TIP định kỳ thông qua quy trình "kêu gọi dự án" được thực hiện hai năm một lần. Các dự án được chọn cho TIP dựa trên đánh giá về một số tiêu chí được chỉ định, một trong số đó là khả năng ảnh hưởng đến các nhóm dân số của Điều VI.

1.8.4 Chương trình công tác quy hoạch thống nhất

Chương Trình Công Tác Quy Hoạch Thống Nhất (UPWP) được phát triển hai năm một lần và đóng vai trò là báo cáo cho công tác sẽ được thực hiện trong khu vực quy hoạch đô thị nhằm thực hiện trách nhiệm quy hoạch giao thông vận tải liên tục, hợp tác và toàn diện của MPO. UPWP nêu rõ các nhiệm vụ quy hoạch và hoạt động cụ thể sẽ được thực hiện trong thời gian hai năm tài chính và bao gồm bản tóm tắt số tiền và nguồn quỹ tiểu bang cũng như liên bang sẽ được sử dụng cho hoạt động quy hoạch. UPWP được tạo thông qua quy trình đưa ra quyết định mang tính cộng tác và phối hợp giữa các cơ quan chính quyền tiểu bang, địa phương và các bên tư nhân liên quan đến giao thông vận tải trong khu vực. Chương trình công tác có thể được sửa đổi khi cần với sự phê duyệt của TPC.

1.8.5 Quy trình quản lý tắc nghẽn

Quy Trình Quản Lý Tắc Nghẽn (CMP) là tập hợp quy trình có hệ thống bao gồm nhận biết tắc nghẽn và nguyên nhân, áp dụng các chiến lược giảm nhẹ để nâng cao hiệu suất và độ tin cậy của hệ thống giao thông vận tải và đánh giá hiệu quả của các chiến lược đã thực hiện. Tất cả khu vực đô thị có dân số hơn 200.000 cư dân (được gọi là Khu Vực Quản Lý Giao Thông Vận Tải (TMA)) được yêu cầu phát triển và duy trì CMP bởi Đạo Luật Tiếp Tục Đi Tới để Phát Triển trong Thế Kỷ 21 (MAP 21). MPO H-GAC có trách nhiệm quản trị CMP cho Khu Vực Quản Lý Giao Thông Vận Tải Houston-Galveston bao gồm 8 hạt MPO – Hạt Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery và Waller.

CMP là chức năng quan trọng của MPO vì những tác động tiêu cực tiềm ẩn của tắc nghẽn giao thông đối với tăng trưởng kinh tế và hoạt động kinh doanh. Ngoài ra, tắc nghẽn giao thông có thể ảnh hưởng xấu đến chất lượng không khí (một mối quan ngại lớn do sự thiếu quan tâm của khu vực Houston-Galveston đối với các tiêu chuẩn về chất lượng không khí NAAQS của liên bang) và làm giảm chất lượng cuộc sống của cư dân trong khu vực.

1.9 ĐỊNH DẠNG CỦA CHƯƠNG TRÌNH ĐIỀU VI

Các Chương dưới đây đáp lại Thông tư FTA 4702.1B để chứng minh H-GAC tuân thủ các quy định của Điều VI. Trong quá trình thực hiện giám sát theo Điều VI và để phục vụ mục đích báo cáo, MPO được yêu cầu thu thập dữ liệu nhân khẩu học và hoàn thành nhiều phân tích nhằm đánh giá tác động của các hoạt động quy hoạch đối với nhóm dân số được bảo vệ. MPO cũng được yêu cầu phân tích cách phân bổ của các chương trình đầu tư giao thông vận tải trong khu vực một cách công bằng, và xác định liệu các dự án do MPO cấp vốn có gây tác động khác hoặc tạo gánh nặng không cân đối cho nhóm dân số thiểu số và có thu nhập thấp hay không.

CHƯƠNG 2 YÊU CẦU CHUNG

2.1 CẬP NHẬT CHƯƠNG TRÌNH ĐIỀU VI

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston gửi báo cáo Cập Nhật Ba Năm Một Lần về Chương Trình Điều VI 2018 cho FTA. Việc gửi báo cáo này tuân thủ các yêu cầu trong Thông tư FTA 4702.1B và trình bày những hoạt động mà cơ quan thực hiện để đáp ứng các yêu cầu này. Chương trình nhất quán với các nguyên tắc, luật và chỉ dẫn liên bang cũng như các yêu cầu có liên quan của Điều VI, đáp ứng nhu cầu của nhóm dân số được bảo vệ.

2.2 CHỨNG NHẬN VÀ CAM ĐOAN ĐIỀU VI

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston gửi Danh Sách Chứng Nhận và Cam Đoan Thường Niên cập nhật để Cơ Quan Quản Lý Vận Tải Liên Bang Cấp Phép và Hợp Đồng Hợp Tác (Chứng Nhận và Cam Đoan) qua phương tiện điện tử trên hệ thống cấp phép TrAMS theo yêu cầu của chính sách FTA hiện hành. Chứng Nhận và Cam Đoan FTA cho năm tài chính liên bang 2018 đã được thực hiện hợp lệ bởi Giám Đốc Điều Hành của H-GAC và được ghim dưới định dạng điện tử trong TrAMS, cam đoan với FTA rằng cơ quan tuân thủ Điều VI của Đạo Luật về Dân Quyền năm 1964.

Khu vực này được cố ý để trống

2.3 THÔNG BÁO ĐIỀU VI CHO CÔNG CHÚNG

H-GAC được yêu cầu đăng thông báo cung cấp thông tin cho công chúng về các nghĩa vụ của cơ quan theo quy định Điều VI của DOT. Thông báo phải mô tả quá trình bảo vệ chống phân biệt đối xử dành cho công chúng bởi Điều VI và chứng minh rằng cơ quan tuân thủ các quy định về không phân biệt đối xử của liên bang. Thông báo Điều VI của H-GAC được đăng để cung cấp thông tin cho công chúng tại các địa điểm sau:

- Tại lối vào tòa nhà văn phòng H-GAC tại 3555 Timmons Lane, Houston TX 77027;
- Trên tất cả các bảng thông báo có thể tiếp cận trong tòa nhà văn phòng H-GAC;
- Trên trang web của H-GAC tại địa chỉ www.h-gac.com.

Thông báo Điều VI cho công chúng được cung cấp bằng tiếng Anh cũng như ba ngôn ngữ khác với tiếng Anh được sử dụng nhiều nhất bởi các cư dân trong khu vực - tiếng Tây Ban Nha, tiếng Trung Quốc phổ thông và tiếng Việt. Bản sao của thông báo nhiều ngôn ngữ trên trang web của H-GAC. Nội dung của thông báo Điều VI được cung cấp bằng tiếng Anh trong Hình 2 bên dưới.

Hình 2. Thông báo Điều VI bằng tiếng Anh của H-GAC cho công chúng

ĐIỀU VI - BIẾT QUYỀN CỦA BẠN

**Thông báo cho công chúng về các quyền theo Điều VI
Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston**

- Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) vận hành các chương trình và dịch vụ của mình mà không quan tâm đến chủng tộc, màu da và quốc gia xuất xứ theo Điều VI của Đạo Luật về Dân Quyền. Mọi cá nhân tin rằng mình bị bức xúc do hành vi phân biệt đối xử trái phép theo Điều VI có thể nộp đơn khiếu nại với H-GAC.
- Để biết thêm thông tin về chương trình dân quyền của H-GAC và thủ tục nộp đơn khiếu nại, vui lòng liên hệ theo số (713) 627- 3200; gửi email đến địa chỉ title.vi.coordinator@h-gac.com; hoặc đến văn phòng hành chính của chúng tôi tại 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77027. Để biết thêm thông tin, hãy truy cập www.h-gac.com.
- Người khiếu nại có thể nộp đơn với:

Phòng Dân Quyền của Cơ Quan Quản Lý Vận Tải Liên Bang
Gửi tới: Cán Bộ Dân Quyền Điều VI
819 Taylor Street, Rm 8A36
Fort Worth, TX 76102
- Nếu cần thông tin bằng ngôn ngữ khác, hãy liên hệ (713) 627-3200.

2.4 NỘ ĐƠN KHIẾU NẠI ĐIỀU VI

H-GAC có quy trình chính thức mà qua đó các bên bị bức xúc có thể nộp đơn khiếu nại cáo buộc rằng họ đã bị phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da hoặc quốc gia xuất xứ trong trường hợp liên quan đến quá trình, chương trình hoặc hoạt động quy hoạch mà cơ quan này quản lý. Với tư cách là người nhận hỗ trợ tài chính liên bang, H-GAC được yêu cầu tuân thủ các yêu cầu của Điều VI trong Đạo Luật về Dân Quyền năm 1964 và các điều luật cũng như quy định khác liên quan đến không phân biệt đối xử. H-GAC cam kết bảo vệ quyền của tất cả cá nhân trong việc tham gia quá trình quy hoạch, cung cấp cho họ khả năng tiếp cận các quyền lợi và dịch vụ được cung cấp thông qua các chương trình và hoạt động của cơ quan này một cách có ý nghĩa. Chính sách này mở rộng từ Hội Đồng Chính Quyền Houston-Galveston đến tất cả người nhận phụ và người tham gia bên thứ ba của cơ quan này.

Tất cả những người hoặc nhóm người tin rằng H-GAC hoặc một cá nhân hay tổ chức nào đó có ký kết hợp đồng với cơ quan này đã khiến họ bị phân biệt đối xử bất hợp pháp có thể nộp đơn khiếu nại đến Điều Phối Viên Điều VI của H-GAC. Việc lựa chọn thực hiện khiếu nại Điều VI thông qua H-GAC không lấy đi của người khiếu nại quyền nộp đơn khiếu nại chính thức tới các cơ quan khác của tiểu bang hoặc liên bang, hoặc quyền yêu cầu bồi thường thông qua quy trình pháp lý này. Quy trình khiếu nại Điều VI của H-GAC được trình bày chi tiết trong tài liệu Hướng Dẫn Khiếu Nại có tại trang web của cơ quan theo địa chỉ www.h-gac.com. Bản sao của mẫu khiếu nại Điều VI được cung cấp dưới đây và có thể tải về từ trang web.

2.5 ĐIỀU TRA, KHIẾU NẠI VÀ VỤ KIẾN ĐIỀU VI

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston chưa nhận được bất kỳ đơn khiếu nại nào và cũng chưa có bất kỳ cuộc điều tra hay vụ kiện nào hướng tới cơ quan này cáo buộc hành vi phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da và/hoặc quốc gia xuất xứ kể từ khi báo cáo ba năm một lần năm 2015 được gửi.





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 SỰ CẦN THIẾT CỦA VIỆC THAM GIA TỪ CÔNG CHÚNG

"Sự Tham Gia của Công Chúng" là một phần không tách rời của quá trình quy hoạch và được coi là giải pháp vận năng để đáp ứng được các quy định về không phân biệt đối xử của Điều VI và Sắc Lệnh 12898. Thuật ngữ chuyên môn này có nghĩa kép: nó bao gồm các hoạt động nhằm mục đích hướng đến sự tham gia của công chúng và thứ hai, nó kết hợp các nỗ lực được thực hiện nhằm tiếp cận công chúng. Yêu cầu của DOT về chương trình tham gia liên tục của công chúng được tính toán để thể hiện nhu cầu và mối quan tâm của cộng đồng trước và trong quá trình những quyết định quy hoạch quan trọng được đưa ra. Một quy trình tham gia của công chúng hiệu quả mang đến sự trao đổi cởi mở về thông tin và ý tưởng giữa công chúng và những người ra quyết định về giao thông vận tải. H-GAC có chính sách chủ động khuyến khích sự tham gia của công chúng, đặc biệt là những người từ cộng đồng chịu thiệt thòi và cộng đồng vốn ít được quan tâm thông qua các hoạt động tiếp cận cộng đồng của mình.

2.7 KẾ HOẠCH THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG

Luật liên bang yêu cầu MPO ghi chép lại quá trình tham gia của công chúng trong kế hoạch tham gia của công chúng. Luật liên bang cũng yêu cầu MPO thực hiện đánh giá định kỳ đối với hiệu quả của quá trình tham gia từ công chúng để xác định liệu cơ quan này có cung cấp khả năng tiếp cận "đầy đủ và mở" cho tất cả các bên hay không. FTA yêu cầu các chương trình Điều VI có chiến lược tiếp cận cộng đồng xác định để khuyến khích sự tham gia từ các nhóm dân số thiểu số và có khả năng tiếng Anh hạn chế (LEP). Các tiêu chuẩn về biện pháp tốt nhất gợi ý chiến lược tham gia của công chúng bao gồm:

- Mục đích và mục tiêu được xác định rõ ràng để bắt đầu đối thoại với công chúng;
- Phương thức xác định chính xác công chúng bị ảnh hưởng và các nhóm liên quan có quan tâm;
- Nhiều phương pháp thông báo có thể tiếp cận với các nhóm mục tiêu khác nhau một cách hiệu quả;
- Tiếp cận với các tổ chức và người ủng hộ đại diện cho nhóm dân số ít được quan tâm;
- Các chiến lược thiết thực để vượt qua rào cản về tham gia dành cho các nhóm dân số thiểu số và có thu nhập thấp;
- Kỹ thuật thiết thực để khuyến khích nhóm dân số thiểu số và có thu nhập thấp tham gia vào quá trình tham gia của công chúng;
- Các phương pháp truyền thông giúp công chúng hiểu các vấn đề về giao thông vận tải và cho phép họ nhận biết những giải pháp thiết thực và cơ hội tiềm ẩn dành cho cộng đồng của mình;
- Nhiều cách để nhận bình luận từ công chúng và các thông tin khác;
- Quá trình ghi tài liệu, công nhận và xem xét các vấn đề do công chúng đưa ra và sau đó chứng minh rằng những người ra quyết định đã xem xét thông tin do công chúng cung cấp một cách nghiêm túc; và
- Xem xét định kỳ hiệu quả của các chiến lược tiếp cận cộng đồng đối với nhóm dân số ít được quan tâm.

H-GAC đã phát triển Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng vào năm 2007. Kế hoạch này đã được cập nhật vào năm 2012 và gần đây là năm 2017. Bản cập nhật hiện tại thừa nhận những thay đổi về kết cấu nhân khẩu học của khu vực, bao gồm quy mô và đặc điểm của nhóm thiểu số và không nói tiếng Anh. Nó cũng phản ánh cuộc cách mạng đang diễn ra trong công nghệ truyền thông, cụ thể là cách mọi người lấy tin tức và chia sẻ thông tin. Bản cập nhật Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng của H-GAC phản ánh mong muốn của MPO trong việc mở rộng cơ hội tham gia và cung cấp thông báo kịp thời cũng như khả năng tiếp cận đầy đủ cho công chúng đối với thông tin quan trọng liên quan đến các quyết định then chốt về giao thông vận tải.

Thông báo và thu hút cư dân tham gia quá trình quy hoạch giao thông vận tải là một nỗ lực liên tục. Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng đề cập đến các chiến lược mới để khuyến khích sự tham gia của cư dân nhóm thiểu số và LEP. Dữ liệu nhân khẩu học được phân tích và lập bản đồ để xác định những cộng đồng cần quan tâm. Dữ liệu này chỉ dẫn cho lựa chọn vị trí cho cuộc họp công khai và các sự kiện tiếp cận cộng đồng để ở những địa điểm phù hợp để nhóm dân số mục tiêu có thể tiếp cận. Bản đồ nhân khẩu học cũng chỉ dẫn cho những nỗ lực nhằm đạt được chương trình tiếp cận cộng đồng có mục tiêu và đa dạng hơn. Có thể truy cập Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng trên trang web của H-GAC tại địa chỉ <https://www.h-gac.com/taq/transportation-public-outreach/default.aspx>.

2.8 CÁC KÊNH VÀ CHIẾN LƯỢC TRUYỀN THÔNG

H-GAC tận dụng một số kênh và chiến lược truyền thông trong chương trình tiếp cận công chúng của mình với mục tiêu tiếp cận nhóm cư dân lớn nhất và nhiều bên liên quan nhất có thể trong khu vực. MPO tập trung phổ biến thông tin về các cuộc họp Ủy Ban Hội Đồng, sự kiện tiếp cận công chúng, ngheien cứu quy hoạch giao thông vận tải, quá trình phát triển và sửa đổi của các tài liệu quan trọng như LRTP, TIP và UPWP, cơ hội kinh doanh và cấp phép, bao gồm cơ hội dành cho các doanh nghiệp bị bất lợi (DBE), hội thảo đào tạo và các vấn đề khác cần có thông báo hoặc bình luận từ công chúng. Một số kênh truyền thông của H-GAC được nêu bật dưới đây.

Trang web của H-GAC

Trang web của cơ quan là kênh chính để phân bổ thông tin của H-GAC. Trang web này là tài nguyên lớn và linh hoạt có chứa thông tin về các chương trình, hoạt động và chính sách của mọi sở - được điều chỉnh theo nhu cầu của cư dân tại khu vực, mối quan tâm về kinh doanh và các tổ chức chính quyền địa phương. Trong đó bao gồm rất nhiều chủ đề được quan tâm: các tuyến đường sơ tán bão, tài nguyên phục hồi sau thảm họa, mối quan tâm về chất lượng không khí và nước, cơ hội thu mua hợp tác, giải pháp đi lại, an toàn giao thông, điều phối nhà ở khu vực và giải pháp lực lượng lao động. Trang web của H-GAC có chứa thông tin về các ủy ban quản lý của cơ quan này cùng các chương trình nghị sự và biên bản họp của họ. Trang web cũng cung cấp cho công chúng khả năng tiếp cận thư viện rộng lớn về các ứng dụng trên web, dữ liệu kinh tế - xã hội và báo cáo kỹ thuật mà các nhà nghiên cứu và các bên liên quan khác có thể tiếp cận và truy xuất. Các nội dung của trang web có thể được dịch sang nhiều ngôn ngữ khác nhau dựa trên nhu cầu của người dùng.

Trang web của H-GAC cũng là phương tiện để cơ quan này có thể lấy bình luận và đóng góp từ công chúng về các dự án đang tiến hành. Công chúng và các bên liên quan luôn được mời gửi bình luận đến MPO qua phương tiện điện tử và đăng ký nhận thư tin tức của MPO cũng như thông báo qua email.

Facebook và Twitter

H-GAC tận dụng ưu điểm về tốc độ, khả năng kết nối và tính hiệu quả về chi phí của mạng xã hội và sử dụng các kênh này như một trong những phương thức chính để phổ biến tin tức và chia sẻ thông tin. Mạng xã hội là cách hiệu quả để tiếp cận lượng người xem lớn một cách nhanh chóng. Nó đặc biệt hữu dụng khi quảng cáo các sự kiện sắp diễn ra như các cuộc họp, hội nghị, hội thảo và sự kiện tiếp cận cộng đồng. H-GAC có tài khoản mạng xã hội trên Facebook (với trung bình 560 lượt thích) và Twitter (với khoảng 500 người theo dõi).

Danh sách email

H-GAC duy trì một số danh sách email để thông qua đó phân phối thư tin tức và thông báo cho các bên quan tâm về các cuộc họp, sự kiện công khai sắp diễn ra mà họ có thể tham dự. Danh sách email của cơ quan gồm hơn 5.000 liên hệ, phục vụ một số nhóm và tổ chức liên kết quan tâm, một số hướng đến các bên liên quan của Điều VI như các tổ chức phi lợi nhuận, tổ chức cộng đồng, nhóm dựa trên niềm tin và người ủng hộ. Các cư dân liên tục được mời đăng ký nhận thông tin cập nhật về dự án hoặc thông tin chung thông qua tin nhắn email. Các danh sách riêng lẻ có thể được hợp nhất cho một lần tuyên truyền qua tin nhắn nếu thành viên trong các danh sách khác nhau có cùng mối quan tâm. Mặt hạn chế của kênh email là chi phí duy trì và cập nhật danh sách khi hoàn cảnh của chủ sở hữu tài khoản email luôn thay đổi.

Thư bưu điện Hoa Kỳ

Chương trình tiếp cận cộng đồng của H-GAC sử dụng Dịch Vụ Bưu Chính Hoa Kỳ làm kênh truyền thông, đặc biệt là khi cần gửi thông tin chính thức và riêng cho từng cá nhân, hoặc khi muốn có chứng từ giao nhận của bưu kiện. Thư hàng loạt được gửi đến các tổ chức quản lý giao thông vận tải, thực thể kinh doanh và cá nhân được nhắm mục tiêu, đặc biệt là để quảng cáo các chương trình, hoạt động và sự kiện đặc biệt của MPO.

Phương tiện truyền phát

Đối với khu vực rộng lớn và đa dạng như khu vực đô thị Houston, thông báo dịch vụ công cộng trên đài phát thanh và TV cộng đồng là cách rất hiệu quả để tiếp cận cộng đồng ít được quan tâm, đặc biệt là những cư dân có trình độ tiếng Anh hạn chế. H-GAC thường xuyên thực hiện truyền phát bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha trên đài phát thanh và TV cộng đồng để cung cấp cho người xem mục tiêu báo cáo tình trạng của các dự án cầu đường đang tiến hành, hoặc cung cấp cho họ thông tin về các cuộc họp, sự kiện tiếp cận công chúng sắp diễn ra có thể có ý nghĩa quan trọng đối với cộng đồng.

Báo chí

H-GAC đặt các thông báo pháp lý trên báo và lưu hành rộng rãi trong khu vực đô thị, một số phục vụ cho các cộng đồng dân tộc đặc biệt. Thông báo pháp lý thường được trình bày bằng tiếng Anh nhưng cũng có thể sử dụng tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt, tiếng Trung Quốc phổ thông hoặc tiếng Hàn Quốc, tùy theo cộng đồng thị trường của ấn bản.

Hợp tác với cộng đồng

Hợp tác với cộng đồng được nhận thấy là một chiến thuật đặc biệt thành công trong việc thúc đẩy sự tham gia ở các cộng đồng thiểu số và LEP. H-GAC hợp tác với các quan chức được bầu cử, trung tâm cộng đồng, nhà thờ, phòng thương mại, khu vực quản lý, tổ chức và cơ quan quản lý giao thông vận tải, tổ chức biện hộ, nhóm khu dân cư, lãnh đạo thành phố và các đại diện cộng đồng được công nhận khác, những người có thể sử dụng quyền truy cập và kiến thức của họ về cộng đồng mục tiêu để phát tán thông tin về các cuộc họp công khai và những cơ hội khác để các cử tri nhận được thông tin về hoạt động của MPO có thể ảnh hưởng đến cuộc sống cũng như tương lai tại cộng đồng của họ.

2.9 TÓM TẮT NỖ LỰC TIẾP CẬN CỘNG ĐỒNG

Chương trình tiếp cận cộng đồng của MPO sẽ được mô tả trong mục này bằng hai ví dụ gần đây để nêu bật những nỗ lực tiếp cận cộng đồng về cơ bản được thực hiện để nâng cao các chức năng quy hoạch giao thông vận tải của MPO. Tuy nhiên, về vấn đề tiếp cận cộng đồng, một quy mô không thể phù hợp cho tất cả trường hợp. Ví dụ được trích dẫn có thể được phân biệt theo quy mô, bối cảnh và phương pháp tiếp cận chung được sử dụng trong việc khuyến khích sự tham gia của công chúng. Ví dụ bao gồm nhấn tin có mục tiêu tại cộng đồng ít được quan tâm, bao gồm nhóm dân số LEP.

2.9.1 Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Khu Vực 2045 (2045 RTP)

Trạng thái: Đang diễn ra

Thông tin cơ bản

2045 RTP là kế hoạch giao thông vận tải dài hạn của H-GAC được cập nhật bốn năm một lần với sự hợp tác của tiểu bang, các nhà cung cấp dịch vụ vận tải, các cơ quan công, các tổ chức thu lợi nhuận từ cước phí vận chuyển và các tổ chức cộng đồng công/tư nhân. Bản kế hoạch phân tích các nhu cầu, mục tiêu về giao thông vận tải của khu vực và trình bày các ưu tiên đầu tư cho hệ thống giao thông vận tải đa phương thức của khu vực - được lập dự án cho tương lai tối thiểu là 20 năm. Mục tiêu của 2045 RTP là:

- Nâng cao an toàn;
- Di chuyển người và hàng hóa một cách hiệu quả;
- Đạt được và/hoặc duy trì sửa chữa cơ sở hạ tầng ở trạng thái tốt;
- Nâng cao khả năng cạnh tranh kinh tế của khu vực; và
- Bảo tồn và bảo vệ các tài nguyên tự nhiên, văn hóa.

Các mục tiêu này được lựa chọn để chỉ dẫn chiến lược sẽ được thông qua để xây dựng mạng lưới giao thông vận tải mong muốn trong tương lai và thông báo lựa chọn các dự án đa phương thức để đưa vào Kế Hoạch. Quá trình phát triển kế hoạch giao thông vận tải khu vực 2045 của H-GAC đã được chia thành ba giai đoạn, mỗi giai đoạn gồm một loạt các hoạt động tiếp cận công chúng:

Giai đoạn 1 - Đánh giá ban đầu (Tầm nhìn và xu hướng)

Giai đoạn 2 - Phân tích hành lang (Đánh giá hệ thống)

Giai đoạn 3 - Phân tích khu vực (Ưu tiên đầu tư)

Những hoạt động trọng yếu được thực hiện trong từng giai đoạn phát triển kế hoạch được mô tả trong Bảng 1.

Bảng 1: Quá Trình Phát Triển 2045 RTP của H-GAC

<p>Giai đoạn 1: Tầm Nhìn & Xu Hướng</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cập nhật nhân khẩu học • Xem xét các mục tiêu và tầm nhìn • Xác định thách thức và khoảng trống <p>→ <i>Tiếp Cận Công Chúng [Mùa Xuân 2018]</i></p>
<p>Giai đoạn 2: Đánh Giá Hệ Thống</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Đánh giá các kịch bản thay thế về giao thông vận tải • Phát triển kế hoạch tài chính • Phát triển các ưu tiên và chiến lược <p>→ <i>Tiếp Cận Công Chúng [Mùa Xuân 2019]</i></p>
<p>Giai đoạn 3: Ưu Tiên Đầu Tư</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoàn tất ưu tiên đầu tư • Thiết lập các biện pháp và tiêu chuẩn hiệu suất • Xác định tác động đối với khu vực (chất lượng không khí, môi trường, công lý xã hội) • Chuẩn bị kế hoạch cuối cùng <p>→ <i>Bình Luận Công Chúng Cuối Cùng [Mùa Xuân 2019]</i></p>

Phần dưới đây mô tả các nỗ lực tiếp cận cộng đồng dành cho Giai đoạn 1 của quá trình phát triển Kế Hoạch RTP 2045 và thể hiện một số cách mà cơ quan tiếp cận với cộng đồng đối với nhóm dân số vốn ít được quan tâm và thiếu đại diện tại khu vực quy hoạch đô thị. Các nhiệm vụ tiếp cận cộng đồng được thực hiện và quản lý bởi nhân viên tiếp cận công chúng của MPO.

Cuộc họp công khai:

Một số cuộc họp công khai được tổ chức tại các địa điểm của mỗi hạt trong khu vực MPO để cung cấp thông tin cho cộng đồng về quá trình quy hoạch và yêu cầu cũng như mục đích của kế hoạch dài hạn về giao thông vận tải. Các cư dân được mời trình bày những vấn đề liên quan đến giao thông vận tải mà họ quan tâm trong khu vực mình sinh sống. Bình luận bằng văn bản được thực hiện tại các sự kiện trực tiếp cũng như thông qua trang web 2045 RTP có thể truy cập tại <http://2045rtp.com>.

Một số cuộc họp công khai được tổ chức tại các địa điểm trung tâm và có thể ra vào trong các khu dân cư được chỉ định là cộng đồng ít được quan tâm và nhạy cảm với việc công nhận công lý môi trường. Các địa điểm họp gồm:

- (1) Trung Tâm Đa Dịch Vụ Kashmere Gardens;
- (2) Trung Tâm Cộng Đồng Alief;
- (3) Trung Tâm Cộng Đồng Leon Z. Grayson; và
- (4) Đại học Prairie View A&M.

Bản đồ 2 thể hiện các địa điểm tổ chức họp công khai trung Giai đoạn 1 trong quá trình phát triển Kế hoạch 2045 RTP của H-GAC và làm nổi bật những địa điểm được chọn một cách cụ thể vì chúng thường nằm trong bộ phận ít được quan tâm và bị thiệt thòi của cộng đồng khu vực. Các địa điểm họp công khai được thể hiện trên nền của các cộng đồng được xác định là nhạy cảm về công lý môi trường. Các cộng đồng ít được quan tâm khác được dự đoán sẽ được đưa vào vị trí họp công khai trong các giai đoạn sau của quá trình phát triển Kế hoạch 2045 RTP.

Điều chỉnh:

Tùy theo các đặc điểm nhân khẩu học của khu dân cư, thông dịch viên tiếng Tây Ban Nha, tiếng Hindi, tiếng Trung Quốc phổ thông và tiếng Việt đã sẵn sàng tại các cuộc họp công khai cùng với phiên dịch viên ngôn ngữ ký hiệu để mang đến cho những cư dân bị hạn chế liên quan đến ngôn ngữ hoặc khiếm thính cơ hội để có được quá trình tham gia tốt hơn, có ý nghĩa hơn.

Thông cáo báo chí, truyền phát, bảng thông tin:

Nhân viên tiếp cận cộng đồng của H-GAC đã tạo và phát hành thông báo về các cuộc họp công khai cùng với địa điểm trên các tờ báo và ấn phẩm định kỳ được lưu hành rộng rãi, bao gồm báo cộng đồng được xuất bản theo nhiều ngôn ngữ bản địa khác nhau được sử dụng trong khu vực. Thông báo dịch vụ công cộng cũng được thực hiện trên các kênh TV và đài phát thanh nước ngoài. Thông tin về các cuộc họp công khai được cung cấp trên các bảng thông tin có thể thay đổi trên các xa lộ trong khu vực.

Vận động qua Bưu Chính Hoa Kỳ và email:

Các tờ rơi thông tin được chuẩn bị bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha, những ngôn ngữ được sử dụng rộng rãi nhất trong khu vực. Các tờ rơi này được kèm trong thư mời gửi đi và thư điện tử gửi đến các doanh nghiệp, câu lạc bộ dân sự, phòng thương mại, tổ chức giáo dục, tổ chức dựa trên niềm tin, hiệp hội chủ nhà, khu vực quản lý, tổ chức phi lợi nhuận, thư viện công cộng, tổ chức nghiên cứu, v.v.

Hợp tác với cộng đồng:

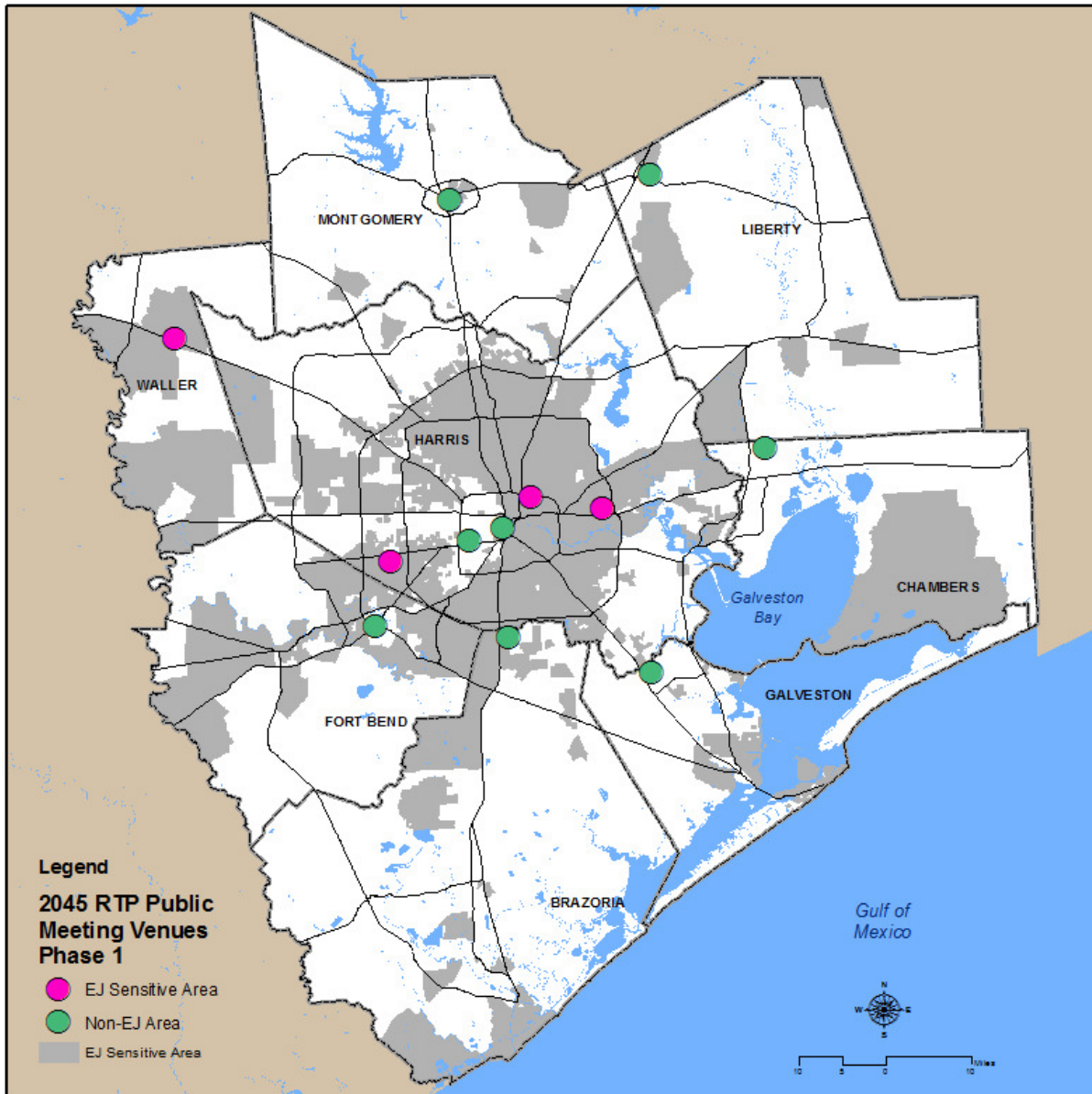
Nhân viên của H-GAC đã hợp tác với các lãnh đạo được bầu cử, người ủng hộ cộng đồng và cư dân quan tâm để quảng bá thông tin về các cuộc họp được đề xuất về quá trình phát triển 2045 RTP cho các cử tri, bạn bè, hàng xóm của họ: thực hiện biện pháp tốt nhất đã được công nhận để tiếp cận cộng đồng là sử dụng các cá nhân có liên kết đã xác định với cộng đồng cho vai trò người liên lạc với cộng đồng mục tiêu.

H-GAC cũng đã thực hiện biện pháp tiếp cận cộng đồng tốt nhất khác là tới thực hiện các bài thuyết trình 2045 RTP tại các cuộc họp mặt cộng đồng hiện có của cộng đồng mục tiêu. Những nơi được tới gồm các cuộc họp khu phố, trung tâm cộng đồng và United Way. Nhân viên MPO cũng hợp tác với cộng đồng người cao tuổi trong các nỗ lực tiếp cận cộng đồng thông qua những người liên lạc với Cơ Quan Khu Vực về người Cao Tuổi, trung tâm dịch vụ dành cho người cao tuổi và Liên Minh vì Cuộc Sống Độc Lập.

Khảo sát thông tin:

Để hỗ trợ phân tích các phương pháp tiếp cận hiệu quả đối với cộng đồng, một khảo sát thông tin đã được thực hiện trên một số người tham gia cuộc họp công khai được xác định là dân thuộc nhóm thiểu số, yêu cầu cách họ tìm hiểu về cuộc họp công khai đó và điều gì khiến họ quyết định tham gia sự kiện. Câu trả lời gồm các thông cáo báo chí, liên lạc trực tiếp từ bạn bè và gia đình (bao gồm nhân viên MPO) và thông báo qua email.

Bản đồ 2: Địa điểm họp công khai - 2045 RTP Giai đoạn 1



2.9.2 Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Quận Waller

Trạng thái: Hoàn tất

Thông tin cơ bản:

H-GAC đã hợp tác với Hạt Waller, một số thành phố địa phương và TxDOT để tạo kế hoạch giao thông vận tải cho hạt. Nghiên cứu kéo dài 18 tháng đã kiểm tra tình trạng giao thông vận tải, sử dụng đất, nhân khẩu học và kinh tế - xã hội tại hạt và khu vực lân cận. Mục tiêu là để xác định nhu cầu cơ sở hạ tầng giao thông vận tải ngắn hạn và dài hạn của khu vực và tạo kế hoạch giao thông vận tải có thể cải thiện khả năng di chuyển và xử lý các vấn đề giao thông hiện tại và dự báo trước trong khi vẫn bảo vệ các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường, các tài nguyên nông nghiệp có giá trị cao, các văn hóa di sản và nhân vật văn hóa của hạt.

Hạt Waller có vùng nông thôn rộng nằm ở góc phần tư phía Tây Bắc của khu vực đô thị Houston. Hạt có nhóm cư dân thiểu số lớn thứ ba trong số tất cả các hạt thuộc khu vực quy hoạch. Mức tăng trưởng dân số nhanh và sự liên tục mở rộng phát triển đô thị từ khu vực đô thị Houston hướng về ngoại ô của Waller cho thấy đặc điểm nông thôn của hạt có thể sớm thay đổi. Cường độ phát triển dự kiến tăng nghĩa là sẽ có thêm người và xe hơn, và sau đó là yêu cầu cơ sở giao thông vận tải tốt hơn nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng và tránh tắc nghẽn.

Sự tham gia của công chúng được xem là có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với quá trình phát triển kế hoạch và không thể thiếu trong việc xác định các nhu cầu và mối quan tâm của cư dân. Cần có một quy trình toàn diện để tạo kế hoạch có thể phục vụ lợi ích tốt nhất cho toàn bộ cộng đồng. Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng đã được chuẩn bị để chỉ dẫn cho các nỗ lực tiếp cận công chúng. Tuy nhiên, do sự khác biệt về đặc điểm chủng tộc của dân số cũng như khoảng cách lớn giữa một số địa phương tập trung cư dân tại hạt nông thôn này, một quyết định quan trọng đã được đưa ra ngay từ khi bắt đầu để tổ chức các cuộc họp công khai ở cả phía Bắc và phía Nam của hạt. H-GAC đã duy trì dịch vụ của các công ty tư vấn để thực hiện và quản lý hoạt động tiếp cận công chúng.

Cuộc họp công khai:

Một số phiên điều trần và cuộc họp các bên liên quan đã được tổ chức tại các thành phố Prairie View và Hempstead ở phía Bắc, và tại Brookshire ở phía Nam của hạt. Các bài thuyết trình đã được thực hiện để cung cấp thông tin cho cộng đồng về mục đích của nghiên cứu và những gì H-GAC hy vọng đạt được thông qua quá trình phát triển kế hoạch đường lớn. Cư dân được yêu cầu xác định các vấn đề và mối quan tâm lớn liên quan đến giao thông vận tải, và trình bày những giải pháp họ ưu tiên. Bình luận bằng văn bản được thực hiện tại các sự kiện trực tiếp nhưng các cư dân quan tâm có thể đưa ra bình luận trực tuyến hoặc qua điện thoại. Trang web dự án có thể truy cập tại địa chỉ <http://hgacmpo.com/waller/index.html>.

Điều chỉnh:

Quá trình xem xét thông tin nhân khẩu học từ Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ cho thấy nhóm dân số LEP tại Hạt Waller chủ yếu sử dụng tiếng Tây Ban Nha. Trong các cuộc họp công khai đã có những người nói tiếng Tây Ban Nha sử dụng hai ngôn ngữ sẵn sàng cung cấp dịch vụ dịch thuật. Các tờ rơi cuộc họp được tạo bằng tiếng Anh cũng như tiếng Tây Ban Nha và phân phối rộng rãi trong các khu dân cư và trung tâm cộng đồng. Thẻ bình luận cũng đã được tạo bằng tiếng Tây Ban Nha dành cho những người tham gia muốn giao tiếp bằng ngôn ngữ này.

Thông cáo báo chí, truyền phát, bảng thông tin:

Nhân viên tiếp cận công chúng của H-GAC đã tạo và ghi lại các điểm thông báo dịch vụ công cộng để truyền phát trên đài Đại học Prairie View A&M (KPVU). Mục tiêu là cố gắng khuyến khích sự tham gia của nhóm sinh viên, phần lớn trong số đó là cư dân thuộc bộ phận thiểu số giống như các cộng đồng xung quanh họ. Thông báo cuộc họp công khai bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha cũng đã được đưa lên các tờ báo cộng đồng và các ấn phẩm địa phương khác phục cho đối tượng người xem đa dạng. Thông tin về các cuộc họp công khai được cung cấp trên bảng thông tin có thể thay đổi trên các đại lộ của khu vực.

Vận động qua Bưu Chính Hoa Kỳ và email:

Tờ rơi tùy chỉnh và tài liệu giáo dục đã được tạo bằng cả tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha, ngôn ngữ được sử dụng nhiều nhất tại khu vực. Những tờ rơi này được kèm trong thư gửi đến các doanh nghiệp, tổ chức giáo dục, tổ chức dựa trên niềm tin, hiệp hội chủ nhà, tổ chức phi lợi nhuận, thư viện công cộng và tổ chức nghiên cứu, v.v. Các áp phích và tờ rơi cũng đã được tạo trên xe buýt trong nỗ lực tiếp cận nhóm dân số phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng. Các tờ rơi cũng đã được đăng tại các địa điểm công cộng trong cộng đồng mục tiêu, bao gồm các cửa hàng tạp hóa, nhà vệ sinh công cộng, bưu điện và tiệm cắt tóc.

Hợp tác với cộng đồng:

Nhân viên của H-GAC hợp tác với những người lãnh đạo cộng đồng, gồm thẩm phán hạt, thị trưởng, cán bộ cảnh sát, phản ứng viên, người ủng hộ cộng đồng và các cư dân quan tâm để phổ biến thông tin về các cuộc họp công khai về kế hoạch giao thông vận tải. Tại các cộng đồng ở phía Bắc Hạt Waller, những người liên hệ tại cộng đồng này phần lớn là cư dân thuộc nhóm thiểu số giống như các cộng đồng mà họ đại diện hoặc phục vụ.

Nhân viên cũng đã thực hiện hoạt động tiếp cận cộng đồng tập trung tại các nhà thờ của khu vực thuộc các cộng đồng ít được quan tâm. Các nhân viên đã rất nỗ lực tiếp cận với cư dân thuộc nhóm thiểu số thông qua hiệp hội chủ nhà và các phòng thương mại đa văn hóa.

Tiếp cận trường đại học:

Prairie View về cơ bản là thị trấn đại học và là ngôi nhà của một tổ chức có lịch sử rất thành công. Số người dự các cuộc họp công khai từ các cư dân thuộc nhóm thiểu số, đặc biệt là các sinh viên đại học, là thấp ngay cả khi sự kiện được tổ chức tại khuôn viên của trường. Một bước đi thú vị và mới lạ đã được thực hiện trong nỗ lực nâng cao số người tham gia. Ngoài việc hợp tác với cộng đồng, một số phòng nghiên cứu tại trường đại học cũng đã được nhắm mục tiêu với các tin nhắn nhấn mạnh giá trị giáo dục của quá trình phát triển kế hoạch giao thông vận tải, ý nghĩa quan trọng của sự tham gia từ cư dân và cơ hội để trở thành một phần của nỗ lực sẽ có hệ quả trong đời thực và tác động đến tương lai cộng đồng của họ. Những nỗ lực này đã đạt được thành công khi một số sinh viên đại học đã tham gia cuộc họp công khai cuối cùng.

Khảo sát thông tin:

Một cuộc khảo sát thông tin đã được thực hiện trên một số người tham gia cuộc họp được xác định là cư dân thuộc nhóm thiểu số, yêu cầu cách họ tìm hiểu về cuộc họp công khai và điều khiến họ quyết định tham gia sự kiện đó. Câu trả lời bao gồm liên lạc trực tiếp từ bạn bè và đồng nghiệp, thông tin trên bảng thông tin có thể thay đổi, thư mời qua email và đồ án của sinh viên.



2.9.3 Các hoạt động tiếp cận công chúng khác

Các nỗ lực tương tự để thu hút nhóm dân số LEP và ít được quan tâm đã được thực hiện khi chuẩn bị Nghiên Cứu Khu Vực Phụ Đại Lộ 146 Tiểu Bang, Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Vận Tải, Chương Trình Công Tác Quy Hoạch Thống Nhất, Kế Hoạch An Toàn Khu Vực và Kế Hoạch Chuẩn Bị Sơ Tán Bão.

Khu vực này được cố ý để trống

2.10 KẾ HOẠCH HỖ TRỢ NGÔN NGỮ

Khu vực đô thị Houston là khu vực đô thị lớn thứ năm tại Hoa Kỳ trong khi Thành phố Houston đứng thứ tư trong số những thành phố lớn nhất quốc gia. Dân số của khu vực H-GAC cũng đa dạng như độ rộng của nó. Với quy mô và sự đa dạng của dân số, kế hoạch hỗ trợ ngôn ngữ rõ ràng là rất cần thiết.

Bị hạn chế khả năng đọc, nói hoặc hiểu tiếng Anh có thể là rào cản lớn để tham gia và cản trở khả năng tiếp cận quyền lợi, dịch vụ và thông tin do MPO cung cấp. H-GAC thực hiện Kế Hoạch Hỗ Trợ Ngôn Ngữ nhất quán với Điều VI và Sắc Lệnh Tổng Thống 13166 để giải quyết vấn đề về rào cản ngôn ngữ. H-GAC có chính sách hỗ trợ để cá nhân LEP tham gia và được cung cấp khả năng tiếp cận với các chương trình, hoạt động và dịch vụ mà MPO cung cấp một cách có ý nghĩa.

Hướng dẫn từ DOT Hoa Kỳ khuyến nghị phân tích bốn yếu tố để đánh giá phạm vi cần hỗ trợ ngôn ngữ để thu hút sự tham gia của nhóm cư dân đa dạng của cộng đồng. Các yếu tố bao gồm:

- *Nhân khẩu học*: Quy mô số cư dân LEP được phục vụ hoặc có thể sẽ được gặp trong quá trình thực hiện công tác.
- *Tần suất*: Tần suất các cá nhân LEP tham gia chương trình, hoạt động và dịch vụ của cơ quan.
- *Tầm quan trọng*: Tính chất và tầm quan trọng của các chương trình, hoạt động hoặc dịch vụ mà cơ quan thực hiện đối với cuộc sống của cư dân;
- *Nguồn lực*: Nguồn lực có sẵn cho cơ quan và chi phí tương đối để cung cấp các dịch vụ chuyên biệt.

Dưới đây là bản tóm tắt phân tích bốn yếu tố dành cho khu vực Gulf-Coast.

1. Nhân khẩu học:

Theo ước tính năm năm của Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011 - 2015 (ACS), 993.243 hay 17% trong số 5,8 triệu cư dân từ 5 tuổi trở lên của khu vực nói tiếng Anh ở mức độ thành thạo thấp hơn mức "rất tốt". Điều này trái ngược với con số 14,2% của toàn tiểu bang và trên toàn quốc là 8,6%. Số cư dân này hình thành nhóm LEP dành cho khu vực MPO.

Ngôn ngữ được sử dụng chủ yếu tại nhà của nhóm cư dân LEP là Tây Ban Nha. Những ngôn ngữ khác được sử dụng nhiều bởi nhóm LEP tại khu vực này gồm tiếng Việt, tiếng Trung Quốc phổ thông, tiếng Urdu, tiếng Ả Rập, tiếng Hàn Quốc, tiếng Tagalog và một số ngôn ngữ Châu Phi. Tiêu chuẩn FTA dành cho các MPO để dịch những tài liệu quan trọng sang ngôn ngữ được sử dụng chủ yếu tại nhà khi ít nhất 5% dân số khu vực nói tiếng Anh ở dưới mức "rất tốt". Dựa trên tiêu chuẩn này, có cơ sở chắc chắn để xây dựng chương trình hỗ trợ ngôn ngữ cho khu vực đô thị Houston.

2. Tầm suất:

H-GAC liên tục tương tác với công chúng trong quá trình phát triển và quản lý các chương trình, hoạt động và dịch vụ của mình. Một số chức năng ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đến quá trình di chuyển mỗi ngày của cư dân trong khu vực trong khi các chức năng khác như sự kiện thu hút sự tham gia của công chúng khá lác đác. Tuy nhiên, cư dân của khu vực, bao gồm nhóm LEP, phải có khả năng tiếp cận thông tin liên tục bất kể hoạt động của MPO và có thể nhận được thông tin tốt nhất khi quá trình giao tiếp được thực hiện bằng ngôn ngữ chính họ sử dụng tại nhà.

3. Tầm quan trọng:

Khả năng di chuyển an toàn và hiệu quả là điều không thể thiếu đối với cuộc sống của tất cả cư dân trong khu vực. Các chức năng quy hoạch giao thông vận tải của MPO hỗ trợ đi lại tại khu vực này và cung cấp cho cư dân trong khu vực, bao gồm cả nhóm LEP, những lựa chọn phương thức cho khả năng tiếp cận hàng ngày của họ với công việc, nhà ở, dịch vụ xã hội, giáo dục và giải trí. Sự tham gia toàn diện của cộng đồng có vai trò vô cùng quan trọng để đảm bảo rằng quá trình quy hoạch giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu của tất cả cư dân.

4. Nguồn lực:

Nguồn lực để dịch tài liệu và phiên dịch cho các cá nhân là có sẵn nhưng có hạn. MPO cam kết dịch những tài liệu quan trọng do mình tạo ra. H-GAC sẽ tiếp tục đánh giá nhu cầu can thiệp hỗ trợ ngôn ngữ khi thiết kế và thực hiện các chương trình, hoạt động quy hoạch và dịch vụ cũng như khi nhận biết được nhu cầu.

Với tư cách là MPO, các kế hoạch, chương trình và hoạt động của H-GAC không thể tránh được việc gây tác động đến toàn bộ cộng đồng trong khu vực và tuyệt đối cần thiết đối với cuộc sống hàng ngày của từng nhóm cộng đồng - bao gồm cư dân có khả năng giao tiếp bằng tiếng Anh bị hạn chế.

Chiến lược hỗ trợ ngôn ngữ của H-GAC chứa một số thành phần then chốt:

- Dịch tài liệu quan trọng, báo cáo, hồ sơ, tài liệu tiếp thị/tiếp cận cộng đồng sang những ngôn ngữ được sử dụng nhiều nhất - tiếng Tây Ban Nha, tiếng Trung Quốc phổ thông và tiếng Việt cùng như ngôn ngữ khác mà cư dân có thể yêu cầu;
- Cung cấp người dịch tại các cuộc họp công khai và hội thảo khi cần thiết, và cung cấp thông báo kịp thời, hiệu quả về tình trạng sẵn có của các dịch vụ này cho những người cần sử dụng trong khu vực quy hoạch;
- Cập nhật định kỳ cơ sở dữ liệu điều tra dân số và hồ sơ lập bản đồ địa điểm của nhóm LEP để hỗ trợ các nỗ lực tiếp cận cộng đồng và phân bổ thông tin quan trọng một cách hiệu quả.
- Thực hiện các biện pháp tốt nhất để tiếp cận và khuyến khích sự tham gia từ các cộng đồng dân tộc và vượt qua rào cản ngôn ngữ để tiếp cận các dịch vụ và tham gia một cách có ý nghĩa; và
- Đánh giá định kỳ sự hiệu quả của PPP để xác định liệu tổ chức có thành công trong việc tạo cơ hội để nhóm dân số LEP tham gia một cách có ý nghĩa hay không.

Kế Hoạch Hỗ Trợ Ngôn Ngữ của H-GAC có trong tài liệu Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng. Tài liệu này cũng có thể được truy xuất trên trang web của cơ quan tại địa chỉ <https://www.h-gac.com/taq/transportation-public-outreach/default.aspx>

2.10.1 Nhóm dân số LEP trong khu vực

Năm 2017, H-GAC đã cập nhật bản đồ cơ sở công lý môi trường của bình với dữ liệu nhân khẩu học từ số liệu ước tính 5 Năm trong Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015 (ACS) của Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, được trình bày ở độ phân giải địa lý nhóm khối điều tra dân số. Dữ liệu ước tính 5 năm ACS ở tập hợp không gian nhóm khối mang đến độ chính xác phù hợp để phân tích các nhóm dân số nhỏ và khu vực địa lý giới hạn. Hơn nữa, tập dữ liệu này cập nhật hơn dữ liệu điều tra dân số mười năm một lần mới nhất và có chứa một số bảng thống kê nhân khẩu học không có ở các tập dữ liệu ACS khác.

Như đã đề cập, các cá nhân LEP được Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ định nghĩa là những người từ năm tuổi trở lên nói tiếng Anh ở mức thấp hơn "rất tốt". Trong tổng dân số khoảng 5.839.411 người từ năm tuổi trở lên của khu vực, khoảng 993.243 người hay 17% được xác định là LEP. Một lần nữa, số người nói tiếng Tây Ban Nha chiếm khoảng 13,7% dân số MPO từ 5 tuổi trở lên, và họ chiếm 80% tổng số người được xác định là LEP. Các nhóm LEP lớn khác trong khu vực gồm tiếng Việt, tiếng Trung Quốc phổ thông, tiếng Urdu, tiếng Ả Rập, tiếng Tagalog và tiếng Hàn Quốc.



Quy định Bến Cảng An Toàn (Safe Harbor) của DOT

Bộ Giao Thông Vận Tải Hoa Kỳ (DOT) đã thông qua "Quy Định Bến Cảng An Toàn" (Safe Harbor) của Bộ Tư Pháp Hoa Kỳ (DOJ) quy định rằng việc các tài liệu văn bản quan trọng được dịch cho từng nhóm ngôn ngữ cấu thành năm phần trăm (5%) của tổng số cư dân đủ điều kiện để được phục vụ hoặc 1.000 người (chỉ số thấp hơn được áp dụng) sẽ được coi là chứng cứ mạnh mẽ cho thấy sự tuân thủ nghĩa vụ dịch tài liệu. Bảng 2 cung cấp thông tin về các nhóm LEP tại khu vực đô thị Houston và số cư dân sử dụng ngôn ngữ khác tiếng Anh làm ngôn ngữ chính tại nhà nhưng không thể giao tiếp bằng tiếng Anh ở mức "rất tốt".

Đối với khu vực đông dân cư và chủ yếu gồm một nhóm dân tộc thiểu số như khu vực đô thị Houston, các ngôn ngữ nước ngoài được sử dụng bởi 5% trong nhóm LEP trở lên được cho là thể hiện ngưỡng thực tế hơn cho việc thực hiện chính sách dịch mọi tài liệu MPO quan trọng theo quy định bến cảng an toàn so với chỉ số tuyệt đối 1,000 người, khi MPO có các giới hạn về tài nguyên. Ngưỡng 1.000 người phù hợp hơn để sử dụng ở cấp độ dự án. Tuy nhiên, H-GAC cam kết trả lời mọi yêu cầu về dịch vụ biên dịch hoặc phiên dịch khi nhận được.

BẢNG 2. Những ngôn ngữ không phải tiếng Anh được sử dụng tại Khu Vực Quy Hoạch Đô Thị Houston

Ngôn ngữ được sử dụng chính tại nhà	Khu vực Tổng số	Tỷ lệ phần trăm của nhóm LEP
Tiếng Tây Ban Nha: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	799,676	80.51%
Tiếng Việt: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	56,668	5.71%
Tiếng Trung: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	35,308	3.55%
Tiếng Urdu: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	10,588	1.07%
Ngôn ngữ Châu Á khác: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	10,534	1.06%
Tiếng Ả Rập: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	9,527	0.96%
Các ngôn ngữ Châu Phi: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	9,367	0.94%
Tiếng Tagalog: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	7,686	0.77%
Ngôn ngữ Ấn Độ khác: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	6,690	0.67%
Tiếng Hindi: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	6,197	0.62%
Tiếng Hàn Quốc: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	5,400	0.54%
Tiếng Gujarati: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	4,797	0.48%
Tiếng Pháp (Patois, Cajun): Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	4,299	0.43%
Tiếng Ba Tư: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	4,126	0.42%
Tiếng Nga: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	2,685	0.27%
Tiếng Mon-Khmer, Campuchia: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	2,271	0.23%
Tiếng Bồ Đào Nha: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	2,052	0.21%
Tiếng Nhật: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	2,022	0.20%
Ngôn ngữ Đảo Thái Bình Dương khác: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	1,686	0.17%
Tiếng Thái: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	1,532	0.15%
Tiếng Đức: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	1,450	0.15%
Ngôn ngữ Ấn-Âu khác: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	1,250	0.13%
Tiếng Ý: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	1,147	0.12%
Tiếng Pháp Creole: Nói tiếng Anh dưới mức "rất tốt"	1,017	0.10%

Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015

2.11 ĐẠI DIỆN NHÓM THIỂU SỐ TẠI CÁC CƠ QUAN TƯ VẤN QUY HOẠCH

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston thừa nhận mục đích của Điều 49 CFR 21.5(b)(1)(vii) trình bày rằng người nhận viện trợ tài chính liên bang không được phép từ chối cơ hội tham gia của cá nhân với tư cách là thành viên của cơ quan quy hoạch, tư vấn hoặc cơ quan tương tự là phần không tách rời của chương trình dựa trên chủng tộc, màu da hoặc quốc gia xuất xứ. Chỉ dẫn FTA về vấn đề này cho thấy người nhận quỹ liên bang không có ủy ban quy hoạch, hội đồng hoặc ủy ban cố vấn hoặc cơ quan ra quyết định tương tự được bổ phiếu, trong đó tư cách thành viên được *lựa chọn* bởi người nhận, phải cung cấp bằng chi tiết về chủng tộc của thành viên các cơ quan đó và mô tả những nỗ lực đã được thực hiện để khuyến khích sự tham gia của các nhóm thiểu số tại các cơ quan ra quyết định đó. H-GAC không có bất kỳ cơ quan quy hoạch hay tư vấn nào để MPO lựa chọn tư cách thành viên.

Có hai cơ quan ra quyết định chính cung cấp chỉ dẫn và phê duyệt các chính sách cũng như chương trình của MPO. Đó là (1) Ban Giám Đốc Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston; và (2) Hội Đồng Chính Sách Giao Thông Vận Tải ("TPC"). Các cơ quan này có quy chế với các chỉ dẫn hoạt động áp dụng cho những người phục vụ với tư cách là thành viên. Yêu cầu chung là đại diện chính phải là viên chức được bổ phiếu của chính quyền địa phương thành viên hoặc viên chức cấp cao của cơ quan công quyền tham gia. Phần sau đây tóm tắt trách nhiệm của các cơ quan này và những tiêu chuẩn cơ bản đối với tư cách thành viên.

Ban Giám Đốc

Ban Giám Đốc H-GAC (Ban) là bộ phận quản lý gồm 36 thành viên đối với Hội Đồng Chính Quyền Khu Vực Houston-Galveston, chịu trách nhiệm giám sát các chính sách và chương trình chung của cơ quan này và kiểm soát nguồn quỹ. Thành viên của Ban Giám Đốc được hạn chế trong số những viên chức được bổ phiếu của tòa ủy viên hạt, thành viên được bổ phiếu hội đồng thành phố và thành viên của hội đồng quản trị của các học khu độc lập dưới sự bảo trợ của hội đồng chính quyền. Ban Giám Đốc họp hàng tháng để xem xét các vấn đề liên quan đến phúc lợi và quá trình phát triển của các tổ chức chính quyền địa phương thành viên.

Hội Đồng Chính Sách Giao Thông Vận Tải

Hội Đồng Chính Sách Giao Thông Vận Tải (TPC) là hội đồng chính sách cho tổ chức quy hoạch đô thị H-GAC gồm tám hạt. TPC cung cấp chỉ dẫn chính sách và điều phối chung cho các nỗ lực quy hoạch giao thông vận tải đa phương thức của khu vực quản lý giao thông vận tải Houston-Galveston được thực hiện bởi TxDOT, H-GAC, thành phố địa phương và chính quyền hạt, Cơ Quan Vận Tải Đô Thị của Hạt Harris (METRO), tổ chức chính quyền thực hiện mục đích đặc biệt và các cơ quan quy hoạch khu vực. TPC là diễn đàn để công chúng thảo luận về quy hoạch giao thông vận tải tại khu vực quản lý giao thông vận tải Houston-Galveston. Ngoài ra, hội đồng phê duyệt các kế hoạch giao thông vận tải trên toàn khu vực và thúc đẩy quá trình thông qua, thực thi các kế hoạch này bởi chính quyền địa phương. Ban Giám Đốc H-GAC đóng vai trò như đại diện ký kết hợp đồng cho TPC.

TPC gồm 28 thành viên bỏ phiếu phải là viên chức được bỏ phiếu tại địa phương, viên chức cấp cao của các tổ chức công quản lý hoặc vận hành dịch vụ giao thông vận tải lớn trong khu vực quản lý giao thông vận tải, hoặc viên chức cấp cao của TxDOT. Đối với những thành phố và hạt có thể được đại diện bởi một thành viên hội đồng duy nhất, thành viên đó phải là viên chức đứng đầu được bỏ phiếu, viên chức đứng đầu chịu trách nhiệm điều hành hoặc viên chức cấp cao được chỉ định khác. Đối với những thành phố hoặc hạt có thể được đại diện bởi nhiều hơn một thành viên, thành viên bỏ phiếu bổ sung được chỉ định phải là viên chức cấp cao của cơ quan quản lý.

Mỗi thành viên trong số 28 thành viên chính của TPC phải có một người thay thế, người này được tính là thành viên bỏ phiếu khi họ xuất hiện thay cho người đại diện chính vắng mặt. Người thay thế phải được chỉ định theo cách tương tự như thành viên chính và phải là viên chức được bỏ phiếu của chính quyền địa phương, viên chức cấp cao của cơ quan công quản lý hoặc vận hành dịch vụ giao thông vận tải chính tại khu vực quản lý giao thông vận tải Houston-Galveston, hoặc viên chức cấp cao của TxDOT.

Tiểu Ban H-GAC

Tất cả tiểu ban H-GAC đóng vai trò tư vấn và hỗ trợ các cơ quan ra quyết định trong quá trình hoàn thành trách nhiệm của mình. Đại diện tại các tiểu ban được chỉ định do các cộng đồng và cơ quan thành viên quyết định. MPO khuyến khích sự tham gia của tất cả các nhóm cư dân và các bên quan tâm tại tiểu ban tư vấn trong tất cả chức năng được nêu trong Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng.



2.12 NỖ LỰC KHUYẾN KHÍCH SỰ THAM GIA CỦA NHÓM THIẾU SỐ

Sự tham gia của đại diện từ các cộng đồng ít được quan tâm tại các cơ quan quy hoạch và tư vấn là một trong những cách thiết thực để đảm bảo rằng nhu cầu của họ được trình bày hiệu quả và rằng các quyết định về chính sách phản ánh lợi ích của toàn bộ dân số. Để đảm bảo dành các cơ hội công bằng và vô tư để tất cả cư dân đưa ra bình luận của họ trước các cơ quan ra quyết định, ban giám đốc H-GAC và TPC khuyến khích công chúng bình luận về tất cả vấn đề liên quan đến quy hoạch giao thông vận tải khu vực tại mọi cuộc họp công khai của các cơ quan này. Chỉ dẫn liên quan đến bình luận của cư dân tại các cuộc họp mở có trong PPP.

2.13 QUY TRÌNH TUÂN THỦ CỦA NGƯỜI NHẬN PHỤ

H-GAC làm việc chủ động để chắc chắn rằng người nhận phụ và tư vấn ("Người Tham Gia Bên Thứ Ba") tham gia vào quá trình cung cấp sản phẩm, dịch vụ cho cơ quan này được thông báo về các quy định không phân biệt đối xử của liên bang và biết rằng họ cũng được yêu cầu tuân thủ Điều VI trong suốt thời gian tham gia. Việc tuân thủ của người nhận phụ được khuyến khích bằng cách tư vấn trực tiếp và hỗ trợ thông qua các hoạt động được mô tả dưới đây:

- Nội dung về không phân biệt đối xử của Điều VI được đưa vào các Hợp đồng, Hồ Sơ Mời Thầu (RFP) và Yêu Cầu Năng Lực Chuyên Môn (RFQ) đối với tất cả người tham gia.
- Tất cả người phản hồi RFP và tư vấn được chọn được thông báo về mục tiêu DBE của H-GAC đối với các doanh nghiệp nhỏ thuộc sở hữu của nhóm thiểu số và những doanh nghiệp kinh doanh do nữ giới sở hữu.
- Sau khi thực hiện thỏa thuận hợp đồng, người nhận phụ phải nộp chứng nhận và cam đoan có ghi rõ rằng họ sẽ thực hiện các biện pháp ký kết hợp đồng bên thứ ba công bằng và cởi mở, trong đó bao gồm cả các doanh nghiệp DBE.
- Người nhận phụ và tư vấn được yêu cầu xin chứng nhận ghi rõ họ hoàn toàn tuân thủ tất cả yêu cầu được quy định theo 49 CFR, Phần 21.
- Thông tin liên quan đến việc thực hiện của bên nhận phụ được thu thập thông qua các báo cáo lập hóa đơn và tiến độ hàng tháng, kiểm tra tại chỗ bởi quản lý dự án, tùy theo trường hợp, và kiểm toán tài chính.
- Mọi khiếu nại hoặc kiện tụng dựa trên hành vi vi phạm Điều VI bị cáo buộc của bên nhận phụ được chuyển đến Điều Phối Viên Điều VI, người này sẽ điều tra và xét xử vấn đề.
- Người nhận phụ hoặc tư vấn bị phát hiện không tuân thủ Điều VI được tư vấn cách khắc phục thiếu sót. Trong đó bao gồm cung cấp thông tin, hỗ trợ kỹ thuật hoặc hướng dẫn thực tế. Nếu người nhận phụ hoặc tư vấn không thể khắc phục thiếu sót trong thời gian hợp lý, Điều Phối Viên Điều VI có thể thực hiện các biện pháp khắc phục phù hợp được cung cấp trong thỏa thuận đang được tiến hành.
- Các hoạt động tiếp cận cộng đồng để cung cấp cho doanh nghiệp nhỏ, bị bất lợi, thuộc sở hữu của nhóm thiểu số, nữ giới và thương binh thông tin về các cơ hội cạnh tranh để giành được hợp đồng tư vấn.

CHƯƠNG 3 YÊU CẦU RIÊNG DÀNH CHO MPO

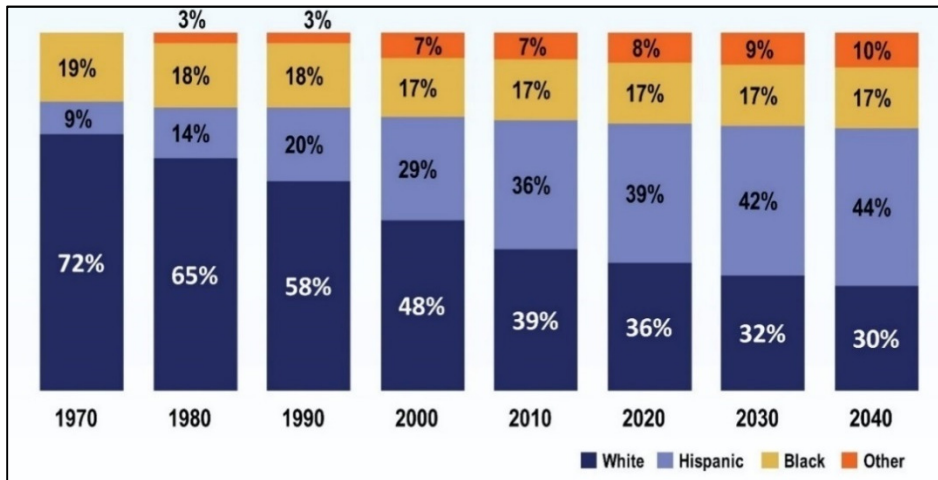
Thông Tư Điều VI FTA 4703.1B yêu cầu các tổ chức quy hoạch đô thị trình hồ sơ nhân khẩu học của khu vực đô thị của họ và chứng minh cách những thông tin này được sử dụng trong việc xúc tiến trách nhiệm của MPO đó với tư cách là tổ chức quy hoạch giao thông vận tải khu vực. Hồ sơ nhân khẩu học tối thiểu phải xác định vị trí của nhóm thiểu số, có thu nhập thấp và các cư dân dễ bị tổn thương khác, sau đó là phần mô tả cách các nhu cầu về di chuyển của nhóm dân số ít được quan tâm được xác định và xem xét trong quá trình quy hoạch. Thông tư FTA cũng yêu cầu thảo luận về quá trình phân tích mà qua đó MPO xác định, đáp ứng các quyền lợi cũng như những gánh nặng mà kế hoạch đầu tư giao thông vận tải đặt lên các nhóm kinh tế - xã hội khác nhau.

3.1 HỒ SƠ NHÂN KHẨU HỌC CỦA KHU VỰC ĐÔ THỊ

Khu vực quy hoạch đô thị dành cho MPO của H-GAC là khu vực gồm tám hạt: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery và Waller. Khu vực đô thị Houston đã phát triển nhanh chóng trong vài thập kỷ qua và ngày càng đa dạng hơn. Các hạt Harris, Fort Bend và Montgomery đã thể hiện sự vượt trội khi trở thành một trong những hạt phát triển nhanh nhất toàn quốc.

Hình 3 thể hiện những thay đổi về thành phần chủng tộc/dân tộc của dân số khu vực kể từ năm 1970, cho thấy sự giảm sút đều đặn và liên tục về tỷ lệ cư dân Da trắng. Dự kiến cuộc điều tra dân số mười năm một lần vào năm 2020 sẽ xác nhận rằng số cư dân gốc Tây Ban Nha/Latinh sẽ là nhóm chủng tộc/dân tộc đông nhất tại khu vực đô thị Houston. Đây thực sự là một "khu vực đa số thiểu số". Tuy nhiên, cư dân da trắng vẫn là nhóm chủng tộc đa số trong các vùng đô thị nhỏ và các hạt nông thôn của khu vực.

Hình 3: Sự thay đổi về thành phần chủng tộc/dân tộc của Khu vực MPO gồm tám hạt



Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ và Dự Báo Kinh Tế - Xã Hội Khu Vực H-GAC.

Bảng 3: Thành phần chủng tộc của các hạt tại Khu vực MPO

Dân số theo chủng tộc	Hạt Brazoria		Hạt Chambers		Hạt Fort Bend		Hạt Galveston	
	Dân số	% của Hạt	Dân số	% của Hạt	Dân số	% của Hạt	Dân số	% của Hạt
Riêng người da trắng	247,806	74.7%	31,317	84.1%	345,668	52.5%	240,126	77.9%
Riêng người Mỹ da đen/gốc Phi	43,117	13.0%	2,957	7.9%	137,227	20.8%	41,017	13.3%
Riêng người gốc Ấn Độ hoặc Bản địa Alaska	1,058	0.3%	86	0.2%	1,501	0.2%	1,107	0.4%
Riêng người gốc Châu Á	19,735	5.9%	486	1.3%	121,050	18.4%	10,200	3.3%
Riêng người Hawaii/Đảo Thái Bình Dương	7	0.0%	13	0.0%	200	0.0%	73	0.0%
Khác	13,855	4.2%	1,4332	3.8%	35,653	5.4%	7,458	2.4%
Hai chủng tộc trở lên	6,163	1.9%	959	2.6%	17,032	2.6%	8,182	2.7%
Tổng dân số:	331,741	100%	37,251	100%	658,331	100%	308,163	100%
Tuổi trung bình (tuổi)	35.5	-	36.2	-	35.5	-	37.5	-

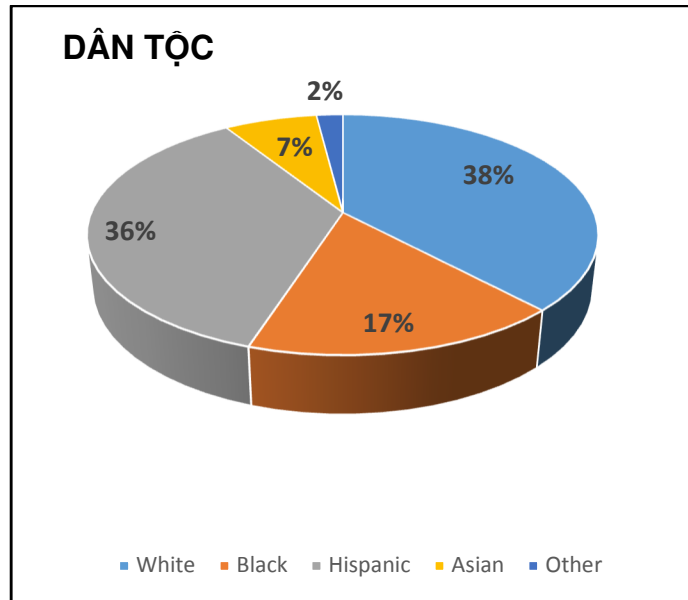
Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015.

Dân số theo chủng tộc	Hạt Harris		Hạt Liberty		Hạt Montgomery		Hạt Waller	
	Dân số	% của Hạt	Dân số	% của Hạt	Dân số	% của Hạt	Dân số	% của Hạt
Riêng người da trắng	2,749,811	63.1%	62,608	80.8%	434,264	86.4%	31,627	69.0%
Riêng người Mỹ da đen/gốc Phi	821,686	18.9%	8,287	10.7%	17,809	3.5%	11,629	25.4%
Riêng người gốc Ấn Độ hoặc Bản địa Alaska	19,522	0.4%	232	0.3%	2,750	0.5%	106	0.2%
Riêng người gốc Châu Á	286,331	6.6%	517	0.7%	12,631	2.5%	354	0.8%
Riêng người Hawaii/Đảo Thái Bình Dương	3,060	0.1%	15	0.0%	131	0.0%	0	0.0%
Khác	380,495	8.7%	4,485	5.8%	35,001	7.0%	908	2.4%
Hai chủng tộc trở lên	95,457	2.2%	1,342	1.8%	18,679	3.7%	1,223	2.7%
Tổng:	4,356,362	100%	77,486	100%	502,586	100%	45,847	100%
Tuổi trung bình (tuổi)	32.8	-	36.4	-	36.4	-	29.1	-

Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015.

Phân chia theo dân tộc, dân số tại MPO của H-GAC gồm 38% người da trắng, 36% người gốc Tây Ban Nha, 17% người Mỹ da đen hoặc gốc Phi, 7% người gốc Châu Á và 2% người thuộc dân tộc khác (Hình 4).

Hình 4: Phân bổ chủng tộc/dân tộc tại Khu vực MPO



Bảng 4: Hồ sơ chủng tộc/dân tộc của Khu vực MPO

Dân số theo chủng tộc	MPO của H-GAC	
	Dân số	% của MPO
Riêng người da trắng	2,429,034	38%
Gốc Tây Ban Nha	2,347,092	36%
Riêng người Mỹ da đen/gốc Phi	1,088,203	17%
Riêng người gốc Ấn Độ hoặc Bản địa Alaska	11,731	0.18%
Riêng người gốc Châu Á	466,962	7%
Riêng người Hawaii/Đảo Thái Bình Dương	3,381	0.05%
Khác	12,013	0.19%
Hai chủng tộc trở lên	95,069	1%
Tổng dân số:	6,453,485	100%
Tuổi trung bình (tuổi)	34.9	-

Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2012-2016.

3.1.1 Phân bố chủng tộc và dân tộc tại khu vực đô thị

H-GAC đã phát triển một bộ bản đồ nhân khẩu học và công lý môi trường cập nhật vào năm 2017 đang được sử dụng trong quá trình phát triển 2018 TIP và 2045 RTP. Bản đồ nhân khẩu học thể hiện toàn bộ vị trí tập trung các cộng đồng chủng tộc/dân tộc thiểu số trong và xung quanh khu vực đô thị Houston. Nhiều trung tâm dân số tập trung trong số này tương ứng với các cộng đồng Houston trong lịch sử được chính thức chỉ định là "siêu khu phố". Bản đồ dưới đây thể hiện mật độ dân số của những nhóm dân số thiểu số chính trong khu vực. Việc chuẩn hóa dữ liệu dân số bằng hàm lô-ga-rit giúp làm nổi bật những vùng có mật độ các nhóm chủng tộc/dân tộc cao nhất với vai trò quan trọng về thống kê và cho phép so sánh trực tiếp giữa các bản đồ riêng biệt. Một phát hiện quan trọng từ bản đồ tập trung chủng tộc/dân tộc là nhóm dân số đa số da trắng có thể được lần theo đến các cộng đồng riêng biệt và phần lớn tách biệt, một số cộng đồng chủ yếu gồm nhóm thiểu số được pha trộn theo cách thật khó để chỉ định một đặc điểm cụ thể cho kết cấu dân tộc/chủng tộc hỗn hợp đó. Điều này đặc biệt đúng với sự tăng trưởng của dân số gốc Tây Ban Nha tại khu vực.

Cộng đồng người da đen:

Các khu dân cư có mật độ cư dân người Mỹ da đen/gốc Phi cao nằm tập trung xung quanh trung tâm thành phố của khu vực đô thị Houston, kéo dài đến tận Đại lộ 6 (Bản đồ 3). Các khu dân cư riêng biệt có mật độ cư dân da đen cao bao gồm vùng Greater Third Ward – Macgregor – South Park – Sunnyside ở phía Nam; vùng Westchase – Westwood – Sharpstown – Alief ở phía Tây Nam; và vùng Independence Heights – Acres Home – Greater Fifth Ward – Kashmere Gardens – Denver Harbor – Settegast ở phía Bắc.

Cộng đồng gốc Tây Ban Nha:

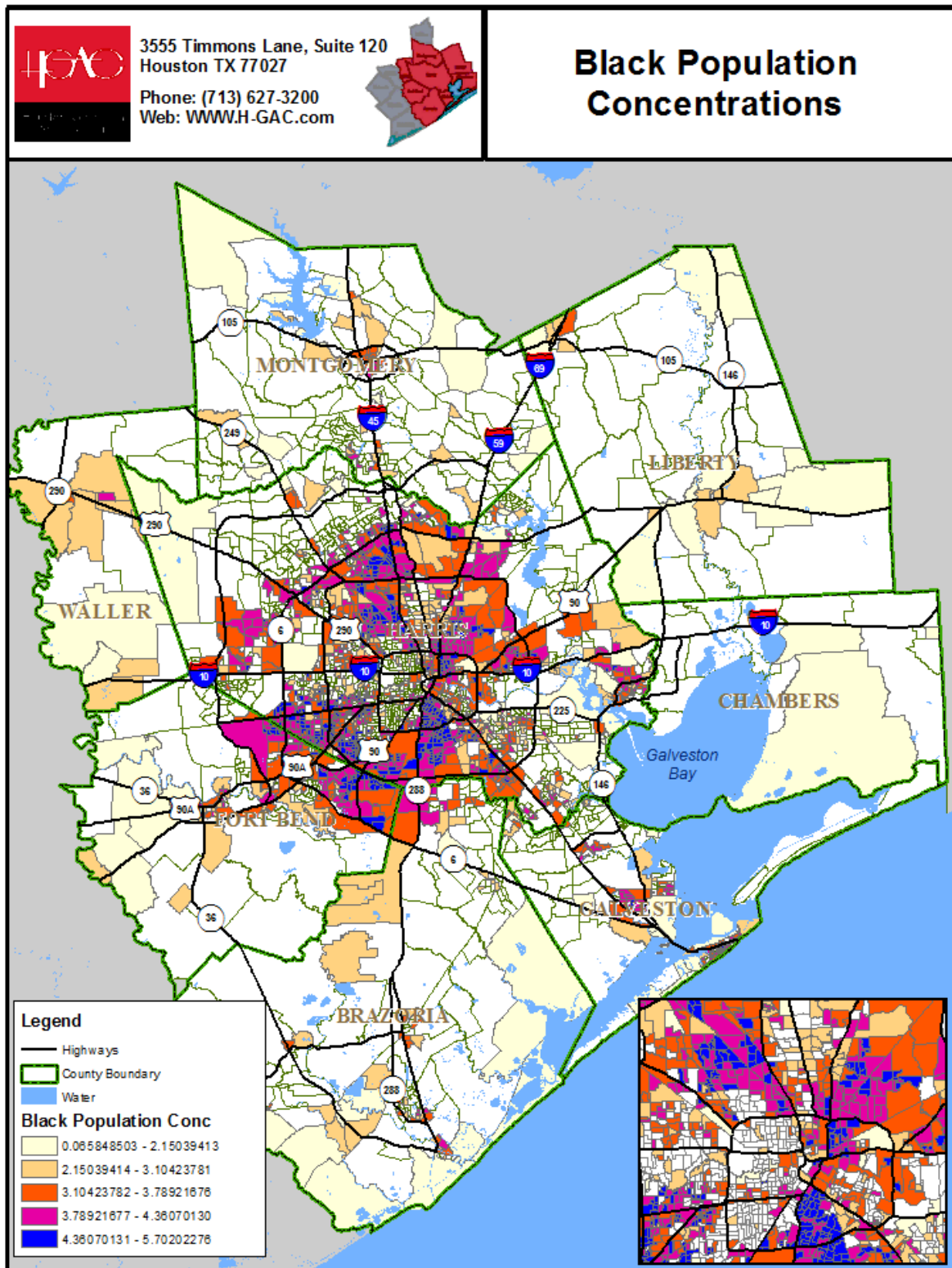
Giống như cộng đồng người da đen, các cư dân gốc Tây Ban Nha nằm xung quanh trung tâm của khu vực đô thị Houston, không bao gồm mũi nhọn phía Tây bao gồm hành lang Inner West Loop, the River Oaks – Greater Memorial – Katy (Bản đồ 4). Các khu dân cư riêng biệt tập trung nhiều cư dân gốc Tây Ban Nha bao gồm Greater Eastwood – Lawndale – Wayside; Gulfton – Sharpstown – Alief và Northside Village. Các cá nhân gốc Tây Ban Nha chiếm đa số tại nhiều khu dân cư trong thành phố và nhiều người trong số họ sinh sống cùng các nhóm thiểu số khác

Cộng đồng gốc Châu Á:

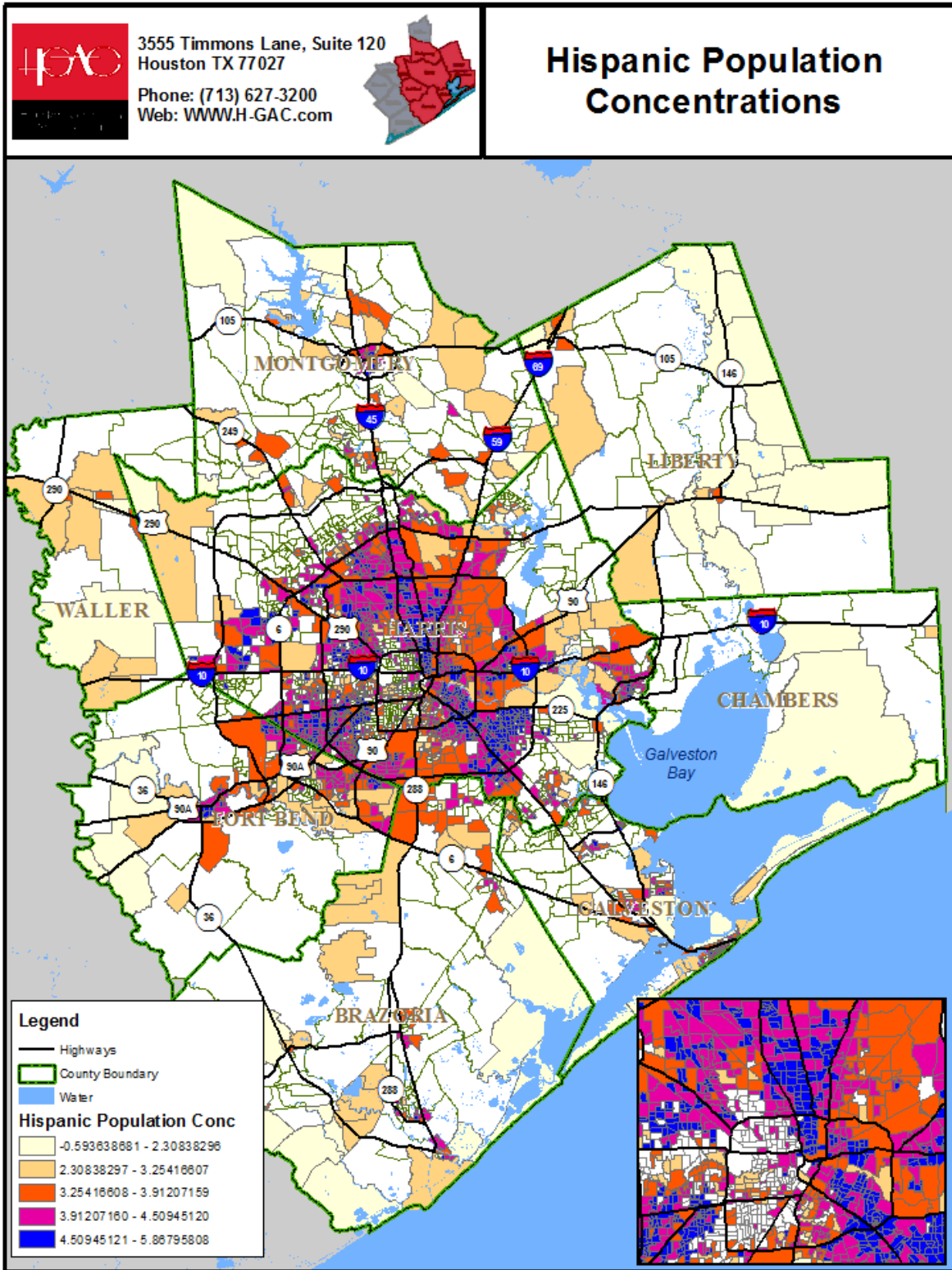
Cộng đồng gốc Châu Á tách biệt một cách rõ ràng hơn các nhóm chủng tộc khác và chủ yếu sinh sống ở phía Tây khu vực đô thị Houston - giữa West Loop và SH 6 (Bản đồ 5). Cộng đồng gốc Châu Á xuất hiện đáng kể ở khu vực Tây Nam Houston: tại Sugarland, và đặc biệt là siêu khu phố Alief – Sharpstown – Westchase, nơi thường được biết đến là "Khu Phố Tàu". Cộng đồng gốc Châu Á này bao gồm cá nhân có xuất xứ từ Ấn Độ, Trung Quốc, Việt Nam và Hàn Quốc.

Dữ liệu về vị trí tập trung nhóm thiểu số cho thấy mức độ pha trộn của các cộng đồng thiểu số tại một số bộ phận của khu vực là cao, đặc biệt là siêu khu phố ở phía Bắc (có mật độ cư dân da đen và gốc Tây Ban Nha cao), và siêu khu phố Alief (có mật độ cư dân da đen và gốc Châu Á cao). Tuy nhiên, mức pha trộn gần như tương đương cũng xuất hiện ở nhóm thiểu số lớn ở nhiều khu vực có mật độ cư dân da trắng cao (Bản đồ 6).

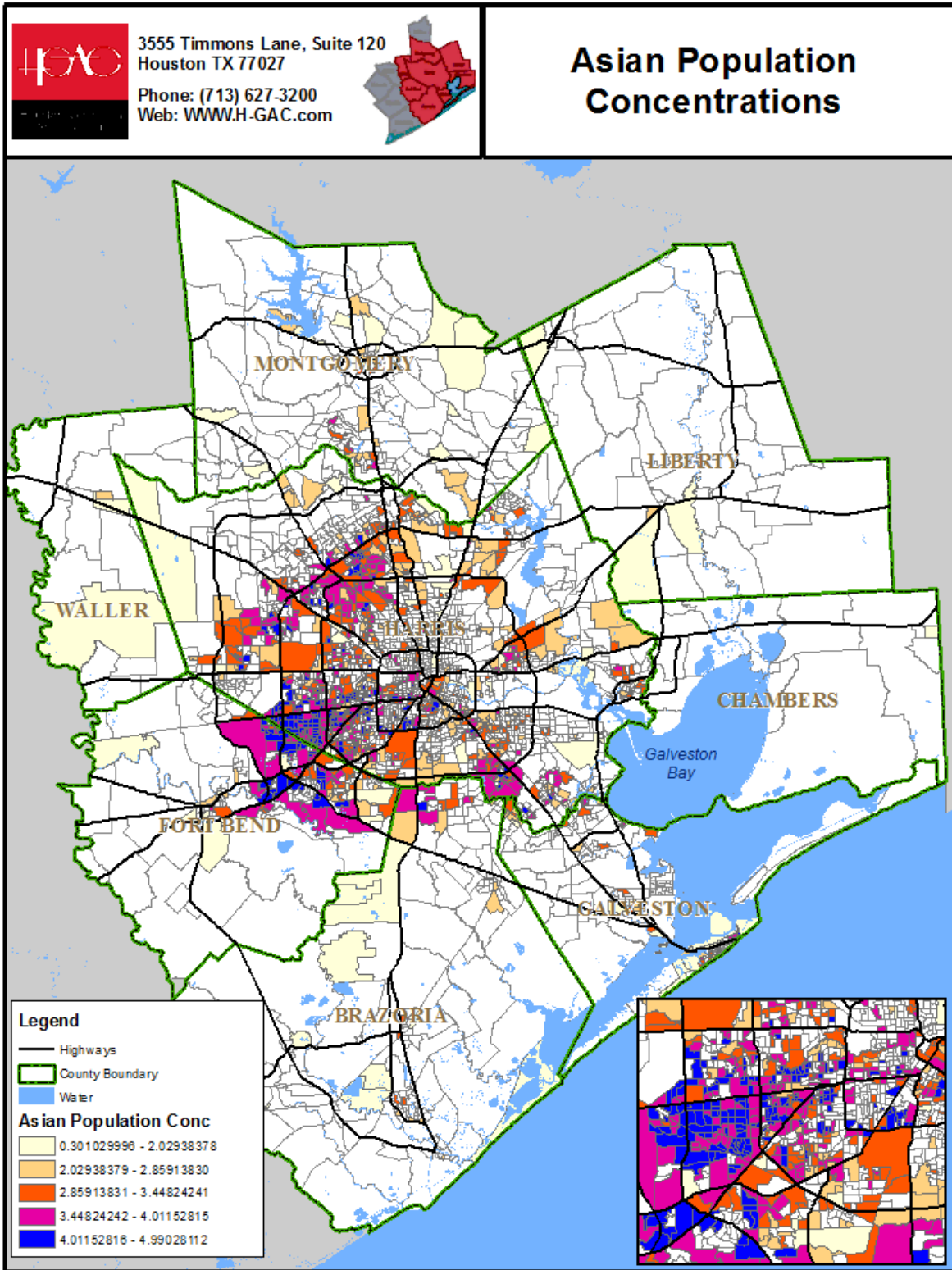
Bản đồ 3: Khu vực tập trung dân số da đen - theo Nhóm Khối Điều Tra Dân Số



Bản đồ 4: Khu vực tập trung dân số gốc Tây Ban Nha - theo Nhóm Khối Điều Tra



Bản đồ 5: Khu vực tập trung dân số gốc Châu Á - theo Nhóm Khối Điều Tra Dân Số



3.2 PHÂN TÍCH CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG

H-GAC đã công bố bản đồ kinh tế xã hội cập nhật để phân tích Điều VI/Công Lý Môi Trường trong sách hướng dẫn Công Lý Môi Trường năm 2017 của mình. Việc biết vị trí của các cộng đồng được bảo vệ là vô cùng cần thiết để nhận biết những kiểu ảnh hưởng mà họ có thể phải chịu từ một dự án hoặc hoạt động. Hơn nữa, việc biết được các đặc điểm phân biệt của cộng đồng được bảo vệ có thể chỉ dẫn cho nỗ lực tiếp cận công chúng và thông báo công tác lựa chọn chiến lược nhằm tăng tối đa sự tham gia của họ vào quá trình quy hoạch. Ngoài ra, việc hiểu rõ nhu cầu và mong muốn của nhóm dân cư được bảo vệ sẽ cho phép phân bổ chiến lược kế hoạch giao thông vận tải có lợi cho những cộng đồng ít được quan tâm đó và hỗ trợ lựa chọn hành động phù hợp để tránh, giảm thiểu hoặc giảm bớt tác động tiêu cực đã xác định là có thể xảy ra của dự án. Sắc Lệnh 12898 định nghĩa nhóm dân cư được bảo vệ đối với công tác giám sát công lý môi trường là các cư dân thiểu số và có thu nhập thấp.

3.2.1 Định nghĩa nhóm dân cư được bảo vệ

H-GAC sử dụng định nghĩa cá nhân thuộc nhóm thiểu số FTA và FHWA như sau: (1) Da đen: những cá nhân có nguồn gốc từ các nhóm chủng tộc da đen của Châu Phi; (2) Gốc Tây Ban Nha hoặc Latinh: những cá nhân có văn hóa hoặc nguồn gốc từ Mexico, Puerto Rico, Cuba, Trung Mỹ hoặc Nam Mỹ, hoặc những nơi có nguồn gốc Tây Ban Nha khác, bất kể chủng tộc; (3) Người Mỹ gốc Châu Á: những cá nhân có nguồn gốc từ các dân tộc thuộc Viễn Đông, Đông Nam Á hoặc tiểu lục địa Ấn Độ; (4) Người Mỹ gốc Ấn Độ và Bản địa Alaska: những cá nhân có nguồn gốc từ một trong các dân tộc thuộc Bắc Mỹ, Nam Mỹ (bao gồm Trung Mỹ), và những cá nhân duy trì sự đồng nhất về văn hóa qua việc sáp nhập bộ lạc hoặc công nhận cộng đồng; và (5) Người Hawaii bản địa và Đảo Thái Bình Dương: những cá nhân có nguồn gốc từ các dân tộc thuộc Hawaii, Guam, Samoa hoặc các Đảo Thái Bình Dương khác. Tình trạng thu nhập thấp được định nghĩa là mức thu nhập của hộ gia đình bằng hoặc thấp hơn chỉ dẫn về nghèo đói phổ biến của Bộ Y Tế và Dịch Vụ Nhân Sinh Hoa Kỳ (HHS).

3.2.2 Phân tích ngưỡng

Các cộng đồng nhạy cảm về công lý môi trường được xác định thông qua phân tích ngưỡng. Ngưỡng của H-GAC dành cho khu vực đô thị Houston được xác định là chỉ số kinh tế - xã hội trung bình của khu vực cộng với một độ lệch chuẩn. Nhóm khối điều tra dân số vượt quá mức này được coi là vùng nhạy cảm về công lý môi trường. Vùng nhạy cảm về công lý môi trường chiếm dưới một phần tư diện tích địa lý của khu vực MPO (24,3%) nhưng gồm hơn một nửa (53%) nhóm khối điều tra dân số được xác định là có quan ngại về công lý môi trường, và hơn một nửa (53%) dân số của khu vực (Bảng 5).

Bảng 5: Phân bổ các nhóm khối điều tra dân số theo tình trạng thu nhập và thiểu số

Nhóm khối thiểu số	Tỷ lệ phần trăm của tất cả nhóm khối thiểu số	Nhóm khối có thu nhập thấp	Tỷ lệ phần trăm của tất cả nhóm khối thiểu số	Nhóm khối EJ*	Tỷ lệ phần trăm của tất cả nhóm khối thiểu số
1,557	51.9%	510	17.0%	1589	53.0%

Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015.

* Nhóm khối điều tra dân số kết hợp thiểu số và thu nhập thấp.

3.2.3 Các chỉ số phụ về công lý môi trường

Sắc lệnh 13166 yêu cầu các cơ quan liên bang và người nhận quỹ liên bang thực hiện điều chỉnh đặc biệt đối với những cá nhân có Trình Độ Tiếng Anh Hạn Chế (LEP). Dù được chỉ dẫn khi xem xét Điều VI, sự bất lợi do LEP vẫn hiện hữu ở những cá nhân được bảo vệ cho mục đích công lý môi trường. Để phục vụ tốt hơn nhu cầu của một loạt nhóm dân cư ít được quan tâm và bị bất lợi, những người có thể liên quan đến việc giám sát công lý môi trường, H-GAC đưa ra thêm một số chỉ số nhân khẩu học cho quá trình phân tích công lý môi trường của mình. Các chỉ số phụ này và sự phù hợp của chúng cho mục đích công lý môi trường là:

Người lớn tuổi (cao tuổi) - *(Dân số từ 65 tuổi trở lên).*

Nhìn chung, các thách thức về khả năng di chuyển và tuổi tác thường có liên quan. Thách thức về khả năng di chuyển có chiều hướng tăng lên khi con người già đi. Hơn nữa, người lớn tuổi ít có khả năng tự mình lái xe ô tô cá nhân và do đó phải phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng hoặc người khác để đi lại. Lớn tuổi có thể là một sự bất lợi rõ ràng đối với nhóm dân số thiểu số, đặc biệt là khi cộng thêm tình trạng nghèo đói.

Trình Độ Tiếng Anh Hạn Chế (LEP) - *(Cá nhân từ 5 tuổi trở lên với khả năng giao tiếp bằng tiếng Anh dưới mức "rất tốt").*

Việc không thể nói và hiểu tiếng Anh có thể là rào cản để tiếp cận các dịch vụ giao thông vận tải và những quyền lợi có liên quan khác từ kế hoạch đầu tư của liên bang. Để tránh sự cách ly về ngôn ngữ trở thành hạn chế, phải quan tâm đặc biệt đến nhóm dân cư này khi phân bổ thông tin liên quan đến cơ hội tham gia tại các sự kiện công khai.

Hộ gia đình không có xe hơi - *(Những hộ gia đình không sở hữu xe hơi)*

Một số người lựa chọn sống không có xe hơi theo phong cách sống, tuy nhiên có những người thực sự phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng và dịch vụ vận tải công cộng cho các nhu cầu di chuyển hàng ngày của họ. Họ không thể sở hữu xe hơi do hạn chế về thu nhập và/hoặc khuyết tật.

Hộ gia đình do nữ giới đứng đầu - *(Những hộ gia đình có chủ là nữ giới)*

Hộ gia đình do nữ giới đứng đầu đôi khi đồng nghĩa với nghèo khó. Gánh nặng kinh tế đối với những hộ gia đình này đặc biệt lớn hơn khi có sự xuất hiện của trẻ em phụ thuộc.

Trình Độ Giáo Dục Hạn Chế (LEA) - *(Người từ 25 tuổi trở lên không có bằng tốt nghiệp trung học phổ thông).*

Những người bị hạn chế về giáo dục thường có ít lựa chọn về nghề nghiệp và trở nên nghèo khó, trừ trường hợp ở một số doanh nghiệp hiếm có. Trình độ giáo dục hạn chế đôi khi đồng nghĩa với việc thiếu khả năng giao tiếp hiệu quả bằng tiếng Anh

Bảng 6: So sánh quy mô của các nhóm dân cư công lý môi trường trong khu vực quy hoạch

Khu vực	Nhóm thiểu số	Nhóm có thu nhập thấp	Nhóm người lớn tuổi	Trình độ học vấn hạn chế	Hộ gia đình không có xe hơi	Hộ gia đình do nữ giới đứng đầu	Nhóm LEP
Texas	25.1%	17.3%	11.7%	18.1%	5.8%	14.3%	14.2%
Khu vực Gulf Coast	34.4%	15.7%	9.3%	11.5%	5.4%	14.5%	17.0%
Hạt Brazoria	25.3%	10.5%	10.2%	14.0%	4.2%	11.9%	7.9%
Hạt Chambers	15.9%	10.6%	10.5%	16.9%	2.6%	7.0%	9.6%
Hạt Fort Bend	47.5%	8.2%	8.8%	11.1%	2.3%	12.6%	13.0%
Hạt Galveston	22.1%	13.9%	12.0%	12.5%	6.8%	13.1%	6.4%
Hạt Harris	36.9%	18.0%	8.8%	20.4%	6.1%	15.6%	20.4%
Hạt Liberty	19.2%	17.6%	12.1	23.8%	5.5%	11.6%	6.5%
Hạt Montgomery	13.6%	12.0%	11.5%	13.7%	3.4%	10.7%	8.1%
Hạt Waller	31.0%	18.2%	10.9%	21.9%	5.6%	13.4%	10.5%

Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015.

Bảng 6 có chứa tóm tắt tỷ lệ của các nhóm bị thiệt thòi tại mỗi hạt của khu vực MPO.

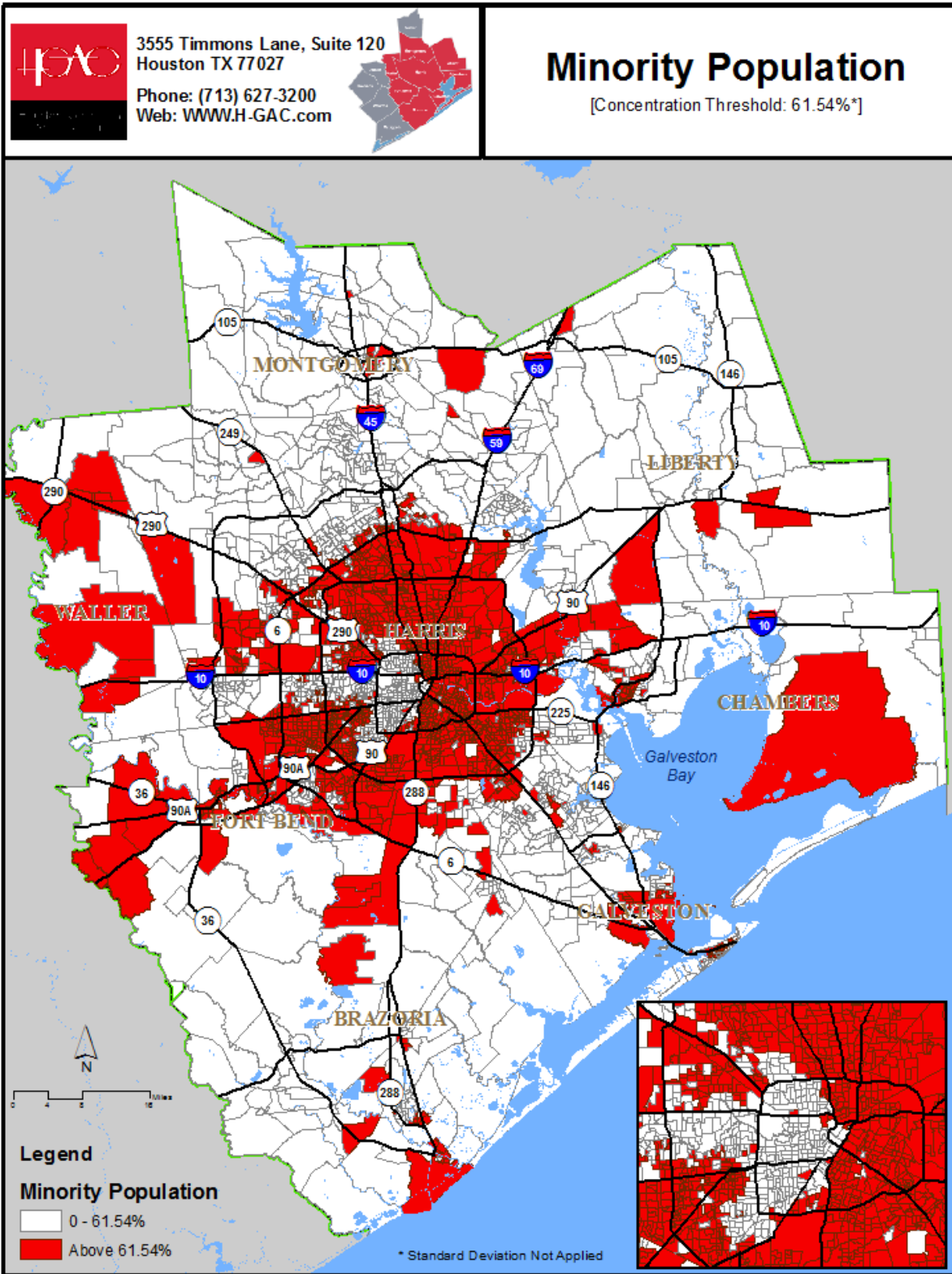
- Trung bình khoảng 15,7% của dân số khu vực MPO sống dưới mức nghèo khó. Khu vực có mật độ nghèo khó cao nhất là Hạt Waller (18,2%), sau đó đến Hạt Harris (18,0%) và Hạt Liberty (17,6%). Khu vực có mật độ nghèo khó thấp nhất là Hạt Fort Bend (8,2%).
- Với mức 47,5%, Hạt Fort Bend có tỷ lệ dân số là cư dân thuộc nhóm thiểu số cao nhất, sau đó là Hạt Harris với 36,9%. Tỷ lệ cư dân thuộc nhóm thiểu số thấp nhất nằm ở Hạt Chambers với 15,9%.
- Năm trong số tám hạt của khu vực MPO có dân số thuộc nhóm thiểu số cao hơn 20%. Ba trong số tám hạt có dân số thuộc nhóm thiểu số cao hơn 30%.
- Quy mô của nhóm LEP trên toàn bộ khu vực MPO dao động từ 6,4% tại Hạt Galveston đến 20,4% tại Hạt Harris.
- Những hạt có tỷ lệ người có trình độ học vấn hạn chế đáng kể là Hạt Liberty (23,8%), Hạt Waller (21,9%) và Hạt Harris (20,4%).
- Hạt Harris vượt trội trên toàn bộ khu vực Gulf Coast và Tiểu bang Texas về tỷ lệ cư dân được đại diện trong mỗi loại bất lợi, ngoại trừ nhóm người lớn tuổi (8,8%).
- Dân số LEP trong khu vực MPO (17,0%) cao hơn mức trung bình của toàn bộ tiểu bang Texas (14,2%).

Các bản đồ dưới đây thể hiện những cộng đồng được xác định là nhạy cảm về công lý môi trường do vượt quá mật độ ngưỡng dành cho vấn đề công lý môi trường.

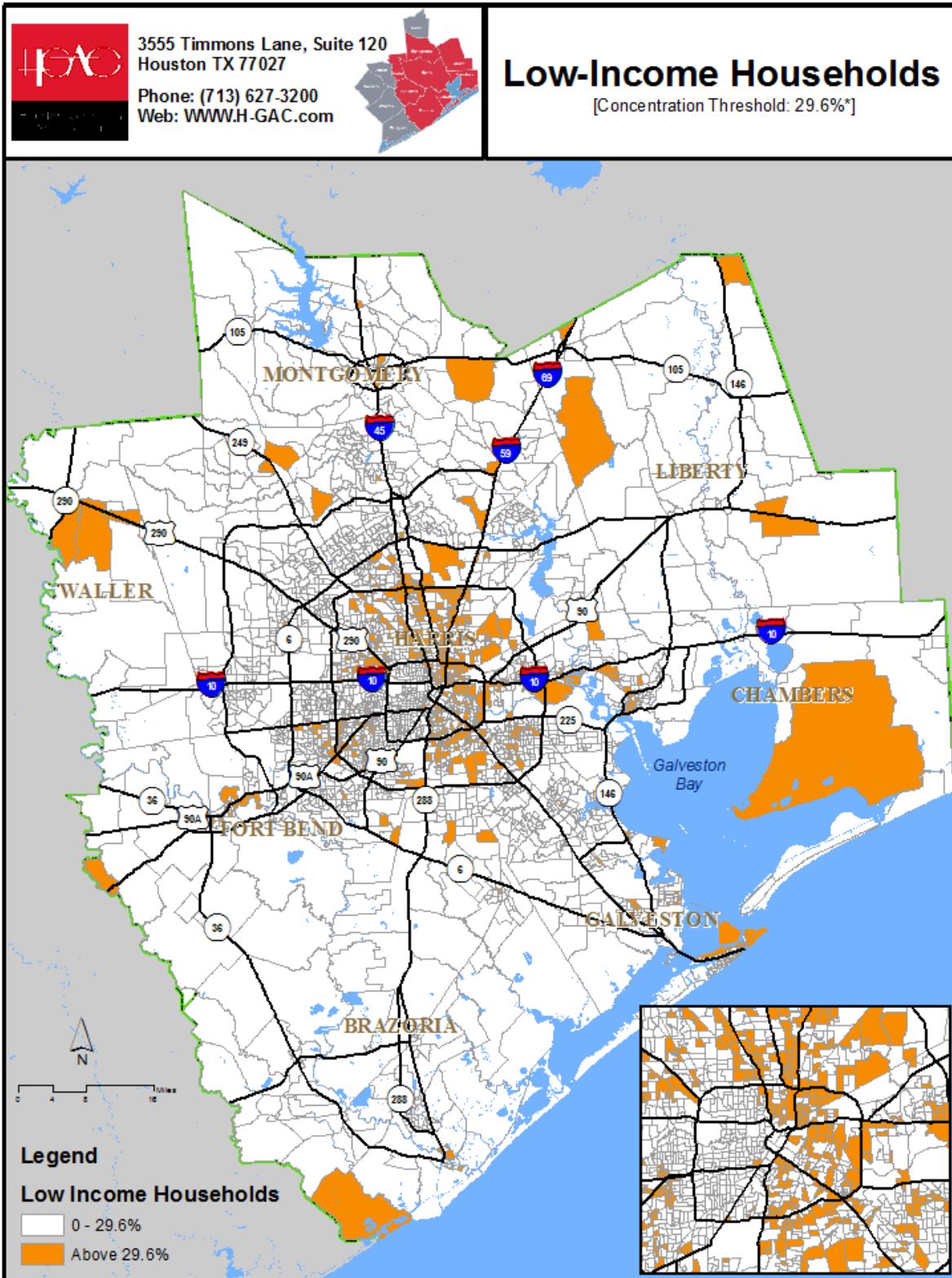


Khu vực này được cố ý để trống

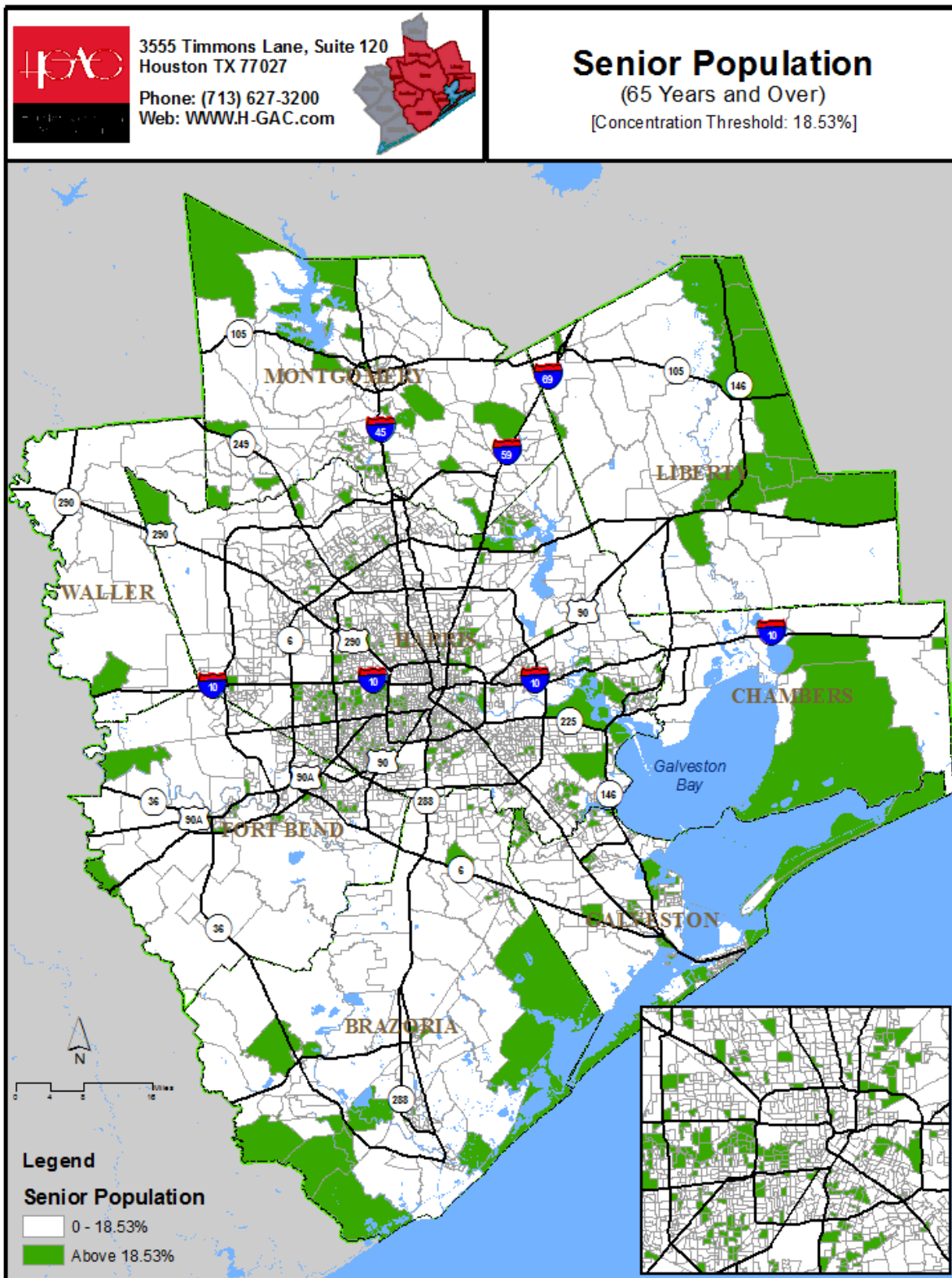
Bản đồ 7: Nhóm khối điều tra dân số với mật độ dân số thiểu số ở mức cao



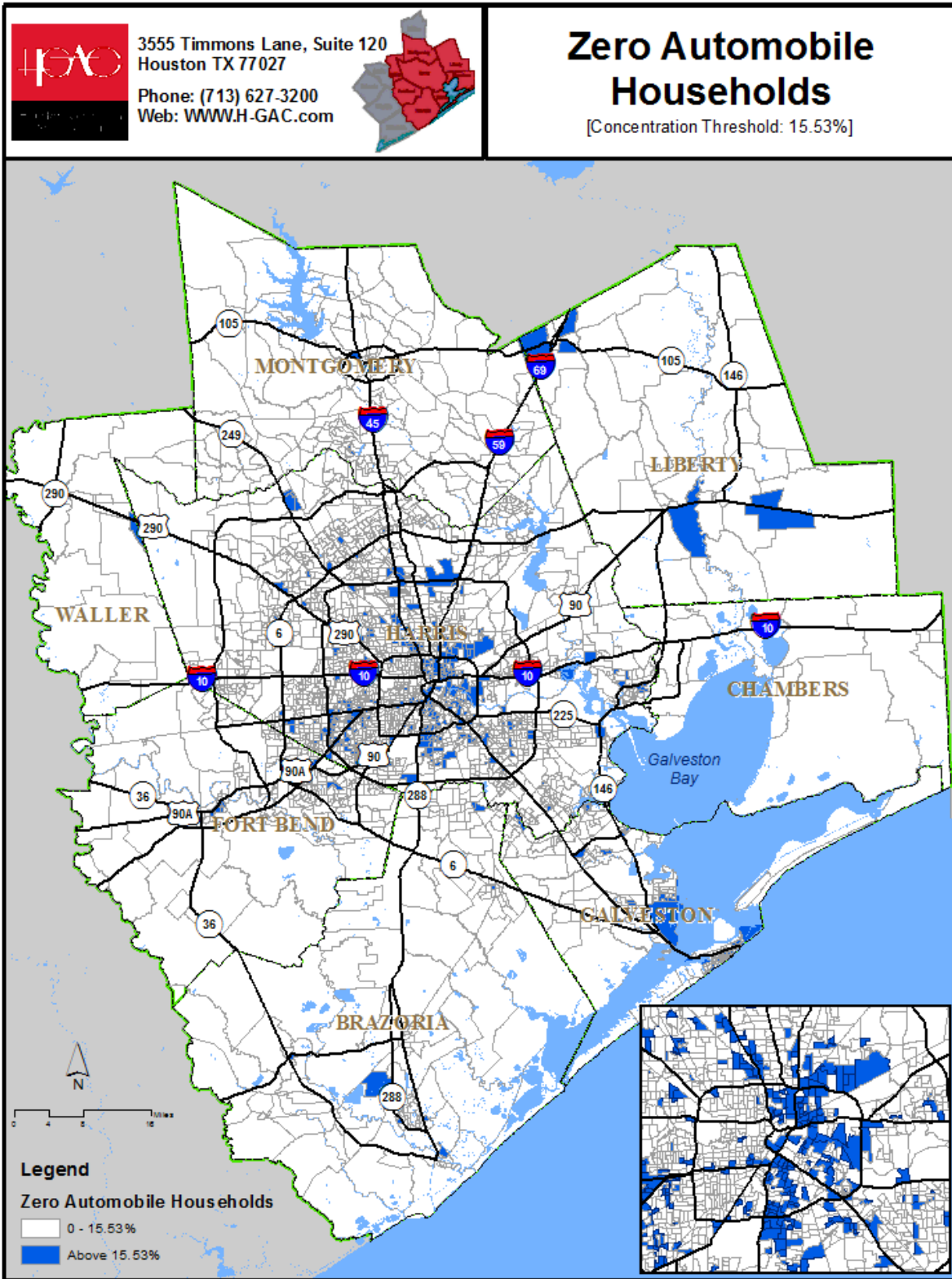
Bản đồ 8: Nhóm khối điều tra dân số với mật độ hộ gia đình có thu nhập thấp ở mức cao



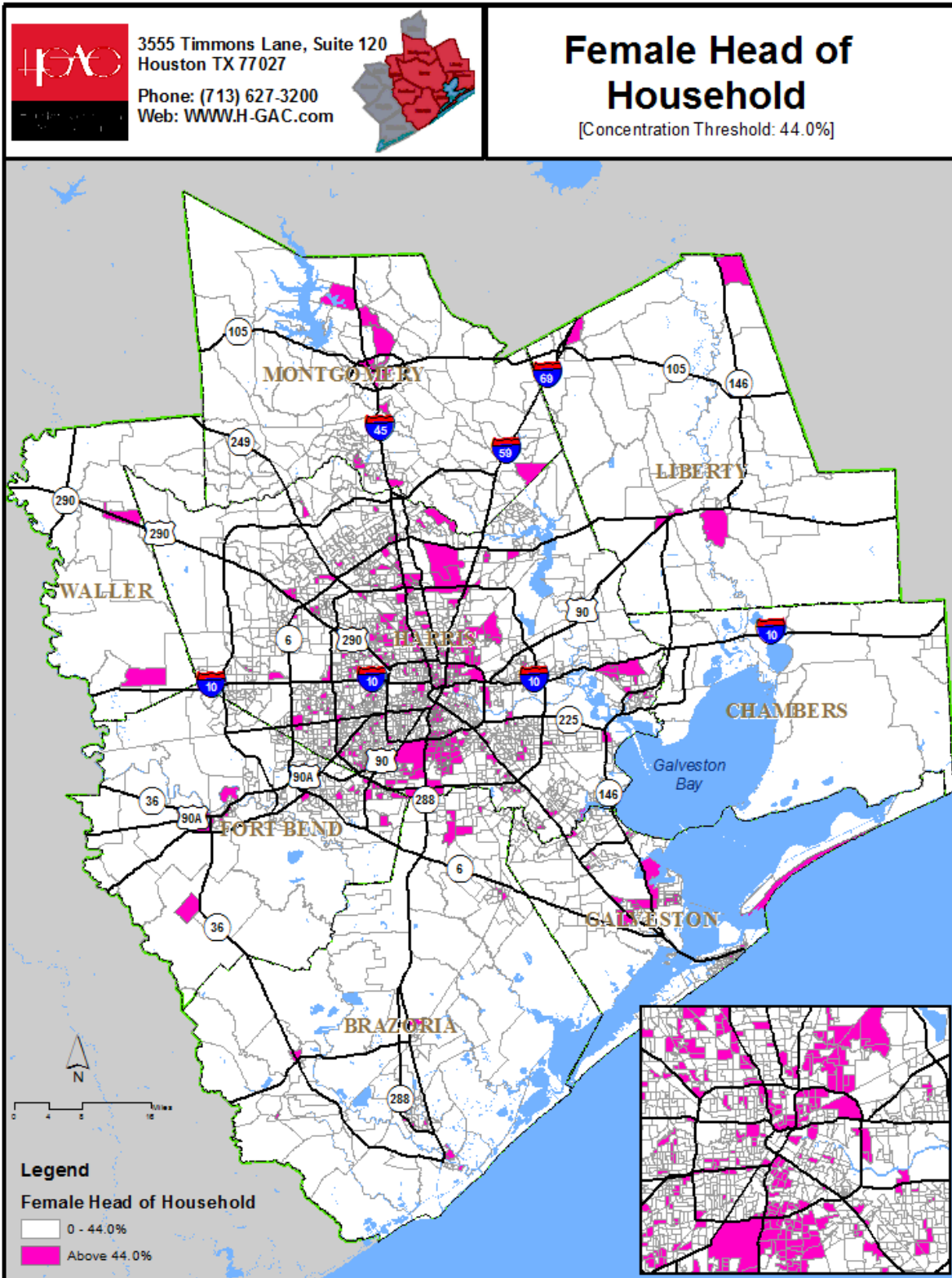
Bản đồ 9: Nhóm khối điều tra dân số với mật độ dân số cao tuổi ở mức cao



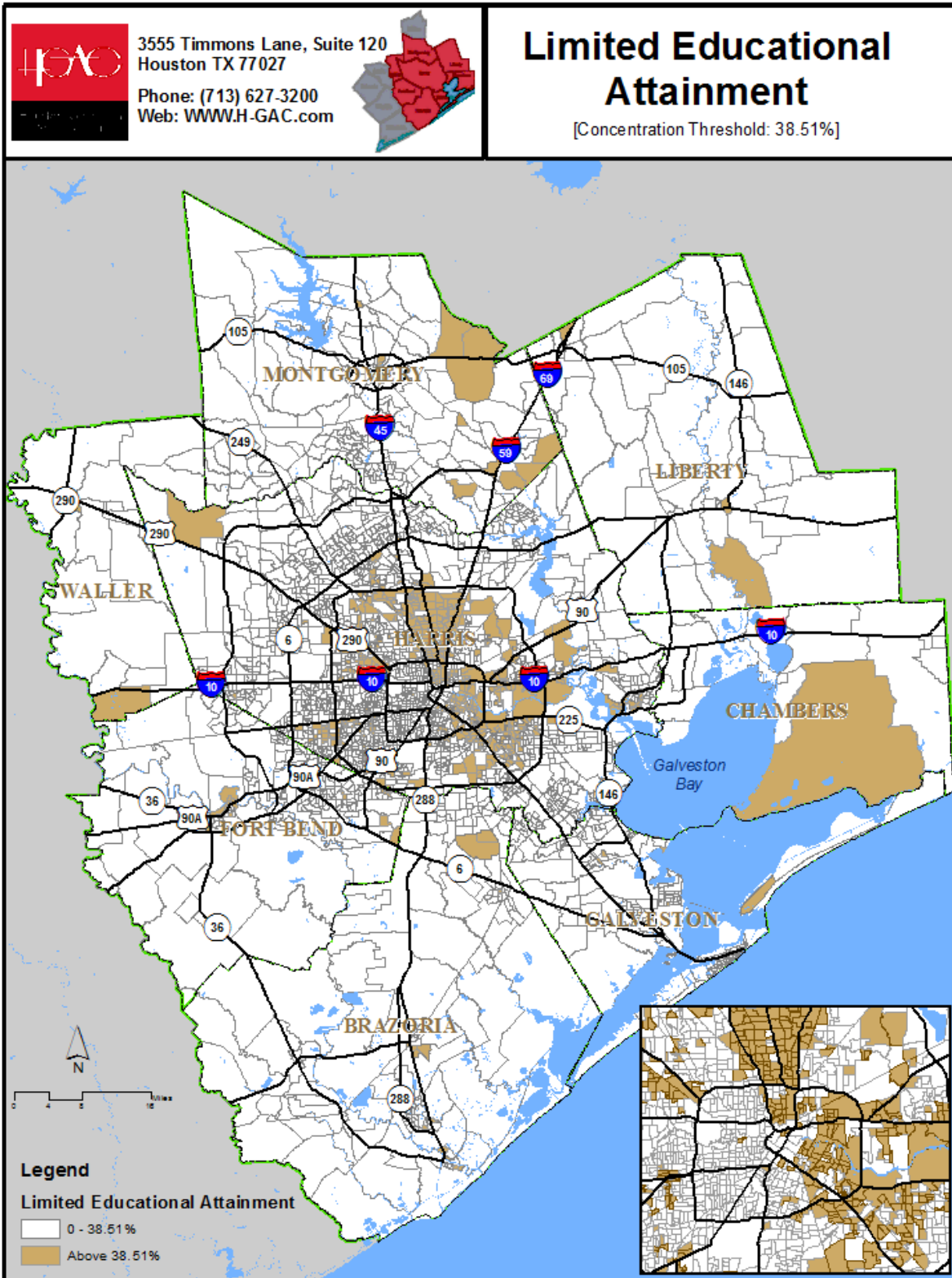
Bản đồ 11: Nhóm khối điều tra dân số với mật độ hộ gia đình không có ô tô ở mức cao



Bản đồ 12: Nhóm khối điều tra dân số với mật độ hộ gia đình do nữ giới đứng đầu ở mức cao



Bản đồ 13: Nhóm khối điều tra dân số với mật độ dân số LEA ở mức cao



3.2.4 Mật độ dân số bị bất lợi

Trong phân tích tính công bằng về giao thông vận tải của H-GAC, tình trạng thiếu số và thu nhập thấp là dấu hiệu chính của sự bất lợi đối với việc xem xét công lý môi trường. Một số nhóm khối điều tra dân số đã được phát hiện có mật độ của một vài chỉ số bất lợi ở mức cao. “Mật độ bất lợi” tồn tại trong nhóm khối điều tra dân số khi một hoặc nhiều chỉ số bất lợi phụ xuất hiện *thêm* đối với tình trạng thiếu số và/hoặc thu nhập thấp. Trong khi mỗi nhóm dân số công lý môi trường đều là cộng đồng cần quan tâm, H-GAC nhìn nhận những cộng đồng nơi cư dân có mật độ là bốn chỉ số khó khăn kinh tế - xã hội trở lên là cộng đồng bị “bất lợi cao” (Bản đồ 15). Người ta có thể cho rằng một cộng đồng với nhiều yếu tố khó khăn sẽ có ít có khả năng chống chịu điều kiện bất lợi phát sinh từ thảm họa tự nhiên hoặc quá trình di dời trong các hoạt động phát triển.

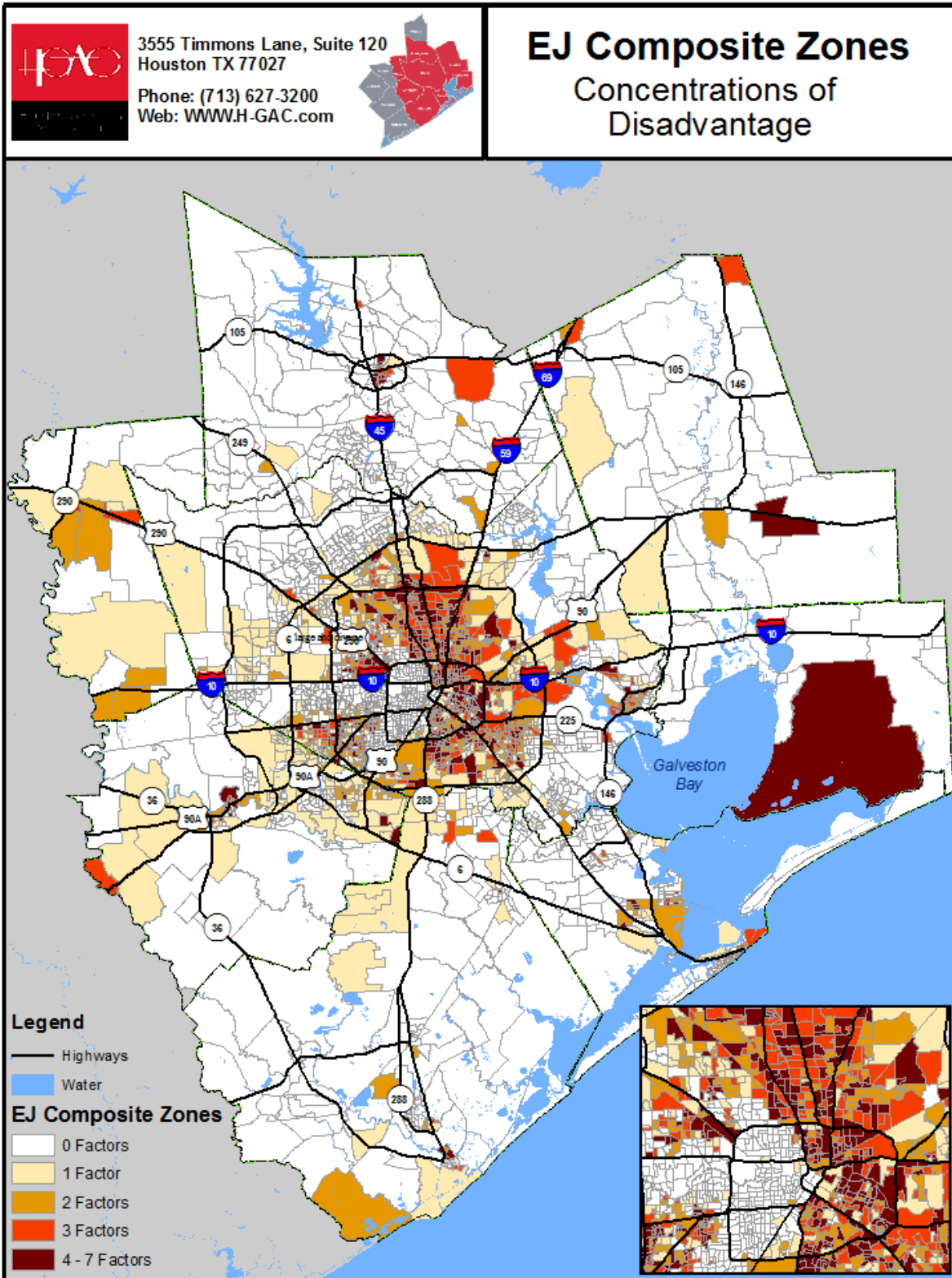
Bảng 7: Mật độ bất lợi theo tình trạng thu nhập thấp và thiếu số

Số chỉ số	% của tất cả nhóm khối	Nhóm khối thiếu số	% của nhóm khối thiếu số	Nhóm khối có thu nhập thấp	% của nhóm khối thu nhập thấp
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%

Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015.

Trong 1589 nhóm khối điều tra dân số trong MPO được xác định là vùng nhạy cảm về công lý môi trường, 366 hay 23% các vùng này có đặc điểm là mức độ bất lợi cao. Thiên hướng phải chịu nhiều yếu tố bất lợi dường như cao hơn do tình trạng nghèo khó hơn là do cư dân là thành viên của nhóm thiếu số về chủng tộc. Tất cả thông tin này được H-GAC sử dụng để lập mô hình ảnh hưởng của giao thông vận tải lên nhóm dân số dễ bị tổn thương nhất của khu vực.

Khu vực này được cố ý để trống



3.3 NHẬN BIẾT NHU CẦU DI CHUYỂN CỦA DÂN SỐ THIỂU SỐ

3.3.1 Sự tham gia của công chúng

H-GAC có quy trình quy hoạch giao thông vận tải được thiết lập tốt, gắn chặt với Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Khu Vực. Phương thức chính để nhận biết nhu cầu di chuyển của nhóm dân số thiểu số, thu nhập thấp và các nhóm bị bất lợi khác là thông qua chương trình tham gia của công chúng hiệu quả. Yêu cầu của liên bang về sự tham gia liên tục của công chúng trong quá trình quy hoạch giao thông vận tải được tính toán để nhiều nhu cầu và mối quan tâm của cộng đồng được trình bày trước và trong khi các quyết định chính thức được đưa ra. Các quyết định về quy hoạch nhận được thông tin phù hợp trong quá trình tham gia của công chúng có xu hướng bền vững hơn do chúng xét tới nhu cầu và mối quan tâm của tất cả các bên liên quan, bao gồm nhóm dân số thiểu số, thu nhập thấp và các nhóm dễ bị tổn thương khác. Nỗ lực thúc đẩy sự tham gia từ công chúng của MPO được thiết kế để khuyến khích bình luận và tạo chủ đề thảo luận về các vấn đề liên quan đến di chuyển cũng như nhu cầu và thách thức mà cư dân tại khu vực phải đối mặt. Nhân viên MPO ghi lại các bình luận này và xem xét chúng khi phát triển kế hoạch giao thông vận tải phù hợp và nghiên cứu khả năng di chuyển của khu vực.

Sự tiếp cận của MPO đối với nhóm dân số ít được quan tâm ngày càng tập trung vào việc thúc đẩy hợp tác với cộng đồng. H-GAC cộng tác với các đối tác cộng đồng tập trung về dân tộc/chủng tộc để thu về phản hồi cực kỳ quan trọng về nhu cầu của nhóm thiểu số và thu nhập thấp, hỗ trợ khả năng tiếp cận tốt hơn cho các nhóm dân số mục tiêu. Nhân viên tiếp cận cộng đồng của MPO tiếp tục xây dựng mối quan hệ với nhóm dân sự và hiệp hội khu phố, tận dụng các cơ hội để thực hiện thuyết trình và lấy ý kiến phản hồi trong các sự kiện cộng đồng và cuộc họp khu phố hiện có tại các khu thiểu số và thu nhập thấp.

3.3.2 Quy hoạch giao thông vận tải phối hợp

Một cách quan trọng khác mà H-GAC sử dụng để xác định nhu cầu di chuyển của nhóm dân số thiểu số, thu nhập thấp và các nhóm bị bất lợi khác là thông qua nghiên cứu giao thông vận tải có mục tiêu. Một ví dụ điển hình chính là Kế Hoạch Giao Thông Vận Tải Phối Hợp Khu Vực (RCTP). H-GAC hỗ trợ quá trình quy hoạch giao thông vận tải phối hợp khu vực Gulf Coast có mục đích xác định và ghi tài liệu những khoảng trống trong dịch vụ giao thông vận tải có sẵn, định lượng nhu cầu về dịch vụ giao thông vận tải chưa được đáp ứng trên toàn bộ khu vực quy hoạch Gulf Coast gồm mười ba hạt của H-GAC. Mục đích của kế hoạch giao thông vận tải phối hợp khu vực nhằm tạo các dịch vụ giao thông vận tải hiệu quả và năng suất cao hơn trên toàn khu vực, nâng cao các tùy chọn di chuyển cho nhóm dân số thiểu số bao gồm người khuyết tật, người từ 65 tuổi trở lên, người có thu nhập thấp, người có trình độ tiếng Anh hạn chế, thanh thiếu niên và cựu chiến binh. Phần lớn của bộ phận dân số này là cư dân thuộc nhóm thiểu số và thu nhập thấp. Những cư dân chỉ có thể tiếp cận dịch vụ giao thông vận tải lẻ tẻ, thường không quá hữu ích, hoặc hoàn toàn không có bất kỳ dịch vụ nào, đặc biệt quan tâm đến các hạt ngoại ô và nông thôn của khu vực quy hoạch.

RCTP đã được cập nhật năm 2017. Quá trình cập nhật được thực hiện từ một số cuộc họp công khai và sự kiện nội bộ mở, hội thảo, nghiên cứu nhóm tập trung và khảo sát thực địa. Khảo sát kiểm kê giao thông vận tải và cơ quan liên quan đã liệt kê các nhà cung cấp dịch vụ giao thông vận tải đang hoạt động và ghi lại dịch vụ, nguồn lực tàu xe, khu vực thị trường và các thông số hoạt động của họ vào hồ sơ. Những người trả lời khảo sát gồm các cơ quan dịch vụ nhân sinh, cơ quan giao thông vận tải công cộng, học khu, tổ chức phi lợi nhuận tư

nhân và các tổ chức chính phủ thành phố/hạt. Nghiên cứu cập nhật RCTP đã ghi lại phạm vi bao phủ của mạng lưới giao thông vận tải hiện có và tìm cách xác định các trở ngại cũng như cơ hội cải thiện sự điều phối trong khu vực về vấn đề cung cấp dịch vụ giao thông vận tải. Hội nghị chuyên đề "Power of Transit" (Sức Mạnh của Vận Tải) cung cấp diễn đàn cho các tham luận viên thảo luận quan điểm chuyên gia của họ về quan hệ hợp tác trong khu vực và sự cộng tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ giao thông vận tải. Các tham luận viên đã đưa ra quan điểm rằng bằng cách thúc đẩy các dịch vụ tư nhân và nguồn quỹ hiện có, dịch vụ giao thông vận tải có thể đến được với những nhóm cư dân không thể tiếp cận các nhà cung cấp dịch vụ vận tải lớn của khu vực.

Một phần then chốt của quá trình phát triển RCTP là nghiên cứu Chỉ Số Nhu Cầu Vận Tải (TNI) và Phân Tích Khoảng Trống. Nghiên cứu này đã đánh giá các mức độ tương đối của nhu cầu thực tế đối với dịch vụ vận tải trong mười ba hạt của khu vực Hội Đồng Chính Quyền H-GAC và xác định những nơi mà dịch vụ vận tải hiện có là chưa đủ. Một số yếu tố kinh tế - xã hội đã được xem xét khi lấy chỉ số nhu cầu vận tải. Trong đó bao gồm mật độ dân số, thu nhập hộ gia đình, tỷ lệ trẻ em 6-17 tuổi, người khuyết tật, số người lớn tuổi và số hộ gia đình không có xe hơi. Kết quả của nghiên cứu RCTP được áp dụng trong quá trình quyết định cách ưu tiên cải thiện dịch vụ giao thông vận tải cho nhóm dân số mục tiêu.



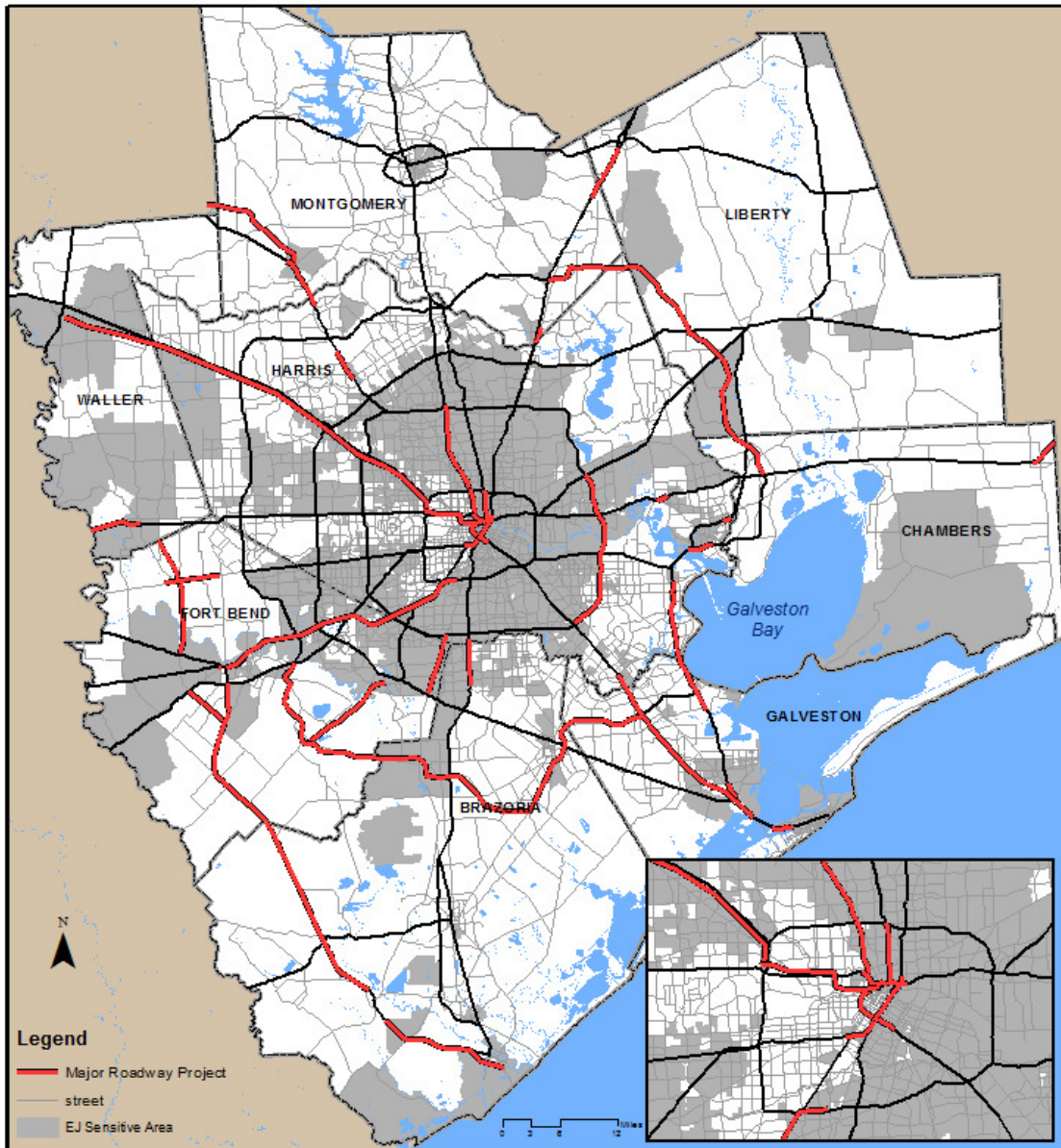
3.4 PHÂN TÍCH TÍNH CÔNG BẰNG VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI

Hiệu quả của chương trình không phân biệt đối xử theo Điều VI có thể được đánh giá theo chất lượng của việc tham gia vào quá trình quy hoạch giao thông vận tải và ra quyết định từ các nhóm thiểu số và các nhóm bị bất lợi khác, và theo sự công bằng khi phân phối quyền lợi về giao thông vận tải cũng như các gánh nặng liên quan. H-GAC thực hiện một loạt các phân tích kỹ thuật định lượng không gian địa lý nhằm xác định nhanh tính công bằng về giao thông vận tải của khu vực. Bên cạnh những hoạt động khác, các phân tích đánh giá sự phân bổ kế hoạch đầu tư giao thông vận tải và cách các quyền lợi về di chuyển của quá trình cải tiến mạng lưới tác động đến cả các cộng đồng được và không được bảo vệ. Kết quả cho thấy chất lượng cung cấp khả năng tiếp cận các cơ hội, cơ sở cộng đồng và dịch vụ thiết yếu cho cư dân trong khu vực của các đối tác giao thông vận tải tại tiểu bang và địa phương.

Trong mục này có các bản đồ, biểu đồ và bảng tổng hợp của những phân tích rộng rãi đối với tính công bằng về giao thông vận tải đã được cơ quan thực hiện. Tác động của các kế hoạch và chương trình đầu tư giao thông vận tải được đánh giá đối với các vùng nhạy cảm về công lý môi trường, các vùng nhạy cảm về công lý môi trường được xác định là vùng bị bất lợi lớn và thiếu vắng công lý môi trường.

Khu vực này được cố ý để trống

Bản đồ 16: Các Đầu Tư Lớn cho Giao Thông Vận Tải trong Kế Hoạch Mười Năm của H-GAC (2017-2026)

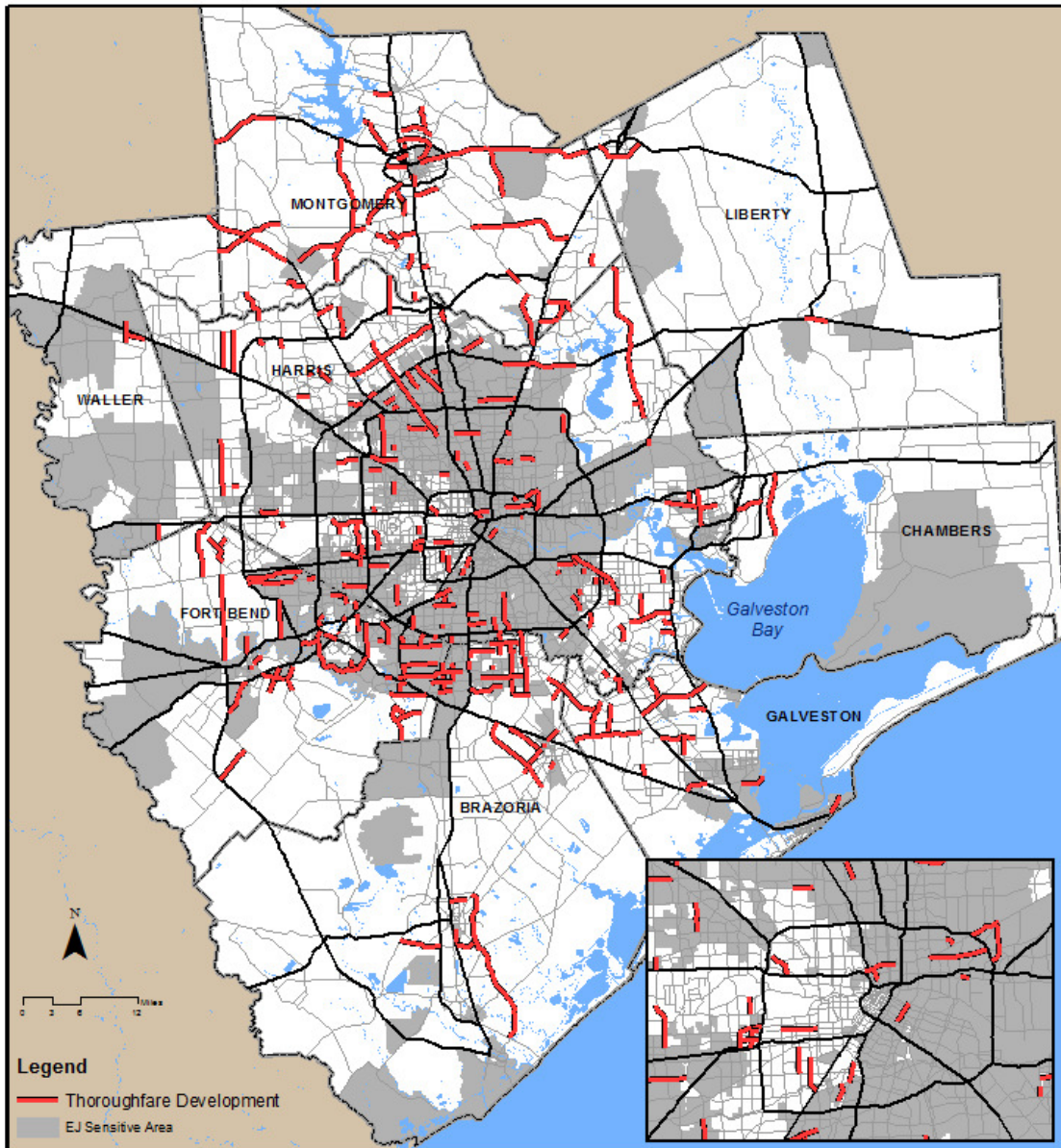


Bảng 8: Các Đầu Tư Lớn trong Kế Hoạch 10 Năm của H-GAC (2017-2026)

	Khu Vực Mục Tiêu EJ	Khu Vực Mục Tiêu EJ của Vùng Bị Bất Lợi Lớn	Khu Vực Không Phải Mục Tiêu EJ
Số Dự Án (Tỷ Lệ Phần Trăm Dự Án)	77 trong số 124 (62%)	28 trong số 124 (23%)	110 trong số 124 (89%)
Chi Phí Dự Án (Tỷ Lệ Phần Trăm Kinh Phí)	17.299.192.141 (83%)	10.206.081.459 (49%)	18.110.893.331 (86%)

Nguồn: Kế Hoạch Mười Năm của H-GAC (2017-2026)

Bản đồ 17: Đầu Tư Đường Phố Lớn tại Địa Phương trong Kế Hoạch Mười Năm của H-GAC (2017-2026)

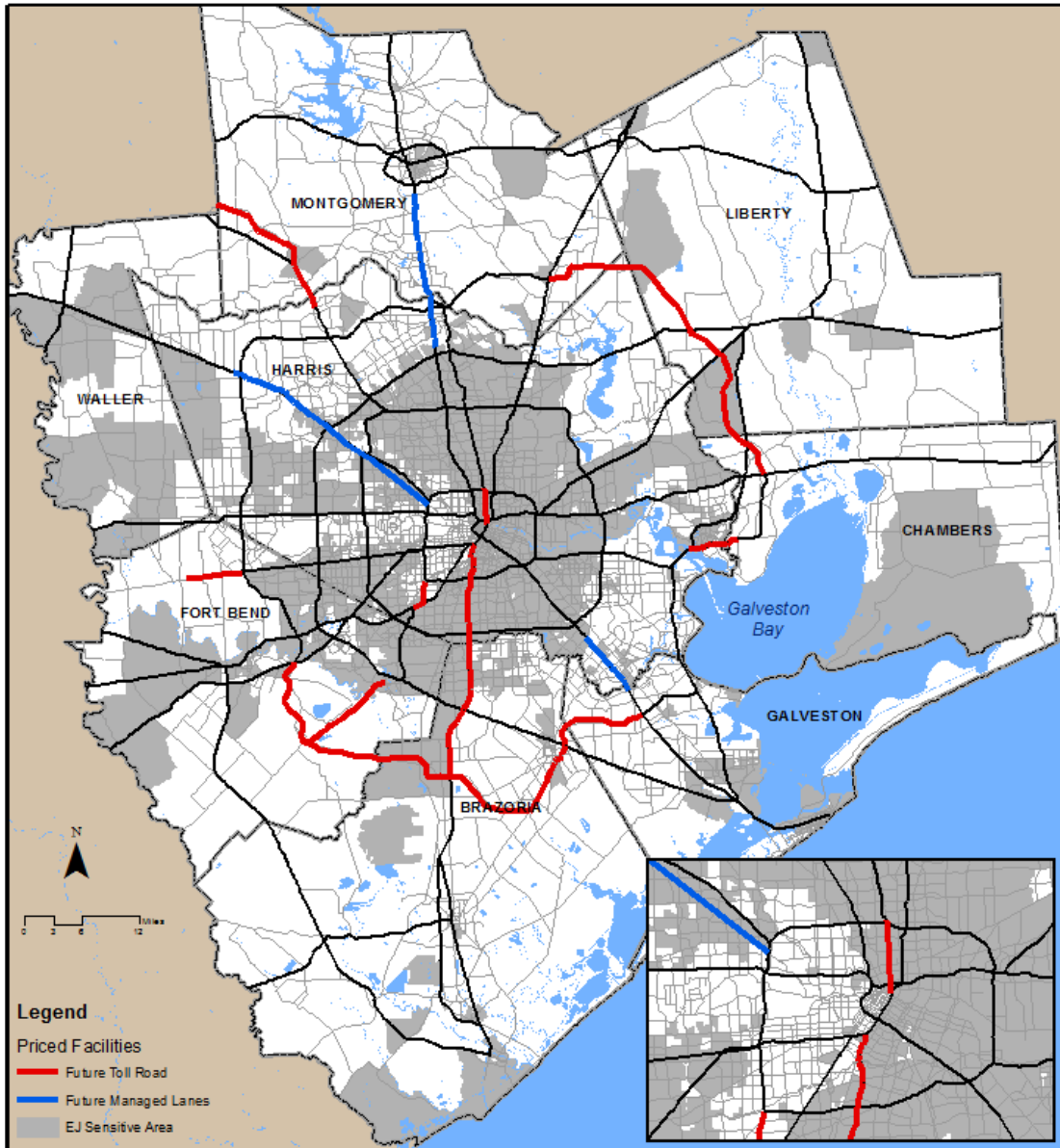


Bảng 9: Các Dự Án Cải Tiến Đường Phố Lớn tại Địa Phương trong Kế Hoạch 10 Năm của H-GAC (2017-2026)

	Khu Vực Mục Tiêu EJ	Khu Vực Mục Tiêu EJ của Vùng Bị Bất Lợi Lớn	Khu Vực Không Phải Mục Tiêu EJ
Số Dự Án (Tỷ Lệ Phần Trăm Dự Án)	98 trong số 149 (66%)	21 trong số 149 (14%)	116 trong số 149 (78%)
Chi Phí Dự Án (Tỷ Lệ Phần Trăm Kinh Phí)	1.883.026.217 (50%)	331.286.749 (9%)	3.272.353.545 (88%)

Nguồn: Kế Hoạch Mười Năm của H-GAC (2017-2026)

Bản đồ 18: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Phương Tiện Có Giá Được Đề Xuất trong Bản Cập Nhật 2040 RTP của H-GAC



Bảng 10: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Cấp Độ Dịch Vụ - Thời Gian Cao Điểm Buổi Sáng (6 giờ sáng - 9 giờ sáng)

Phân Loại Đường Bộ	Năm 2017		Mạng Lưới Tuân Thủ 2040		Mạng Lưới Không Xây Dựng 2040	
	LOS	% theo Loại	LOS	% theo Loại	LOS	% theo Loại
Đường cao tốc	A-B-C	85.4%	A-B-C	71.8%	A-B-C	71.3%
	D-E	10.5%	D-E	10.2%	D-E	9.8%
	F	4.1%	F	18.0%	F	18.9%
Đường thu phí	A-B-C	94.9%	A-B-C	81.3%	A-B-C	76.1%
	D-E	3.6%	D-E	8.8%	D-E	10.6%
	F	1.5%	F	10.0%	F	13.3%
Đường chính	A-B-C	93.3%	A-B-C	83.8%	A-B-C	83.6%
	D-E	4.3%	D-E	8.8%	D-E	8.4%
	F	2.4%	F	7.4%	F	7.9%
Đường chính khác	A-B-C	95.0%	A-B-C	85.6%	A-B-C	84.9%
	D-E	3.8%	D-E	7.5%	D-E	7.7%
	F	1.2%	F	6.9%	F	7.4%
Đường gom	A-B-C	97.9%	A-B-C	92.2%	A-B-C	91.0%
	D-E	1.2%	D-E	3.3%	D-E	3.7%
	F	0.9%	F	4.6%	F	5.3%
Đường dốc	A-B-C	91.2%	A-B-C	87.0%	A-B-C	86.2%
	D-E	3.8%	D-E	3.8%	D-E	4.4%
	F	5.0%	F	9.3%	F	9.4%
Đường ven	A-B-C	93.2%	A-B-C	84.1%	A-B-C	82.8%
	D-E	3.9%	D-E	6.6%	D-E	6.9%
	F	2.9%	F	9.3%	F	10.3%
HOV	A-B-C	92.8%	A-B-C	72.5%	A-B-C	52.7%
	D-E	5.7%	D-E	6.9%	D-E	19.8%
	F	1.5%	F	20.6%	F	27.5%
HOT	A-B-C	88.2%	A-B-C	75.7%	A-B-C	64.9%
	D-E	8.7%	D-E	7.7%	D-E	16.1%
	F	3.0%	F	16.6%	F	19.0%

Nguồn: Mô Hình Nhu Cầu Đi Lại H-GAC, 2017.

Bảng 11: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Khả năng đến nơi làm việc bằng ô tô và các phương tiện giao thông công cộng

Danh mục EJ	Có thể đến nơi làm việc trong 30 phút bằng ô tô			Có thể đến nơi làm việc trong 60 phút bằng phương tiện giao thông công cộng		
	Năm 2017	Tuân Thủ 2040	Không Xây Dựng 2040	Năm 2017	Tuân Thủ 2040	Không Xây Dựng 2040
Không phải EJ	854,979	793,196	786,446	1,872,643	1,798,243	1,766,642
Tất cả EJ	1,421,506	1,496,144	1,484,508	2,520,834	2,874,770	2,852,519
Thiểu số	1,421,506	1,582,842	1,579,597	2,578,044	3,000,809	2,980,488
Thu nhập thấp	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
Hộ GD do nữ giới đứng đầu	1,634,122	1,815,543	1,803,334	2,551,605	3,006,048	2,989,101
Hộ GD không có ô tô	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
Người lớn tuổi	1,526,818	1,662,046	1,650,729	2,429,841	2,846,640	2,831,602
Rất bất lợi	1,957,150	2,264,518	2,252,147	2,776,351	3,432,997	3,423,531

Nguồn: Mô Hình Nhu Cầu Đi Lại H-GAC, 2017.

Bảng 12: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Hành Trình Cá Nhân HBW 2040 - Độ Dài Hành Trình Trung Bình Khi Cao Điểm AM

Vùng Sản Xuất	Phân đoạn Hành Trình Cá Nhân HBW 2040 theo khả năng tiết kiệm thời gian	Số Hành Trình Cá Nhân HBW 2040		Mạng Lưới Tuân Thủ 2040		Mạng Lưới Không Xây Dựng 2040	
				ATL sử dụng Đường Đi Thu Phí (Phút)	ATL sử dụng Đường Đi Miễn Phí (Phút)	ATL sử dụng Đường Đi Thu Phí (Phút)	ATL sử dụng Đường Đi Miễn Phí (Phút)
Vùng EJ	Ứng cử (Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới)	730,582	17.3%	33.84	37.22	34.77	37.75
	Hành trình không được ứng cử không thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,455,407	34.4%	17.12	17.52	17.25	17.67
Vùng không phải EJ	Ứng cử Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	914,175	21.6%	49.68	54.97	52.81	56.97
	Không được ứng cử Hành trình không thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,131,611	26.7%	20.54	21.09	20.79	21.38
TỔNG		4,231,775	100.0%	-	-	-	-

Nguồn: Mô Hình Nhu Cầu Đi Lại H-GAC, 2017.

Bảng 13: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Hành Trình Cá Nhân HBW Ứng Cử và Không Được Ứng Cử 2040 - Theo Nguồn Gốc Hành Trình

Phân Loại Hành Trình	Vùng EJ		Vùng không phải EJ	
	Hành Trình được Dự Đoán	Tỷ lệ phần trăm	Hành Trình được Dự Đoán	Tỷ lệ phần trăm
Ứng cử Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	730,582	33.4%	914,175	44.7%
Không được ứng cử Hành trình không thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,455,407	66.6%	1,131,611	55.3%
Tổng (% của tất cả Hành Trình)	2,185,989 (51.7%)	100.0%	2,045,786 (48.3%)	100.0%

Nguồn: Mô Hình Nhu Cầu Đi Lại H-GAC, 2017.

Bảng 14: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Hành Trình Cá Nhân HBNW 2040 - Độ Dài Hành Trình Trung Bình 24 Giờ (theo Phút)

Vùng Sản Xuất	Phân đoạn Hành Trình Cá Nhân HBNW theo khả năng tiết kiệm thời gian	Số Hành Trình Cá Nhân HBNW 2040		Mạng Lưới Tuân Thủ 2040		Mạng Lưới Không Xây Dựng 2040	
				ATL sử dụng Đường Đi Thu Phí (Phút)	ATL sử dụng Đường Đi Miễn Phí (Phút)	ATL sử dụng Đường Đi Thu Phí (Phút)	ATL sử dụng Đường Đi Miễn Phí (Phút)
Vùng EJ	Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,099,720	6.1%	23.86	26.62	24.29	26.76
	Hành trình <u>không thể</u> tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	8,149,688	44.9%	9.45	9.58	9.46	9.60
Vùng không phải EJ	Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,584,998	8.7%	32.56	36.47	34.00	37.20
	Hành trình <u>không thể</u> tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	7,307,924	40.3%	11.16	11.45	11.20	11.49
TỔNG		18,142,329	100.0%				

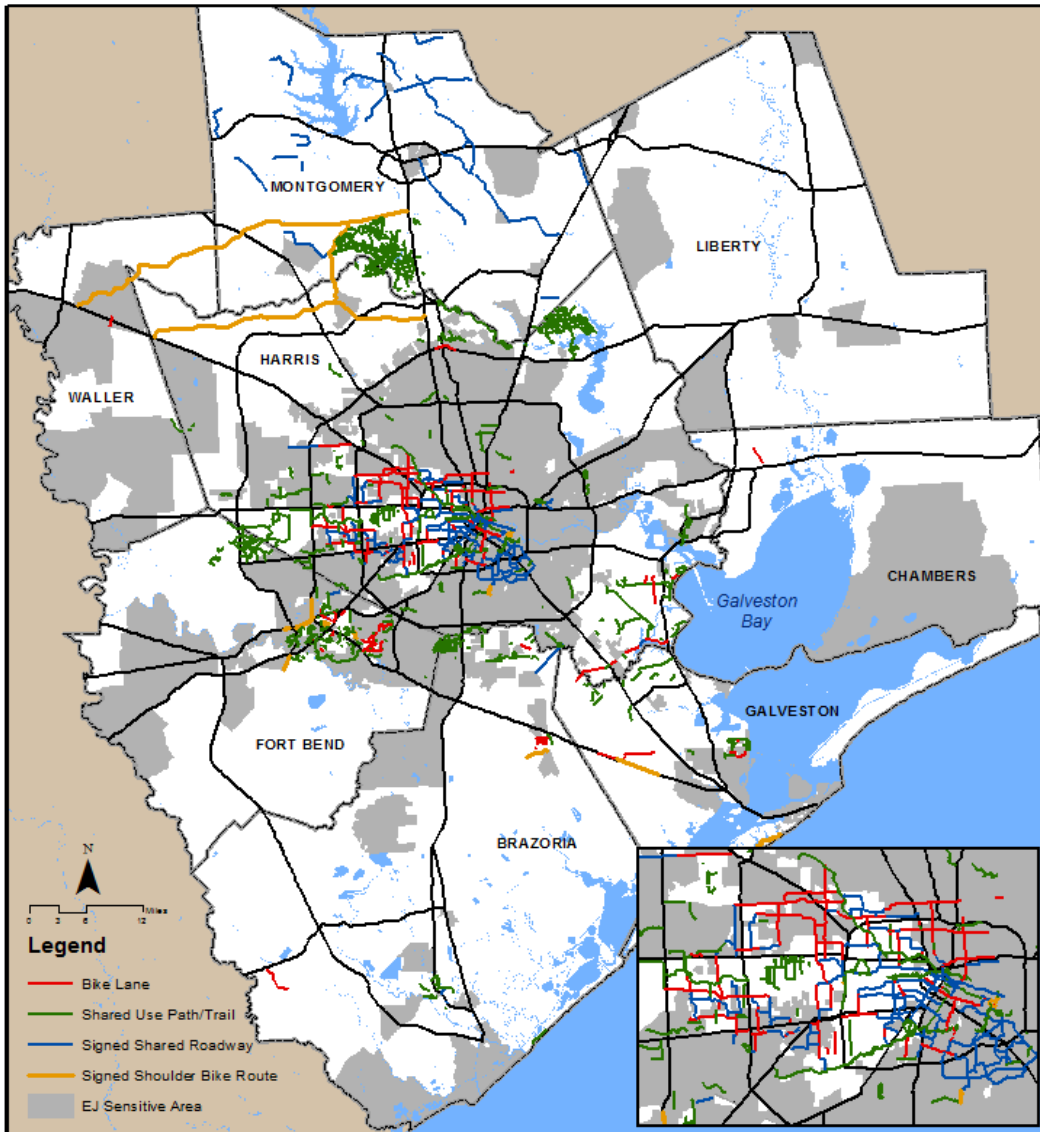
Độ Dài Hành Trình Trung Bình (ATL) 24 Giờ theo phút dành cho các lựa chọn Đường Miễn Phí và Đường Thu Phí trong mạng lưới Xây Dựng và Không Xây Dựng. Chênh lệch về Độ Dài Hành Trình Trung Bình (ATL) Cao Điểm AM theo Phút.

Bảng 15: Phân Tích Đường Thu Phí trong Khu Vực: Chênh lệch về Độ Dài Hành Trình Trung Bình đối với Hành Trình Cá Nhân HBNW 2040

Vùng Sản Xuất	Phân đoạn Hành Trình Cá Nhân HBNW theo khả năng tiết kiệm thời gian	Số Hành Trình Cá Nhân HBNW 2040	Chênh lệch về ATL đối với Các Lựa Chọn Đường Thu Phí (ATL Không Xây Dựng - ATL Tuân Thủ)	Chênh lệch về ATL đối với Các Lựa Chọn Đường Miễn Phí (ATL Không Xây Dựng - ATL Tuân Thủ)
Vùng EJ	Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,099,720	0,43 Phút	0,14 Phút
	Hành trình <u>không thể</u> tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	8,149,688	0,01 Phút	0,02 Phút
Vùng không phải EJ	Hành trình có thể tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	1,584,998	1,44 Phút	0,73 Phút
	Hành trình <u>không thể</u> tiết kiệm 0+ phút sử dụng tiện ích thu phí mới	7,307,924	0,04 Phút	0,04 Phút

Chênh lệch về Độ Dài Hành Trình Trung Bình 24 Giờ đối với Hành Trình Cá Nhân HBNW 2040.

Bản đồ 19: Phân bố Tiện Ích dành cho Người Đi Bộ - Người Đi Xe Đạp trong khu vực TMA gồm tám hạt

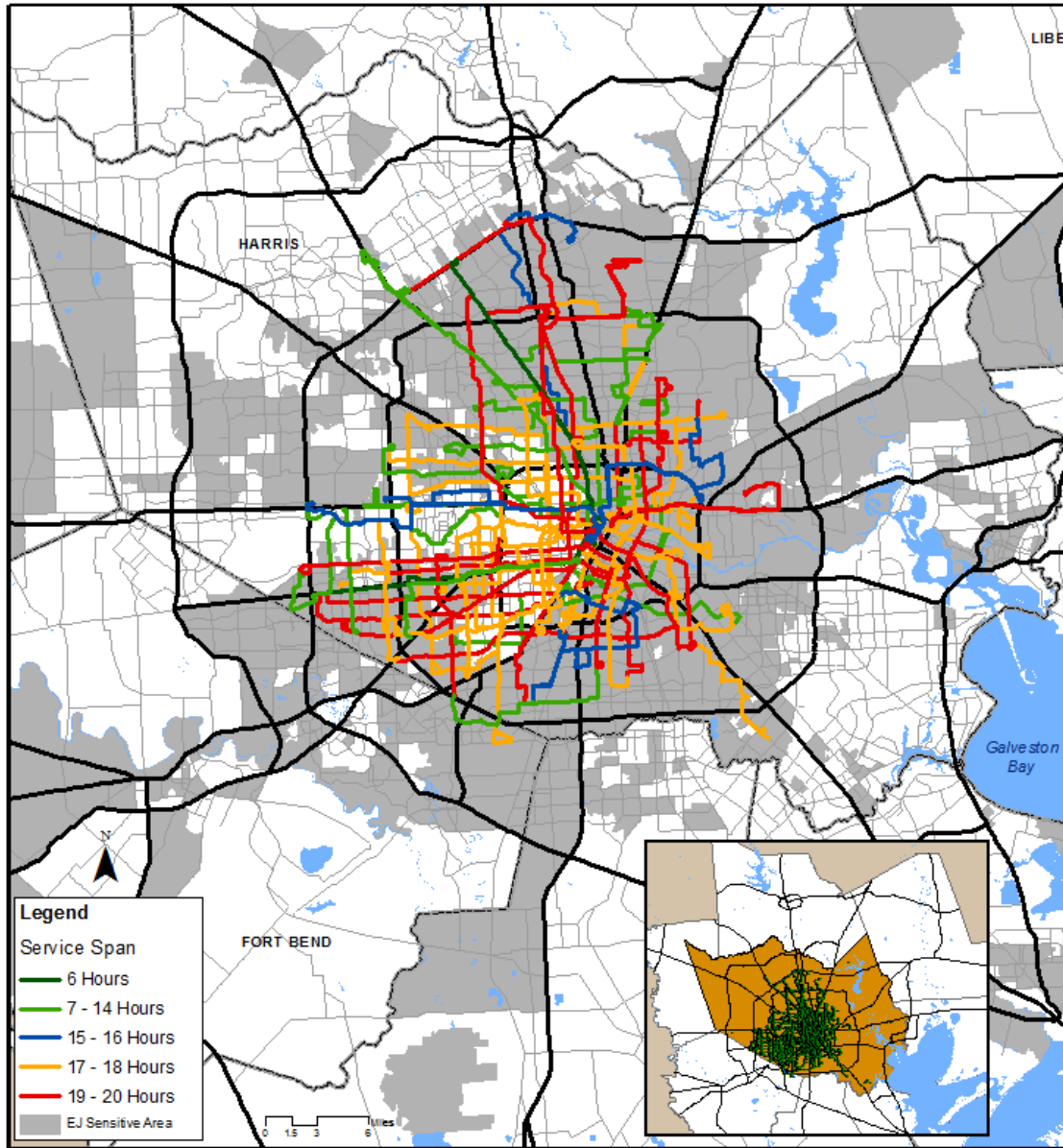


Bảng 16: Cơ Sở Hạ Tầng Đường Dành Cho Xe Đạp trong khu vực TMA gồm tám hạt

Tiện Ích dành cho Người Đi Bộ - Người Đi Xe Đạp	Tổng khu vực	Trong khu vực không phải EJ	% của Mạng Lưới	Trong khu vực EJ	% của Mạng Lưới	EJ Rất Bị Bất Lợi	% của Mạng Lưới
Làn Dành Cho Xe Đạp	174 Dặm	89 Dặm	51%	85 Dặm	49%	24 Dặm	14%
Đường Dùng Chung	811 Dặm	544 Dặm	67%	267 Dặm	33%	22 Dặm	3%
Đường Dùng Chung Có Ký Hiệu	281 Dặm	185 Dặm	66%	97 Dặm	34%	24 Dặm	9%
Tuyến Dành Cho Xe Đạp Vác Vai Có Ký Hiệu	103 Dặm	83 Dặm	80%	20 Dặm	20%	1 Dặm	1%
Tổng	1.370 Dặm	901 Dặm	66%	469 Dặm	34%	70 Dặm	5%

Nguồn: Kế Hoạch Đường Dành Cho Xe Đạp của H-GAC 2014

Bản đồ 20: Tuyến Xe Buýt Địa Phương và Tốc Hành METRO - Giờ Hoạt Động Gần Đứng

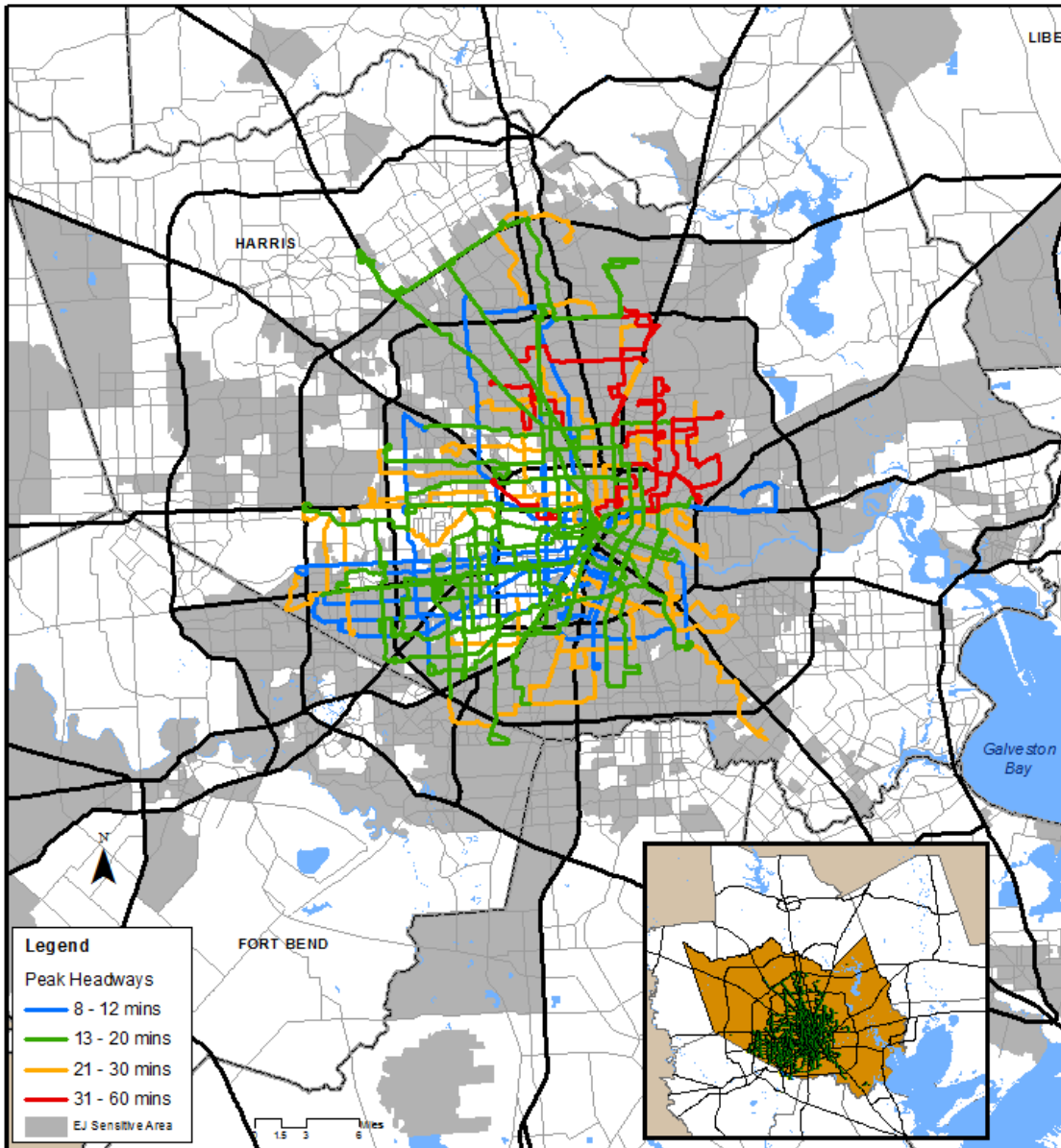


Bảng 17: Phân bố Bến Xe Buýt METRO tại Khu Vực Đô Thị Houston

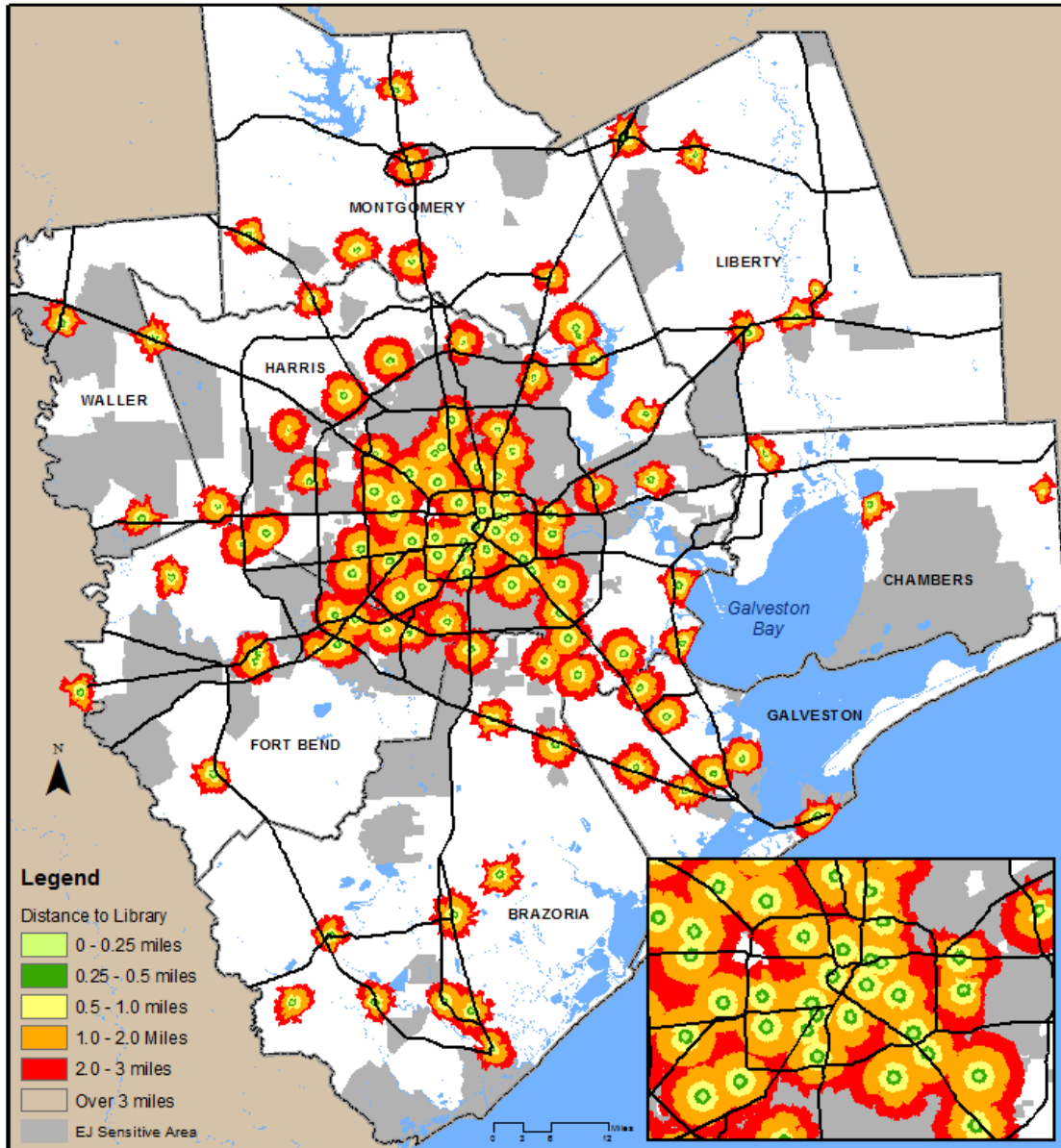
	Số Bến Xe Buýt	Tỷ Lệ Phần Trăm Bến Xe Buýt
Khu vực EJ	6,223	69%
Khu vực không phải EJ	2,755	31%
EJ – Rất Bị Bất Lợi*	2,235	25%
Tổng	8,978	100%

Nguồn: Cơ Quan Vận Tải Đô Thị Hạt Harris, 2017. * Tập con của Khu Vực Công Lý Môi Trường

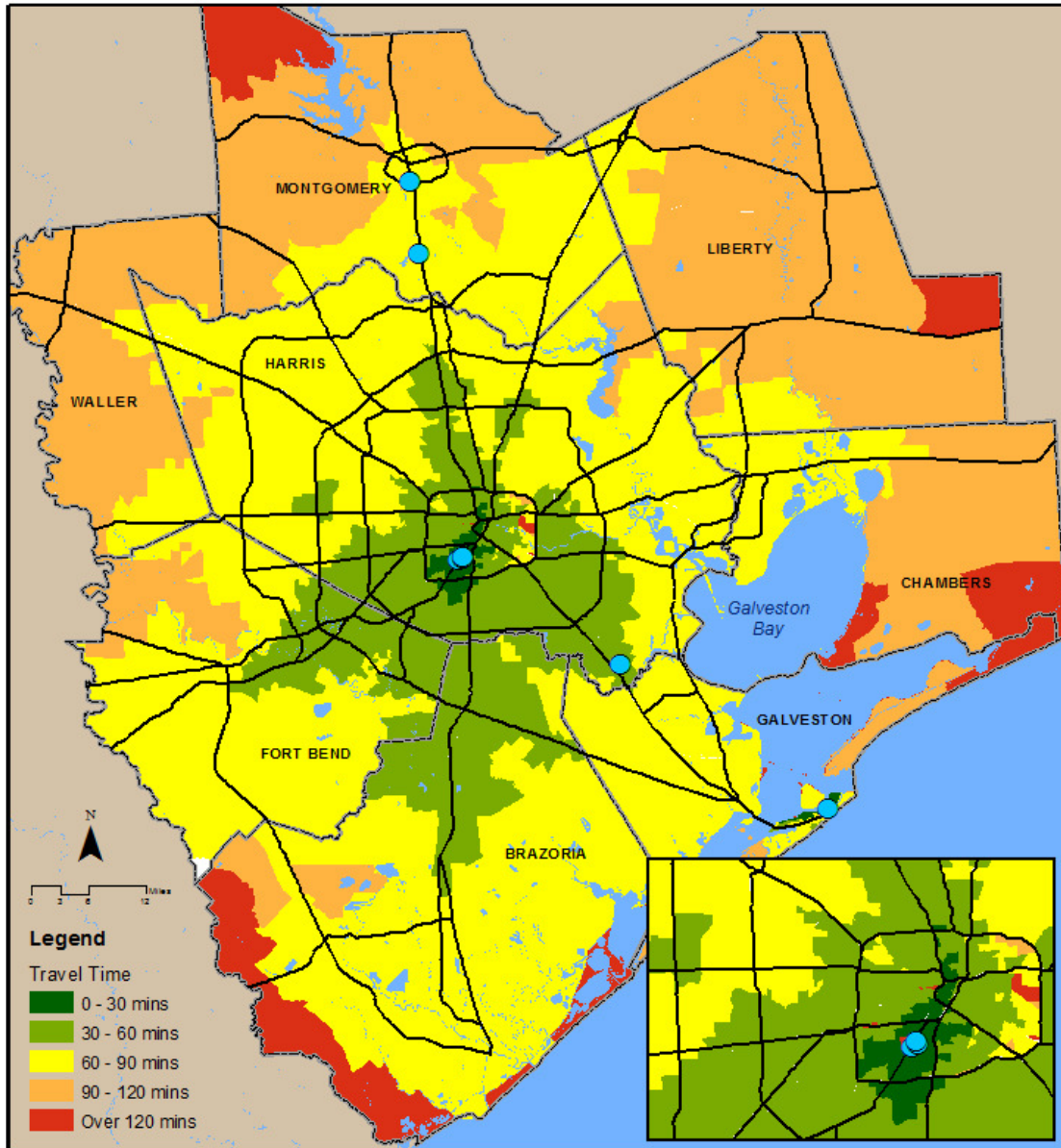
Bản đồ 21: Tuyến Xe buýt METRO – Điều Kiện Khoảng Cách Khi Cao Điểm



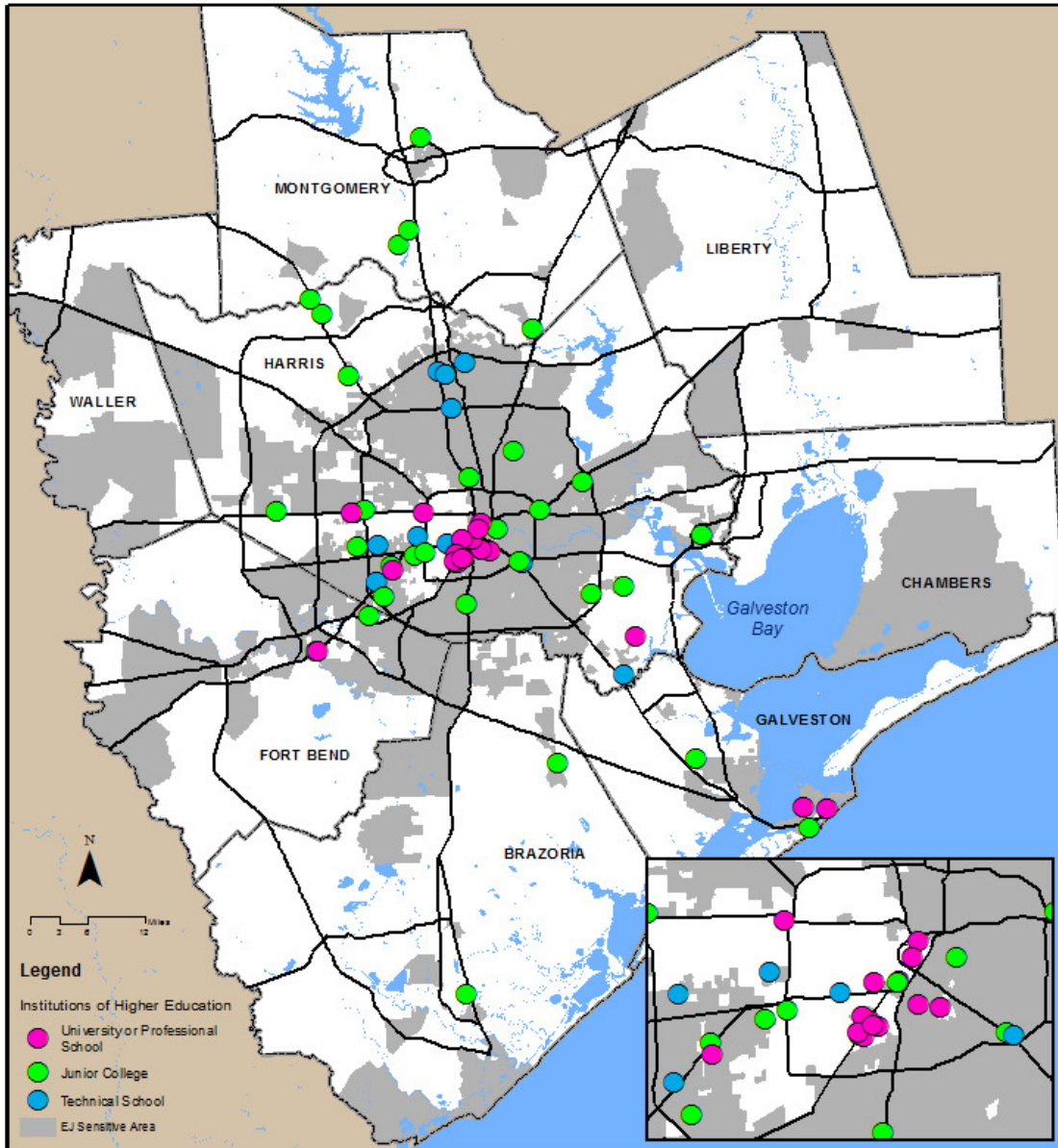
Bản đồ 22: Mái Che Đi Lại dành cho các Cơ Sở Thư Viện Hạt trong Khu Vực TMA gồm tám hạt



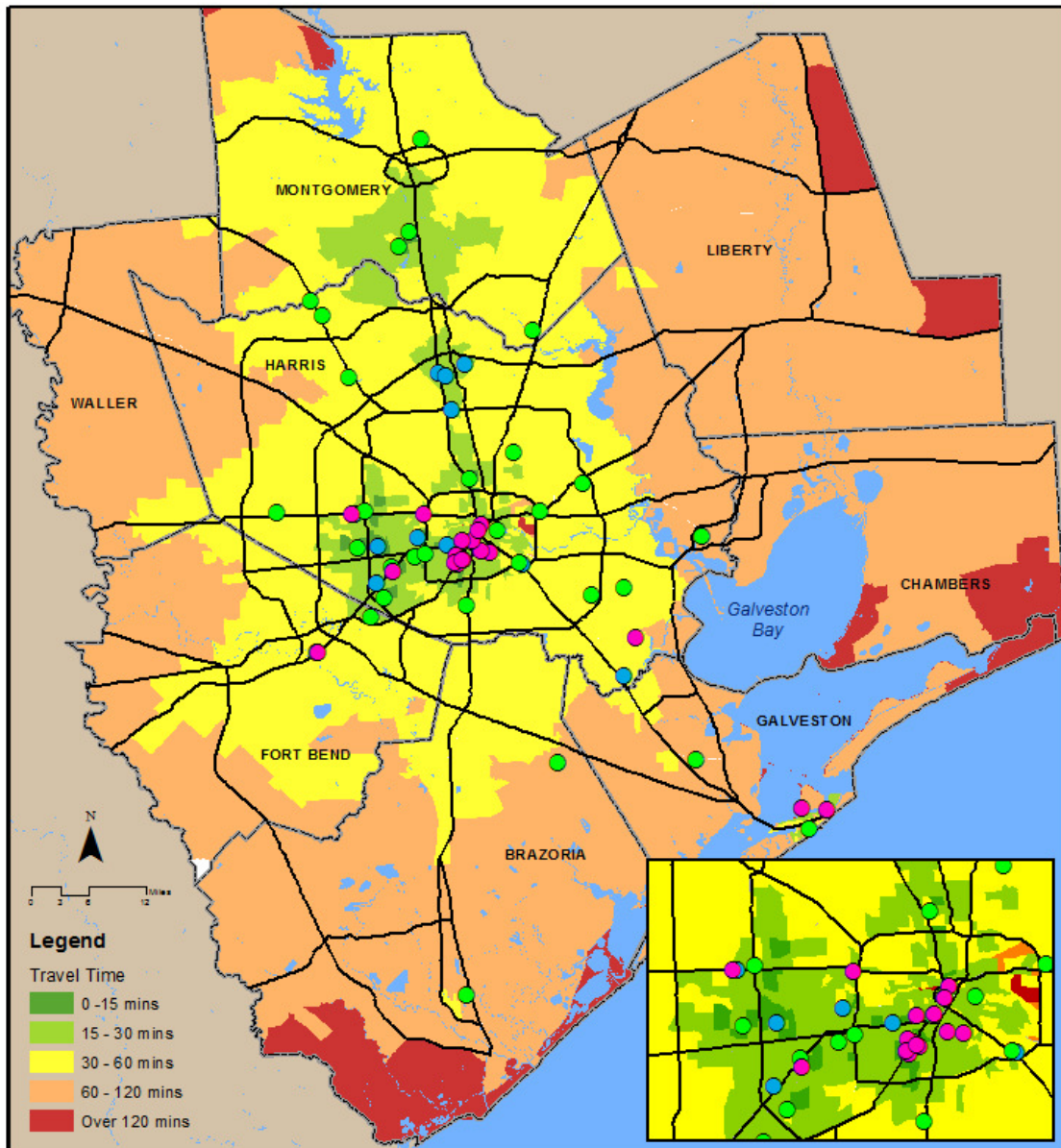
Bản đồ 23: Thời Gian Di Chuyển đến Trung Tâm Chấn Thương Cao Cấp tại Khu Vực TMA gồm tám hạt



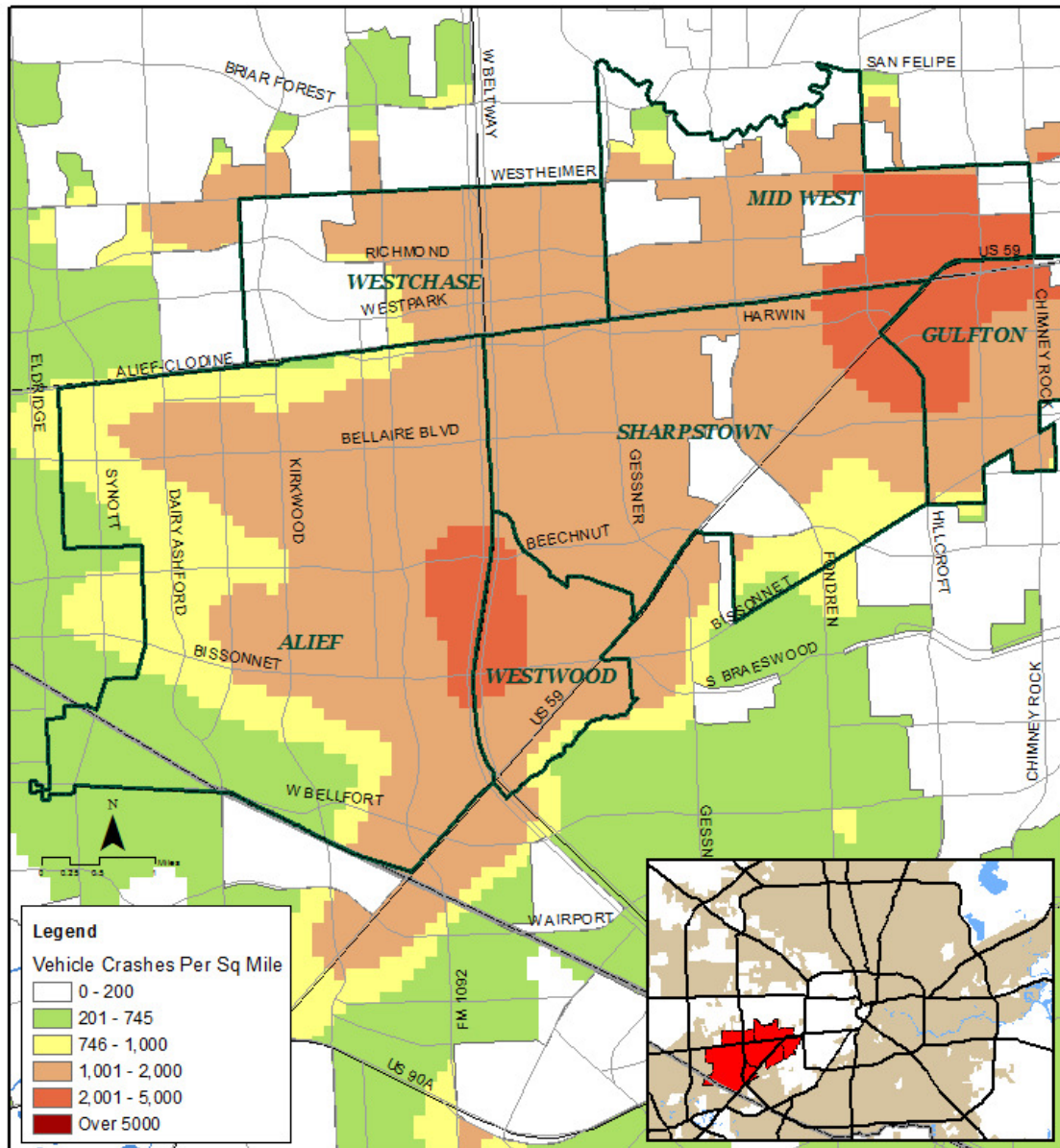
Bản đồ 24: Các Tổ Chức Đào Tạo Sau Đại Học tại Khu Vực TMA gồm tám hạt



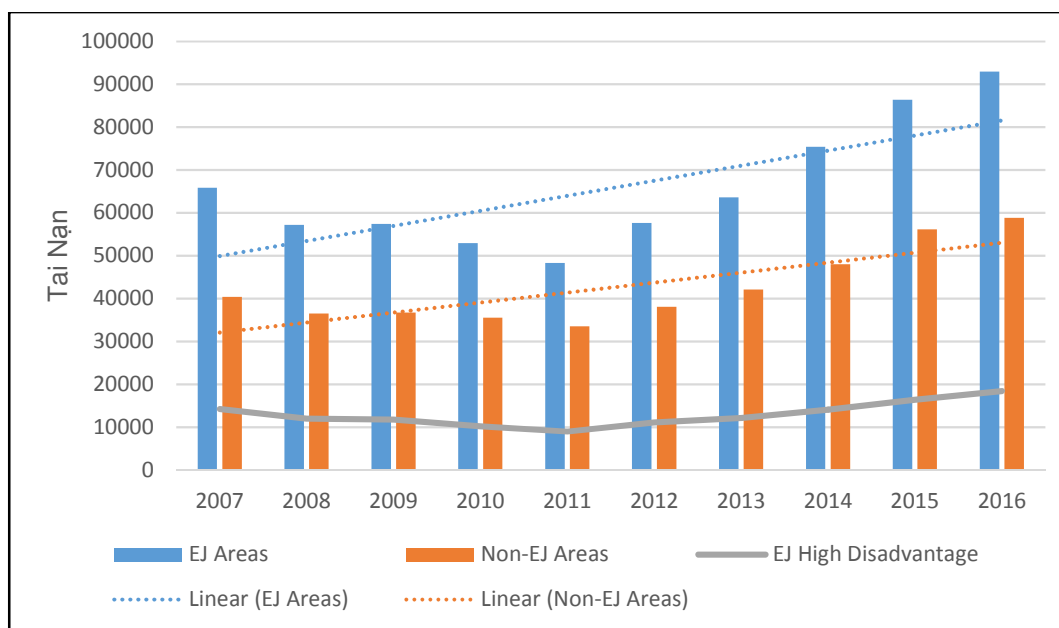
Bản đồ 25: Thời Gian Di Chuyển đến các Tổ Chức Đào Tạo Sau Đại Học tại Khu Vực TMA gồm tám hạt



Bản đồ 26: Mật Độ Tai Nạn Xe Cơ Giới tại khu vực Tây Nam Houston (2007 - 2016)



Hình 5: Tai Nạn Xe Cộ tại Khu Vực TMA gồm tám hạt (2007 - 2016)



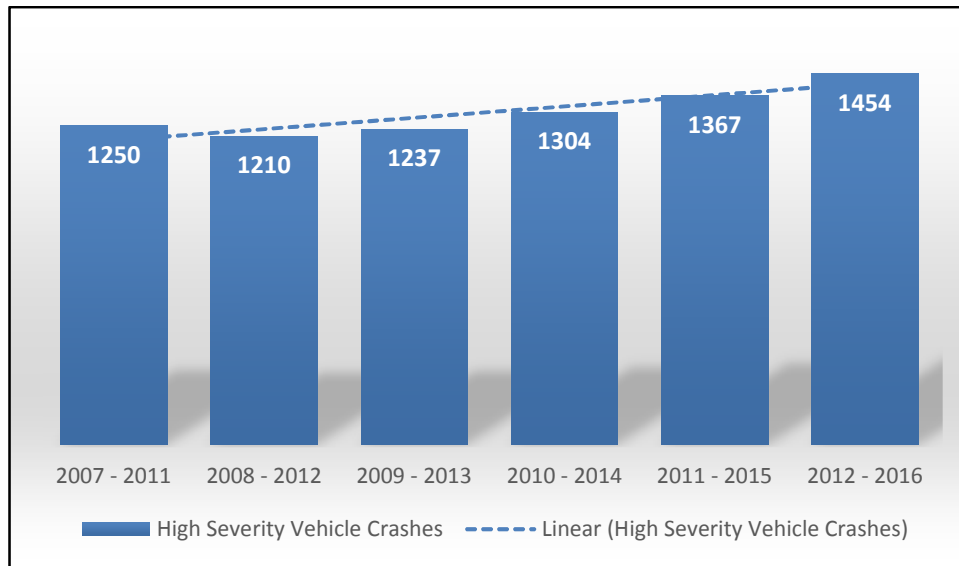
Nguồn: Hệ Thống Thông Tin Hồ Sơ Tai nạn (CRIS) TxDOT Có Mã Hóa Địa Lý.

Bảng 18: Tai Nạn Xe Cơ Giới tại Khu Vực MPO gồm tám hạt (2007 - 2016)

	Vùng EJ	Vùng không phải EJ	Vùng EJ Rất Bị Bất Lợi*	Tổng
Dân Số Khu Vực**	3,200,431	2,834,536	611,548	6,034,967
Tỷ Lệ Phần Trăm của Tổng Dân Số	53%	47%	19%	100%
Số Vụ Tai Nạn	657,538	425,812	129,717	1,083,350
% của Tổng Số Vụ Tai Nạn	61%	39%	20%	100%
Số Vụ Tai Nạn trên 1000 Dân	205	150	212	-
Số Dặm Xe Đi (VMT)	100,879,192	69,193,733	8,775,120	170,072,925
Số Vụ Tai Nạn mỗi 100 Triệu Dặm Xe Đi (VMT)	179	169	405	-
Số Vụ Tai Nạn Nghiêm Trọng	13,519	10,972	2,542	24,491
% của Tổng Số Vụ Tai Nạn Nghiêm Trọng	55%	45%	19%	100%
Số Vụ Tai Nạn Nghiêm Trọng trên mỗi 100.000 Dân	422	387	416	-

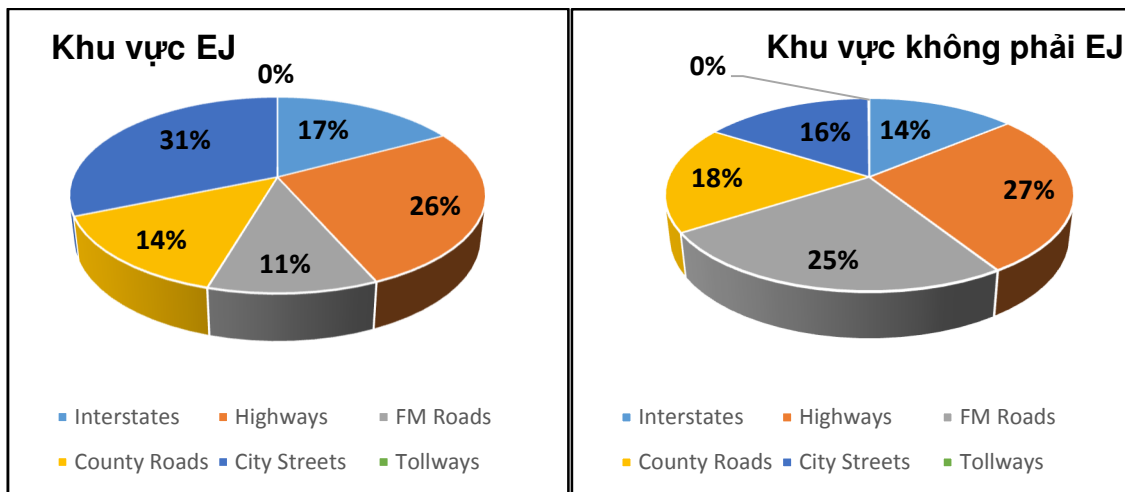
Nguồn: Hệ Thống Thông Tin Hồ Sơ Tai nạn (CRIS) TxDOT Có Mã Hóa Địa Lý. * Số vụ tai nạn ở đây là tập con của tổng số tại Vùng EJ. Các tỷ lệ phần trăm phản ánh phân chia trong tổng số tại Vùng EJ. ** Nguồn: Cục Điều Tra Dân Số Hoa Kỳ, Ước Tính 5 Năm Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2011-2015.

Hình 6: Trung Bình Động 5 Năm của Số Vụ Tai Nạn Xe Nghiêm Trọng tại Vùng EJ (2007 - 2016)



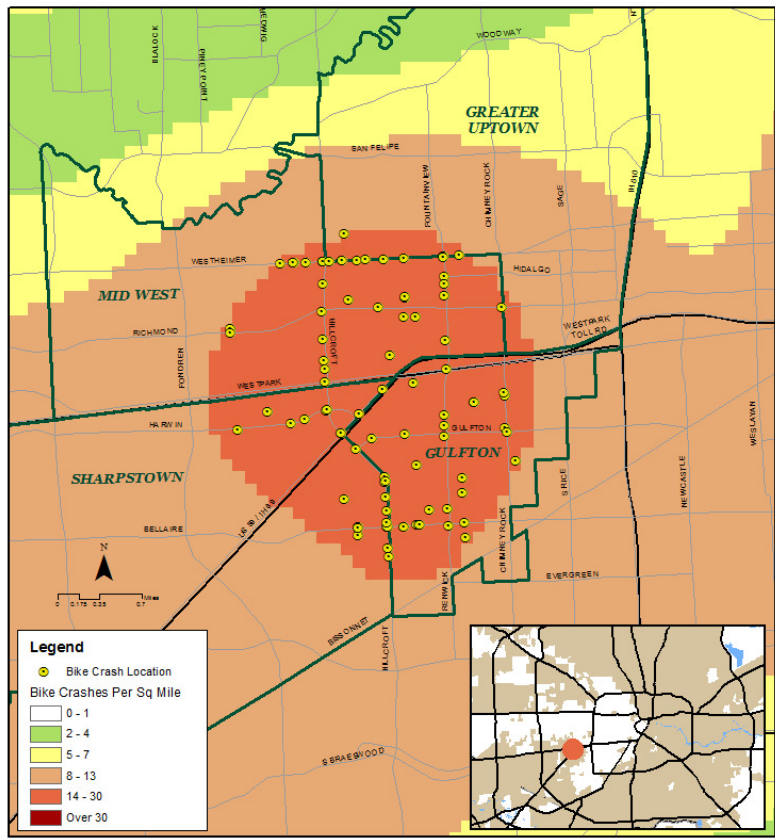
Nguồn: Hệ Thống Thông Tin Hồ Sơ Tai nạn (CRIS) TxDOT Có Mã Hóa Địa Lý.

Hình 7: Trường Hợp Tử Vong Do Tai nạn Xe Cơ Giới theo Loại Đường (2007 - 2016)

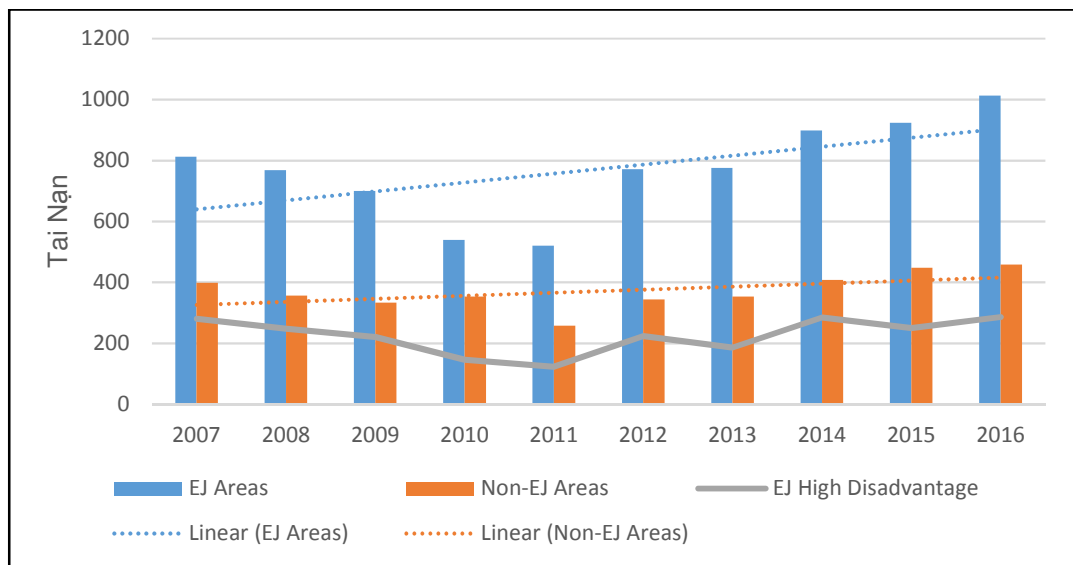


Nguồn: Hệ Thống Thông Tin Hồ Sơ Tai nạn (CRIS) TxDOT Có Mã Hóa Địa Lý.

Bản đồ 27: Điểm Nóng Tai nạn Xe Đạp Gulfton-Westheimer-Harwin

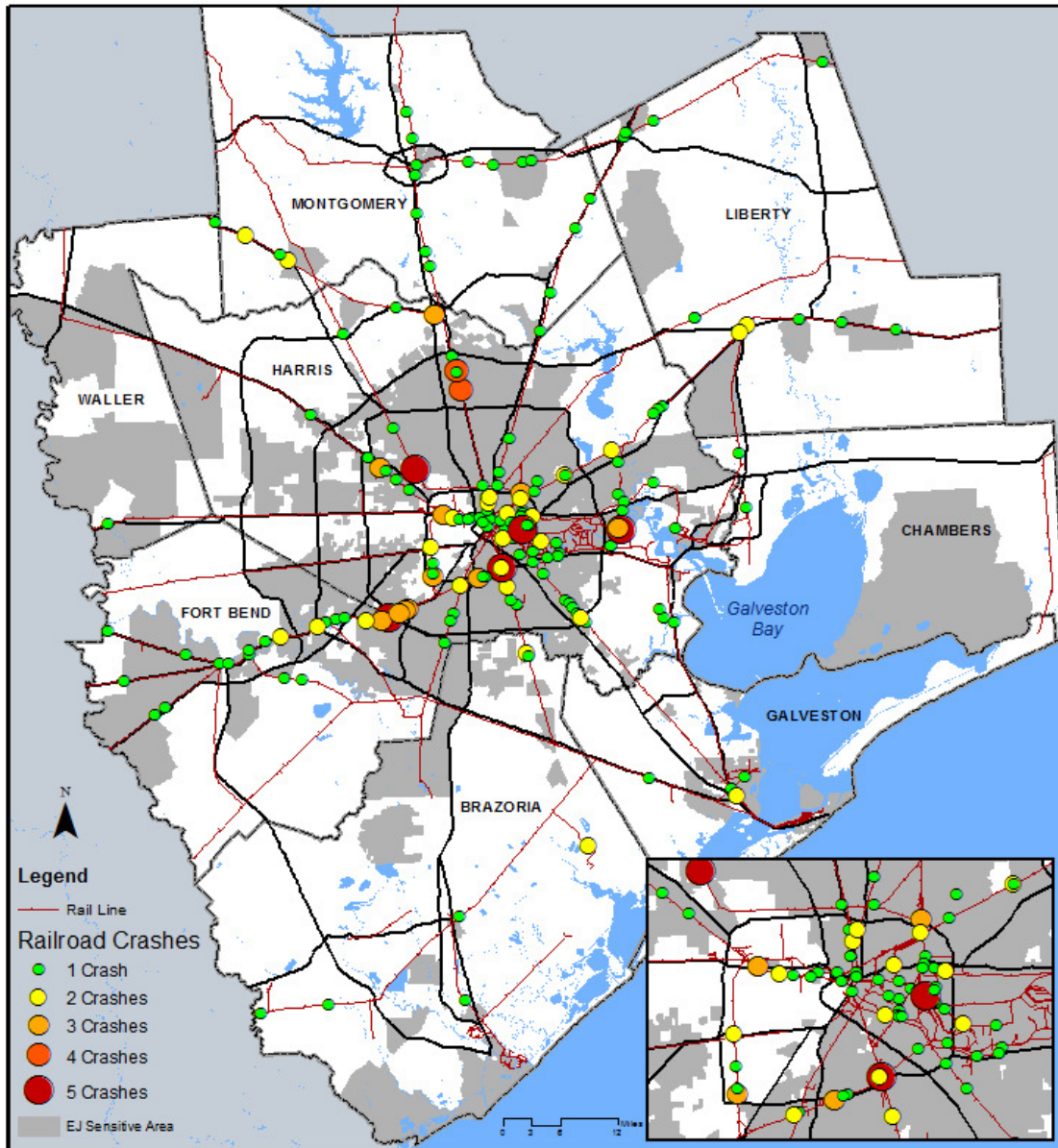


Hình 8: Sự Cố Tai Nạn Người Đi Bộ tại Khu vực TMA gồm tám hạt (2007 - 2016)



Nguồn: Hệ Thống Thông Tin Hồ Sơ Tai nạn (CRIS) TxDOT Có Mã Hóa Địa Lý.

Bản đồ 28: Tần Suất Tai Nạn Đường Sắt Cùng Mức (2012 - 2016)



3.5 ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN ĐỐI VỚI CÁC CỘNG ĐỒNG

Các nghiên cứu không gian và định lượng đã gom nhặt một vài số liệu được kiểm tra trong phần trước để đánh giá xem các cộng đồng của khu vực có được phục vụ một cách công bằng hoặc phải chịu tác động bởi những lựa chọn đầu tư giao thông vận tải và hoạt động quy hoạch liên quan hay không. Những thước đo then chốt được đánh giá gồm sự phân bổ đầu tư giao thông vận tải, khả năng tiếp cận với các tiện ích công cộng và dịch vụ thiết yếu, và tình trạng an toàn giao thông. Thông tin lấy được từ các nghiên cứu này và những nghiên cứu khác đang giúp định hình chương trình, chính sách của cơ quan và chỉ dẫn cho các nỗ lực nhằm đạt được sự toàn diện hơn trong quy hoạch giao thông vận tải. Một số phát hiện từ công tác đánh giá được tóm tắt bên dưới.



Mô hình đầu tư giao thông vận tải tại khu vực

Đánh giá không gian không loại trừ đối với đường phố lớn được đề xuất tại địa phương và các cải tiến giao thông vận tải lớn cho thấy mức đầu tư khác biệt tại các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường so với các khu vực không phải mục tiêu.

- Tới 78% dự án đường phố lớn tại địa phương đã được lập bản đồ từ kế hoạch mười năm của H-GAC (2017 - 2026), chiếm khoảng 88% nguồn vốn được phân bổ, đã được lập chương trình trong các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường. Trong khi đó, 66% dự án được đưa vào trong hoặc gần kề khu vực nhạy cảm về công lý môi trường. Chi phí của các dự án phục vụ trực tiếp khu phố công lý môi trường chiếm khoảng 50% nguồn vốn được phân bổ.
- Phân bổ không gian của các chương trình đầu tư giao thông vận tải đáng kể của khu vực (bao gồm tiện ích có thu phí) giống như các dự án đường phố lớn tại địa phương và sẽ mang lại lợi ích riêng biệt cho khu vực không nhạy cảm về công lý môi trường.
- Bất kể sự chênh lệch về địa lý, các dự báo mô hình di chuyển cho rằng nhóm dân số công lý môi trường sẽ có được khả năng đến nơi làm việc tốt hơn so với nhóm dân số không phải mục tiêu do quá trình xây dựng của những dự án lớn tại khu vực.
- Mặc dù nhóm dân số công lý môi trường dự kiến sẽ được cải thiện về thời gian di chuyển và tốc độ di chuyển, các cải tiến tại những khu vực này sẽ thấp hơn theo tỷ lệ so với những cải tiến mà nhóm dân số không phải mục tiêu có được.

Khả năng tiếp cận cơ sở hạ tầng công cộng và dịch vụ thiết yếu

Một phân tích không gian nhìn vào khả năng tiếp cận cơ sở hạ tầng công cộng và dịch vụ thiết yếu cho thấy mức độ phát triển lối mòn tại các khu vực không được bảo vệ cao hơn so với khu vực mục tiêu. Các phân tích khác cho thấy nhóm dân số công lý môi trường có khả năng tiếp cận ngang bằng hoặc cao hơn với các cơ sở thư viện công cộng, bệnh viện đầy đủ dịch vụ, trung tâm chấn thương cao cấp, tổ chức giáo dục sau đại học và dịch vụ vận tải so với nhóm dân cư không phải mục tiêu.

Cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ - người đi xe đạp:

- Khoảng một phần ba cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ - người đi xe đạp tại khu vực nằm trong hoặc liền kề với khu vực công lý môi trường. Hai phần ba còn lại nằm trong khu vực không phải mục tiêu.
- Chỉ 5% mạng lưới cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ - người đi xe đạp của khu vực nằm trong các khu vực công lý môi trường được mô tả là rất bị bất lợi.

Cơ sở thư viện:

- 40% tất cả thư viện của hạt trong khu vực nằm trong vùng công lý môi trường.
- Gần như tất cả khu vực nhạy cảm về công lý môi trường thuộc khu vực trung tâm thành thị IH 610 nằm trong phạm vi có thể đi xe đạp của thư viện.
- Nhóm dân số nhạy cảm về công lý môi trường có khả năng tiếp cận cơ sở thư viện bằng phương tiện công cộng cao hơn so với nhóm dân số không phải mục tiêu. Khả năng tiếp cận bằng phương tiện công cộng lớn hơn đối với những khu vực bị bất lợi nhiều nhất về kinh tế - xã hội.

Bệnh viện, trung tâm chấn thương:

- 95% hộ gia đình trong khu vực nhạy cảm về công lý môi trường có thể di chuyển đến bệnh viện có đầy đủ dịch vụ bằng ô tô trong vòng 15 phút so với 81% của các khu vực không phải mục tiêu.
- 51% hộ gia đình trong khu vực nhạy cảm về công lý môi trường có thể di chuyển đến bệnh viện có đầy đủ dịch vụ bằng ô tô trong vòng 60 phút so với 25% của các khu vực không phải mục tiêu.
- Những hộ gia đình trong khu vực không phải mục tiêu có khả năng tiếp cận trung tâm chấn thương cao cấp bằng ô tô cao hơn, nhưng những hộ gia đình trong khu vực nhạy cảm về công lý môi trường có khả năng tiếp cận bằng phương tiện công cộng cao hơn.

Cơ sở đào tạo sau đại học:

- Số hộ gia đình từ khu vực nhạy cảm về công lý môi trường (84%) nằm trong phạm vi di chuyển 15 phút đến tổ chức đào tạo sau đại học nhiều hơn so với các khu vực không phải mục tiêu (72%).
- 49% số hộ gia đình công lý môi trường nằm trong phạm vi di chuyển 60 phút bằng phương tiện công cộng, so với 26% từ các khu vực không phải mục tiêu.

Dịch vụ phương tiện giao thông công cộng:

Dịch vụ METRO được hưởng đến nhóm dân số phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng trong các vùng đông dân cư của khu vực đô thị Houston nằm trong khu vực dịch vụ.

- Số dặm tuyến phương tiện giao thông công cộng trong các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường gần gấp đôi số dặm tuyến của các khu vực không phải mục tiêu.
- Các tuyến phương tiện giao thông công cộng với khoảng cách giữa các xe trong thời gian cao điểm tốt nhất đáp ứng khu vực trung tâm và Tây Nam Houston, có lợi cho cả nhóm mục tiêu và không phải mục tiêu.
- Khoảng cách giữa các phương tiện giao thông công cộng trong thời gian cao điểm tệ nhất ảnh hưởng đến các cộng đồng nhạy cảm về công lý môi trường ở phía Bắc và Đông Bắc Houston.

Nhóm dân số công lý môi trường rất bị bất lợi

Các cộng đồng công lý môi trường có đặc điểm là rất bị bất lợi tập trung duy nhất trong và xung quanh thành phố trung tâm. Vị trí của họ góp phần vào hoàn cảnh và tác động khác với nhóm dân số công lý môi trường rộng hơn và với các khu vực không phải mục tiêu. Trong đó bao gồm:

- Khả năng tiếp cận cao nhất với các cơ sở thư viện, bệnh viện và trung tâm chấn thương, và các tổ chức giáo dục.
- Khả năng tiếp cận cao hơn với các bến xe buýt và tuyến phương tiện giao thông công cộng.
- Khả năng tiếp cận thấp nhất với cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ - người đi xe đạp.
- Mức đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải thấp nhất.

An toàn giao thông

An toàn giao thông là mối quan tâm lớn trong khu vực quy hoạch Gulf Coast. Các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường xuất hiện rất nhiều ở một số danh mục tai nạn đo được theo mô tả bởi các số liệu thống kê sau:

Tai nạn xe:

- Hơn 60% tất cả các vụ tai nạn xe xuất hiện trong khu vực gồm tám hạt từ năm 2007 đến năm 2016.
- Phần lớn những vụ tai nạn có mức độ nghiêm trọng cao và tỷ lệ tai nạn trên đầu người cao nhất.
- Các vụ tai nạn tại các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường phát sinh với tốc độ nhanh hơn so với các khu vực không phải mục tiêu.

Tai nạn xe đạp và người đi bộ:

- Chiếm 61% tất cả các vụ tai nạn xe đạp. Trong đó gồm khoảng 58% các vụ tai nạn xe nạn có hậu quả nghiêm trọng cao và 55% trường hợp tử vong do tai nạn xuất hiện từ năm 2007 đến năm 2016.
- Điểm nóng của các vụ tai nạn của người đi bộ và xe đạp trùng hợp với điểm nóng của các tai nạn xe. Đối với khu vực nhạy cảm về công lý môi trường, hầu hết các điểm nóng này nằm trong khu vực Tây Nam Houston, khu vực xung quanh siêu khu phố Gulfton - Alief.

Tai nạn tại điểm giao đường sắt:

- Gần hai phần ba số vụ tai nạn đã được lập bản đồ tại các điểm giao đường sắt xuất hiện ở vùng nhạy cảm về công lý môi trường.
- Hơn 70% khu vực điểm giao có nhiều vụ tai nạn nằm trong vùng nhạy cảm về công lý môi trường.

3.6 TÍCH HỢP ĐIỀU VI VÀO QUÁ TRÌNH QUY HOẠCH

H-GAC thực hiện quá trình quy hoạch giao thông vận tải đô thị liên tục, toàn diện và hợp tác nhằm cung cấp hệ thống giao thông vận tải đa phương thức an toàn, hiệu quả và đáng tin cậy cho tất cả cư dân của Khu Vực Quy Hoạch Gulf Coast. Chương trình VI mạnh mẽ và cấp tiến được tích hợp vào quá trình quy hoạch này. Báo cáo này ghi lại nỗ lực của cơ quan trong việc thực hiện các yêu cầu Điều VI của FTA được nêu chi tiết trong 49 CFR Phần 21 và tích hợp các nghĩa vụ của Điều VI vào các chương trình và hoạt động của cơ quan. Chương trình Điều VI tiếp tục phát triển và mở rộng về khả năng nhận biết, xử lý những tác động riêng lẻ từ chương trình đầu tư giao thông vận tải và các yếu tố môi trường, khuyến khích sự tham gia của cộng đồng thiểu số, thu nhập thấp và LEP vào quá trình ra quyết định. Mục này liệt kê lựa chọn mục tiêu nhằm thúc đẩy Chương trình Điều VI và các chiến lược đang được thực hiện để đạt được những mục tiêu đó.

Mở rộng đánh giá tác động đối với cộng đồng

Mở rộng phạm vi của các phương pháp phân tích được dùng để đánh giá lợi ích cũng như gánh nặng của các chương trình đầu tư giao thông vận tải đối với nhóm dân số được bảo vệ sẽ cho phép đánh giá thực tế hơn và giúp nhà hoạch định hiểu rõ hơn về những tác động có thể xảy ra.

- Tạo các điểm chuẩn kinh tế - xã hội mới.
- Thu được các tập dữ liệu mới hỗ trợ phân tích mở rộng về tác động đối với nhóm dân số mục tiêu.
- Xây dựng liên minh với các nhà hoạch định Điều VI khác để chia sẻ hỗ trợ kỹ thuật, công cụ và biện pháp tốt nhất.

Hỗ trợ nghiên cứu của các nhà điều tra khác

Các nghiên cứu chuyên ngành được tài trợ bởi Tiểu bang, tổ chức học thuật, tổ chức cộng đồng và các sở của H-GAC được lập kế hoạch hoặc đang diễn ra nhằm điều tra tác động của quá trình ra quyết định về giao thông vận tải, công nghiệp, môi trường và chính trị - xã hội đối với các nhóm dân số Điều VI. Kết quả từ các nghiên cứu này có thể chứng thực những phát hiện trong nghiên cứu của H-GAC hoặc bổ sung cơ sở kiến thức về các tác động tích lũy đối với nhóm dân số được bảo vệ.

- Việc hợp tác với các nhóm nghiên cứu và các tổ chức thực hiện nghiên cứu chuyên ngành sẽ tăng cơ sở kiến thức về các vấn đề của khu vực có thể ảnh hưởng đến các nhóm dân số Điều VI.
- Cung cấp hỗ trợ kỹ thuật, dữ liệu và các nghiên cứu chuyên môn với sự tham gia của nhân viên giúp nâng cao hiểu biết về các tác động đối với cộng đồng.

Hỗ trợ sự tham gia của cư dân

Việc hỗ trợ sự tham gia nhiều hơn và hiệu quả hơn của cư dân từ các cộng đồng ít được quan tâm sẽ cho phép nhà hoạch định hiểu hơn về nhu cầu của họ và cung cấp thông tin về lựa chọn kế hoạch, hành động nhằm cải thiện khả năng di chuyển của họ.

- Mở rộng sử dụng quan hệ hợp tác với cộng đồng trong quá trình tiếp cận các cộng đồng Điều VI, đặc biệt là nhóm dân số LEP;
- Thực hiện nỗ lực tiếp cận trực tiếp với các cộng đồng và các cuộc họp khu phố nếu phù hợp;

- Mở rộng danh sách gửi thư của các bên liên quan đến Điều VI và những người quan tâm để hỗ trợ thông báo rộng rãi hơn về các sự kiện, cơ hội.

Xây dựng năng lực của nhân viên

Xây dựng năng lực của nhân viên thông qua đào tạo cho phép nhân viên đó đạt năng suất cao hơn và tiếp xúc với các ý tưởng, phương pháp mới mẻ có thể giúp họ làm việc hiệu quả hơn. Các sự kiện đào tạo cũng cung cấp cơ hội tạo mạng lưới và thiết lập quan hệ với các chuyên gia lĩnh vực.

- Năm 2017, nhân viên MPO đã tham gia Hội Thảo Công Lý Môi Trường cấp cao được thực hiện bởi Viện Vận Tải Quốc Gia (NTI). Nhân viên MPO cũng đã hoàn thành đào tạo về Công Lý Môi Trường và Điều VI thông qua các hội thảo trực tuyến do Viện Nghiên Cứu Đường Bộ Mỹ và các hội thảo của TxDOT.
- Nhân viên tiếp tục tham gia đào tạo cao cấp về lập trình GIS, lập mô hình nhu cầu đi lại và chiến lược khuyến khích sự tham gia của công chúng.
- Các khóa đào tạo nhân viên và hội thảo phù hợp sẽ được xây dựng dựa trên những nỗ lực này.

Khu vực này được cố ý để trống