

執行摘要



ES.1 背景與目的

本文件響應了麻省運輸廳 (MassDOT) 於2022年《民權法案》第六章 (Title VI) 中對波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 的報告要求。波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 作為聯邦運輸局 (FTA) 和聯邦公路局 (FHWA) 通過麻省運輸廳 (MassDOT) 提供的聯邦資助的接受者，必須遵守這些機構不同的民權指南。本報告主要針對1964年民權法案下聯邦運輸局 (FTA) 每三年一期的報告中要求、以及聯邦公路局 (FHWA) 第六章不歧視計劃的年度報告要求。

支持聯邦運輸局 (FTA) 和聯邦公路局 (FHWA) 指南的權威機構，包括：

- 1964 年民權法案第六章法案，任何聯邦援助的接受者不得因種族、膚色和原屬國籍等因素，而進行有意和無意的歧視。
- 第 13166 號行政命令 — 提高英語水平有限的人士獲得服務的權利，它指示聯邦機構以及聯邦資助的接受者針對其服務提供適當的語言查詢。根據第六章法案，英語水平有限的人士 (LEP) 被認為是原屬國籍的為主要標記。
- 第 12898 號行政命令 — 聯邦行動方案致力於少數族群和低收入民眾的環境正義 (EJ)，其要求聯邦機構及其資助的接受者，必須致力於環境正義 (EJ) 相關問題。
- 美國殘疾人法案 (ADA) 禁止在公共單位歧視殘疾人士，或不讓他們參與或享有其服務、計劃或功能活動。

聯邦運輸局 (FTA) 與聯邦公路局 (FHWA) 均要求波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 必須遵守這些公民權利命令，以訂立發展計劃加入較少服務的族群，並定期監督與回報相關計劃的進展。波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 的合規工作是在其交通公平 (TE) 計劃下完成的，該計劃包括民權合規活動。更廣泛的交通公平 (TE) 計劃致力於為傳統上服務不足和負擔過重的人群參與並改善交通結果，這些人群統稱為交通公平 (TE) 人群：少數群體人口、低收入人口、英語水平有限的人、殘疾人、老年人和青年。

本報告反映波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 在自2021年7月以來根據麻省運輸廳 (MassDOT) 的要求所做的《民權法案》第六章報告的努力，找出特定的交通問題以及受上述法律權利保障的族群之需求。波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 認為這些努力相當重要，不僅因為其遵照聯邦之規定，且它們是健全的交通規劃實務，並進一步擴大了 MPO 提供公平交通渠道和參與其決策過程的願景交通，而不論其背景情況。

ES.2 一般報告要求

本報告包含以下一般報告的要求：

- **麻省運輸廳 (MassDOT) 第六章的保證書**：由波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 簽署的表格，以保證波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 計劃與活動的有遵守麻省運輸廳 (MassDOT) / 聯邦公路局 (FHWA) 關於《民權法案》第六章規定來執行 (經過公開審閱後以及隨後由波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 核准後，再簽署並納入在最終報告中)。簽署的保證位於本文件的前面。
- **聯邦運輸局 (FTA) 第六章的認證和保證書**：由波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 簽署的表格，以保證波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 計劃與活動的有遵守聯邦運輸局 (FTA) 關於《民權法案》第六章規定來執行 (經過公開審閱後以及隨後由波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 核准後，再簽署並納入在最終報告中)。簽署的保證位於本文件的前面。
- **對受益者不歧視之權利與保護的提示**：波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 提出相關陳述，其告知受保護群眾享有第VI號法案的不受歧視的權利。
- **投訴表格和程序**：個人可以對波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 提出有關歧視投訴的程序，並允許波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 可以追蹤並調查這些投訴。
- **第六章法案投訴案件**：自 2021 年 7 月以來，波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 在其計劃或活動中發生歧視而遭任何指控的清單。
- **公眾參與計劃**：記錄波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 宣傳推廣活動的相關文件，以確保所有公眾都有機會參與波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 的交通規劃過程。
- **語言協助計劃**：波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 辨識英語水平有限的人士 (LEP) 與其所用語言，並將其重要文件翻譯為那些語言的相關計劃。
- **子受資助人監控流程**：波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 不會將聯邦財政援助傳遞給其他子受資助人。
- **《民權法案》第六章計劃批准**：證明波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 已經審查並批准了第六章法案計劃和報告 (在公開審查後由波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 批准後插入最終報告) 的證據。
- **組織和人員配置**：確定波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 《民權法案》第六章協調員及其隨時可以聯繫執行董事的文件。
- **計劃審查程序**：描述第六章法案協調員是如何確認滿足第六章法案合規要求。
- **《民權法案》第六章培訓**：員工自 2021 年 7 月以來參加的《民權法案》第六章相關培訓。
- **《民權法案》第六章的資訊傳播**：如何與公眾分享第六章法案相關資訊的描述和示例。

ES.3 對波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 規劃實踐相關的報告要求

ES.3.1 人口特徵

人口特徵概況是一組地圖和表格，顯示了波士頓地區受保護人口的位置和集中度。波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 包括少數族群人口、英語能力有限的族群和殘疾人的人口概況，以及波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 的交通公平 (TE) 人口、殘疾人、老年人 (75 歲及以上) 和青年人 (17 歲及以下)。

ES.3.2 人口統計和資金分配圖表

交通改善計劃 (TIP) 項目的地理映射

該地圖顯示了聯邦財政年度 (FFYs) 2023-2027 年交通改善計劃 (TIP) 中各項目的分析與地理分佈 — 包括目標資助項目和非目標資助項目 — 疊加在波士頓地區少數族群和低收入人口的分佈上。

交通改善計劃 (TIP) 投資的資金分析

該分析將分配給交通公平 (TE) 人口的波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 酌情 (或「區域目標」) 資金分配與其各自在區域人口中的份額進行了比較。它涵蓋了最後五個運輸改進計劃 (TIP) 週期，即聯邦財政年度 (FFYs) 2023-2027 年交通改善計劃 (TIP)。結果表明，分配給少數民族人口的資金百分比一直低於他們在波士頓地區的人口百分比。與其他交通公平 (TE) 人口在該地區人口中所佔比例相比，其他交通公平 (TE) 人口獲得的資金百分比大致相同。

交通改善計劃 (TIP) 公共交通投資分析

該分析總體上檢查了州與聯邦資金用於低收入與非低收入、少數與非少數族群乘客的公共交通項目的分配並進行了比較。它涵蓋了最後五個交通改善計劃 (TIP) 週期，即聯邦財政年度 (FFYs) 2019-2023 年到聯邦財政年度 (FFYs) 2023-2027 年交通改善計劃 (TIPs)。

在過去五年中，包括波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 目標基金在內的所有來源的交通投資資金在聯邦財政年度 (FFYs) 2023-2027 年交通改善計劃 (TIP) 對所有人口達到頂峰，然後下降。在目標資金中，分配給少數族群和低收入人群的人均資金數額一直分別低於非少數族群和非低收入人群；然而，這種差異在過去幾年有所減少。在波士頓地區進行的所有公共交通投資也是如此。

綜合規劃工作計劃 (UPWP) 投資分析

每年在綜合規劃工作計劃 (UPWP) 中，波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 完成了一個有關波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 所投資研究之分配的地理性評估。列舉此區域中那些社區是屬於這些研究的對象，以及其低收入與少數群族的組成情況。結果可在附錄 G 中找到。總體而言，研究數量與城市中少數民族或低收入或英語水平有限的居民的百分比之間似乎沒有明顯的模式。例如，波士頓自 2010 年以來一直是 60 項研究的主題，並且在這些人口中所佔比例最高。相比之下，73.4% 的人口是少數民族的蘭道夫只有六項研究。

ES.3.3 波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 系統投資分析：識別和解決不同的影響

長期交通計劃 (LRTP) 第六篇法案和環境正義分析

波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 總體性地，以其長期交通規劃 (LRTP) 的方式，分析所有提出的項目，來辨認潛在的衝擊——稱為對少數族群的差別影響，以及對低收入族群的不成比例的負擔。2020 年，波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 已經發展出一個大概的差別影響或不成比例負擔 (DI/DB) 政策，雖並非 FTA 與 FHWA 所定的要求，但其設下門檻，讓 MPO 得以判定是否所有這些項目會導致差別影響或不成比例的負擔。波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 最近的長期交通規劃 (LRTP)，圖表進展到 2040 年，評估這些相關衝擊，運用了一些有關可及性、機動性、與空氣品質等的指標。此分析發現，長期交通規劃 (LRTP) 不會造成差別影響或不成比例的負擔。

交通改善計劃 (TIP) 的第六章方案與環境正義的分析

交通改善計劃 (TIP) 的第六章方案與環境正義的分析評估那些交通公平 (TE) 人口可能會受到運輸改進計劃 (TIPs) 中規劃的區域目標資助項目的服務或影響。有幾種分析提供了這種見解：

- 受區域目標項目服務或影響的交通公平 (TE) 人口總數與其各自區域範圍內的百分比相比
- 按投資計劃，受目標項目服務或影響的交通公平 (TE) 人口百分比。
- 交通公平 (TE) 和非交通公平 (TE) 人口每 1,000 人的一氧化碳、揮發性有機化合物和氮氧化物排放量減少
- 分配給交通公平 (TE) 人口的區域目標資金百分比，與他們各自佔整個地區人口的百分比相比

ES.3.4 公眾參與：確定出行需求

有意義和公平的公眾參與是波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 規劃和決策的基礎。波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 的參與方法以發展與社區成員的牢固關係為中心，尤其是代表第六章法案和環境正義 (EJ) 人口的團體和組織，他們在規劃過程中歷來代表性不足。

波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 可通過多種方式確定交通需求。一是通過長期交通規劃 (LRTP) 的持續需求評估，支持長期交通規劃 (LRTP) 投資計劃和項目的開發。公眾在廣泛的參與活動中提出的需求在需求評估中進行了分類，所有反饋和評論都組織到主題區域中。它們按公平標籤進一步分組 (例如與少數民族人口或英語水平有限的人有關的交通問題)。

另一個途徑是波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 的協調公共交通 — 人類服務運輸計劃 (協調計劃)。該計劃的主要功能之一是通過廣泛的公眾參與確定波士頓地區老年人和殘疾人未滿足的交通需求，並確定滿足這些需求的戰略和行動。協調計劃的公眾參與與需求評估一起進行，以確保老年人和殘疾人的意見為長期交通規劃 (LRTP) 決策提供信息。

其他幾個示例具體說明瞭如何通過波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 規劃流程促進公眾參與。一是 2018 年至 2022 年間為製定長期交通規劃 (LRTP) 的 DI/DB 政策而開展的全面公眾參與過程。其核心是一個利益相關者工作組，其主要目的是指導波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 決定設置大概的差別影響或不成比例負擔 (DI/DB) 政策中包含的三個比例的值。另一次是在 2021 年，當時工作人員進行了廣泛的調查和公眾參與，重點是從弱勢群體和社區那裡獲得意見，以更新 TIP 項目選擇過程的標準。最後一個例子是波士頓地區大都會規劃組織 (MPO) 資助的研究和技術援助。工作人員努力通過有意義的社區參與所有研究來收集定性數據，特別是那些以公平為重點或涉及環境正義 (EJ) 或第六章法案人口比例較高的社區的研究。

ES.3.5 數據收集、報告和分析

波士頓地區大都會規劃組織（MPO）工作人員主要從十年一次的人口普查（DC）和美國社區調查（ACS）中收集有關第六章法案、環境正義（EJ）和其他非歧視人群的人口統計數據。每年發布新數據時，工作人員都會收集新數據。它們用於交通公平（TE）計劃中與公平相關的分析，包括語言援助計劃、長期交通規劃（LRTP）和交通改善計劃（TIP）的第六章法案與環境正義（EJ）分析，以及交通公平（TE）計劃的其他分析。

波士頓地區大都會規劃組織（MPO）已轉向側重於了解項目對交通公平（TE）人群影響的分析，而不是假設居住在項目附近的人將從中受益。為此，工作人員還通過其他波士頓地區大都會規劃組織（MPO）計劃收集各種交通相關數據，例如碰撞數據、氣候變化數據和空氣質量數據，並將這些數據與交通公平（TE）計劃分享。波士頓地區大都會規劃組織（MPO）的新數據計劃還將促進更全面的方法來管理整個機構的數據。從第六章法案計劃的角度來看，這將有助於確保波士頓地區大都會規劃組織（MPO）工作人員收集和使用數據的方式的一致性，並允許該計劃利用新興數據集、人口統計和其他方面以及分析工具。

