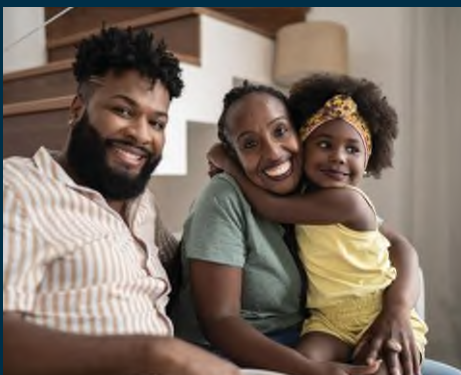


CHƯƠNG TRÌNH TITLE VI

Tháng Mười 2024

KHU VỰC QUY HOẠCH ĐÔ THỊ HOUSTON-GALVESTON



Không gian này được để trống có chủ ý



HOUSTON-GALVESTON AREA COUNCIL

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

Title VI Policy Statement

The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) as a recipient of federal financial assistance assures that, in keeping with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and the Civil Rights Restoration Act of 1987, no person shall, on the grounds of their race, color, or national origin be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination in any program or activity conducted by the agency, whether the programs and activities are federally funded or not.

Chuck Wemple

Chuck Wemple (Sep 12, 2024 17:16 CDT)

H-GAC Executive Director

09/12/2024

Date

CHƯƠNG I

THÔNG TIN CƠ BẢN VÀ MỤC ĐÍCH

1.1 GIỚI THIỆU

Hội đồng Khu vực Houston-Galveston (H-GAC) là một hiệp hội tham gia tự nguyện của các chính quyền địa phương ở khu vực phía trên Bờ Vịnh Texas. Hội đồng Chính quyền H-GAC hoạt động như một Ủy ban Quy hoạch Khu vực và cung cấp diễn đàn hợp tác và hành động phối hợp của các chính phủ thành viên nhằm giải quyết các quan ngại của khu vực, duy trì sự phát triển có trật tự, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, cải thiện phúc lợi cũng như chất lượng cuộc sống của cư dân trong khu vực dịch vụ gồm mười ba quận (Bản đồ 1). H-GAC cũng là Tổ chức Quy hoạch Đô thị (MPO) do liên bang chỉ định cho tám quận sau đây: Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery, và Waller. H-GAC MPO chịu trách nhiệm lên chương trình cho quỹ giao thông liên bang và điều phối các hoạt động quy hoạch giao thông tại tám quận này (“khu vực tám quận”).

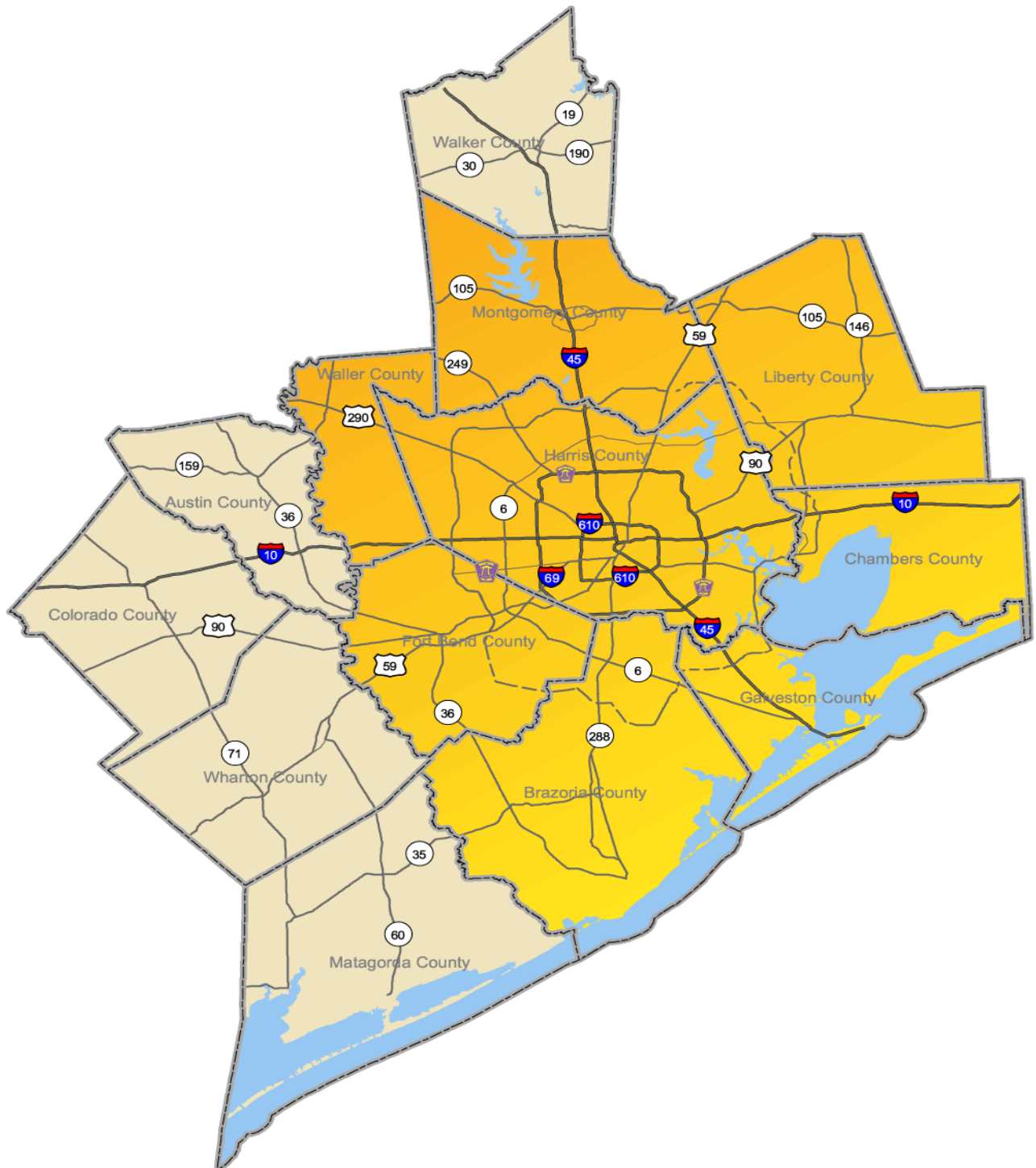
Trong quá trình hoàn thành vai trò là MPO, H-GAC hợp tác với cả các đối tác công và tư trong một quy trình liên tục, hợp tác và toàn diện nhằm cải thiện khả năng di chuyển, thúc đẩy an toàn giao thông, bảo vệ môi trường và tăng cường khả năng cạnh tranh kinh tế của Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston-Galveston. Những mục tiêu này được phản ánh trong các kế hoạch, chương trình và hoạt động giao thông đa phương thức của cơ quan này, trong đó định hướng cho các hoạt động ngắn hạn và dài hạn của tổ chức nhằm định hình và tác động đến cộng đồng khu vực.

1.2 THÔNG TIN CƠ BẢN

ĐẠO LUẬT DÂN QUYỀN NĂM 1964

Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964 (42 U.S.C § 2000d và những điều tiếp theo) là nền tảng của nhiều đạo luật và quy định liên bang quản lý tính không phân biệt đối xử trong các hoạt động liên bang. Luật này yêu cầu tất cả những bên nhận hỗ trợ tài chính liên bang phải đảm bảo rằng các chương trình và hoạt động của họ được thực hiện mà không có sự phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia. Mục 601 của Title VI khẳng định: “Không một cá nhân nào ở Hoa Kỳ, vì lý do chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia, bị loại trừ không được tham gia, bị từ chối cung cấp quyền lợi hoặc bị phân biệt đối xử trong bất kỳ chương trình hoặc hoạt động nào nhận hỗ trợ tài chính của Liên bang”. Mục đích của đạo luật này là đảm bảo rằng quỹ tài trợ liên bang không được sử dụng cho các mục đích mang tính phân biệt đối xử.

Bản đồ 1
Bản đồ Vùng H-GAC thể hiện nổi bật Khu vực Quy hoạch Đô thị gồm Tám Quận



Quy chế Title VI được củng cố bởi Sắc lệnh Hành pháp số 13166 của Tổng thống, có tiêu đề “Cải thiện Khả năng Tiếp cận Dịch vụ cho Những người có Trình độ Tiếng Anh Hạn chế”.¹ Sắc lệnh hành pháp này chỉ đạo các cơ quan liên bang và bên nhận tài trợ thực hiện các bước hợp lý để đảm bảo rằng những cá nhân có trình độ tiếng Anh hạn chế có thể tiếp cận có ý nghĩa tới các chương trình và dịch vụ. Sắc lệnh cũng yêu cầu các cơ quan liên bang phải chuẩn bị một kế hoạch bằng văn bản, trong đó nêu rõ các chính sách và quy trình để triển khai chương trình hỗ trợ ngôn ngữ.

SẮC LỆNH HÀNH PHÁP 12898 – CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG

Nguyên tắc Công lý Môi trường có nền tảng pháp lý trong Điều khoản Bảo vệ Bình đẳng của Tu chính án Thứ mười bốn của Hiến pháp Hoa Kỳ, trong đó thiết lập quyền cơ bản là không bị phân biệt đối xử trong tổ chức. Nhiều năm sau khi ban hành Title VI, Tổng thống Bill Clinton đã ký Sắc lệnh Hành pháp 12898 có tiêu đề “Các Hành động Liên bang nhằm Giải quyết Công lý Môi trường ở các Nhóm Thiểu số và Nhóm Thu nhập Thấp”² để ứng phó với tình trạng các cơ quan chính phủ phân biệt đối xử tràn lan, gây ảnh hưởng không cân xứng đến sức khỏe con người và chất lượng môi trường ở các cộng đồng thiểu số và thu nhập thấp. Sắc lệnh Hành pháp 12898 mở rộng trọng tâm không phân biệt đối xử của quy chế Title VI bằng cách yêu cầu các cơ quan liên bang biến việc đạt công lý môi trường trở thành một phần trong sứ mệnh cốt lõi.

Bộ Giao thông Hoa Kỳ (USDOT) định nghĩa Công lý Môi trường là “sự đối xử công bằng và sự tham gia có ý nghĩa của tất cả mọi người, bất kể chủng tộc, sắc tộc, thu nhập, nguồn gốc quốc gia hoặc trình độ học vấn, liên quan đến việc phát triển, triển khai và thực thi luật pháp, quy định và chính sách về môi trường”.³ Trong khuôn khổ này, “đối xử công bằng” nghĩa là không có nhóm nào bị ép buộc phải gánh chịu phần lớn các tác động tiêu cực về sức khỏe con người và môi trường có thể phát sinh từ các quyết định, chương trình và chính sách về giao thông vận tải, ngoài ra, “sự tham gia có ý nghĩa” khẳng định rằng tất cả mọi người, bao gồm cả những nhóm người trước đây vốn chưa được phục vụ đúng mức và không được đại diện đầy đủ, đều có cơ hội hợp lý để tham gia và tác động đến các quyết định quy hoạch giao thông gây ảnh hưởng đến cuộc sống và môi trường của họ.⁴

¹ Sắc lệnh Hành pháp Số 13166, “Cải thiện Khả năng Tiếp cận Dịch vụ cho những người có Trình độ Tiếng Anh Hạn chế”, ngày 11 Tháng Tám, 2000, 65 FR 159 (ngày 16 Tháng Tám, 2000).

² Sắc lệnh Hành pháp số 12898, “Các Hành động Liên bang nhằm Giải quyết Công lý Môi trường ở các Nhóm Thiểu số và Nhóm Thu nhập Thấp”, ngày 11 Tháng Hai, 1994, 59 FR 7269 (ngày 16 Tháng Hai, 1994).

³ Bộ Giao thông Hoa Kỳ (ngày 15 Tháng Mười Một, 2016). Chiến lược Công lý Môi trường. Truy xuất vào ngày 24 Tháng Bảy, 2024, từ <https://www.transportation.gov/transportation-policy/environmental-justice/environmental-justice-strategy>.

⁴ Bộ Giao thông Hoa Kỳ (ngày 15 Tháng Mười Một, 2016). Chiến lược Công lý Môi trường. Truy xuất vào ngày 24 Tháng Bảy, 2024, từ <https://www.transportation.gov/transportation-policy/environmental-justice/environmental-justice-strategy>.

Công lý môi trường có mối liên hệ không thể tách rời với các vấn đề rộng hơn về công lý xã hội và bình đẳng chủng tộc. USDOT đã tuyên bố ba nguyên tắc định hướng, trong đó nêu rõ các hướng dẫn về quy trình và nội dung để đạt được công lý môi trường:

- a. Đảm bảo sự tham gia đầy đủ và công bằng của tất cả các cộng đồng có khả năng bị ảnh hưởng trong quá trình đưa ra quyết định về giao thông;
- b. Tránh, giảm thiểu hoặc giảm nhẹ các tác động bất lợi và không cân xứng đối với sức khỏe con người và môi trường, bao gồm các tác động xã hội và kinh tế, đối với các nhóm thiểu số và nhóm có thu nhập thấp; và
- c. Ngăn chặn việc từ chối, cắt giảm hoặc gây chậm trễ đáng kể việc nhận quyền lợi của nhóm thiểu số và nhóm thu nhập thấp.

Ba nguyên tắc định hướng này là những biểu hiện thường được nhắc đến nhất về các nguyên lý cơ bản của công lý môi trường và mang đến lộ trình rõ ràng để thực hiện các mục tiêu của Sắc lệnh Hành pháp 12898.

MỐI QUAN HỆ GIỮA TITLE VI VÀ CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG

Mặc dù các chỉ đạo về chống phân biệt đối xử của Quy chế Title VI và Sắc lệnh Hành pháp 12898 đều bắt nguồn từ cùng một nguồn gốc hiến pháp yêu cầu sự bảo vệ bình đẳng theo luật,⁵ nhưng đó là những nhiệm vụ riêng biệt với quyền hạn khác nhau. Title VI đặt ra các yêu cầu theo luật pháp và quy định, có phạm vi rộng hơn sắc lệnh Công lý Môi trường. Các điểm khác biệt mấu chốt của hai luật này gồm có:

- Title VI là quy chế liên bang áp dụng cho các bên nhận hỗ trợ tài chính liên bang và bên nhận thứ cấp, trong khi sắc lệnh hành pháp về Công lý Môi trường áp dụng cho hoạt động của các cơ quan liên bang và hoạt động của các tổ chức mà cơ quan liên bang quản lý.
- Các nhóm thiểu số là tầng lớp được bảo vệ theo cả hai luật, tuy nhiên chỉ có công lý môi trường mới chỉ định nhóm thu nhập thấp là tầng lớp được bảo vệ – xác nhận rằng giai cấp xã hội cũng là cơ sở cho sự đối xử khác biệt (Hình minh họa 1).
- Title VI có mục tiêu ngăn chặn việc sử dụng tài trợ liên bang để hỗ trợ sự phân biệt đối xử, trong khi đó, mục tiêu của công lý môi trường là cải thiện hoạt động quản lý nội bộ của nhánh hành pháp và đảm bảo rằng các nhóm dễ bị tổn thương không phải chịu tác động bất lợi không cân xứng từ các hoạt động của cơ quan liên bang.
- Title VI cho phép những người có cáo buộc phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia có thể nộp đơn khiếu nại hành chính lên các sở và cơ quan liên bang cung cấp hỗ trợ tài chính. Title VI cũng lập ra quyền hành động riêng tư đối với các khiếu nại về phân biệt đối xử cố ý dựa trên chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia.

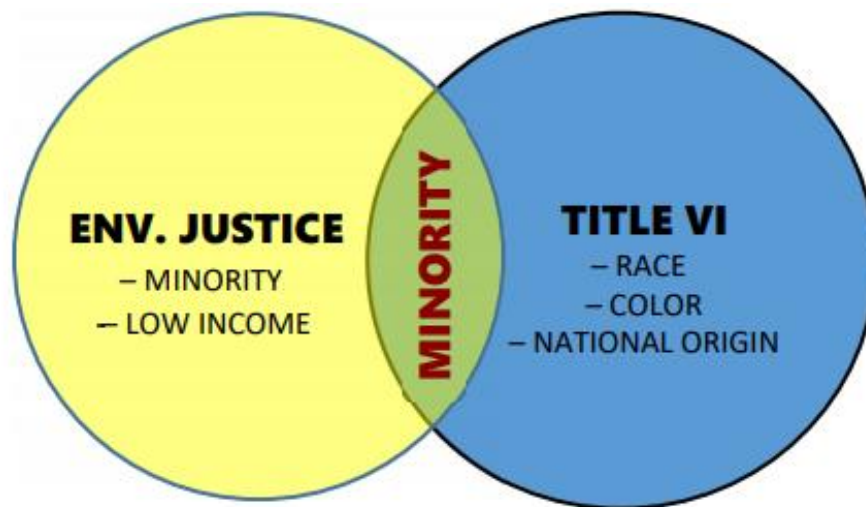
⁵ Tu chính Hiến pháp Hoa Kỳ XIV, § 1.

- Sắc lệnh Hành pháp về Công lý Môi trường (E.O. 12898) không thiết lập quyền hành động có thể thực thi chống lại Hoa Kỳ, tuy nhiên có thể được giải quyết thông qua khiếu nại hành chính. Title VI là một trong những công cụ được các cơ quan liên bang sử dụng để triển khai chỉ thị này.

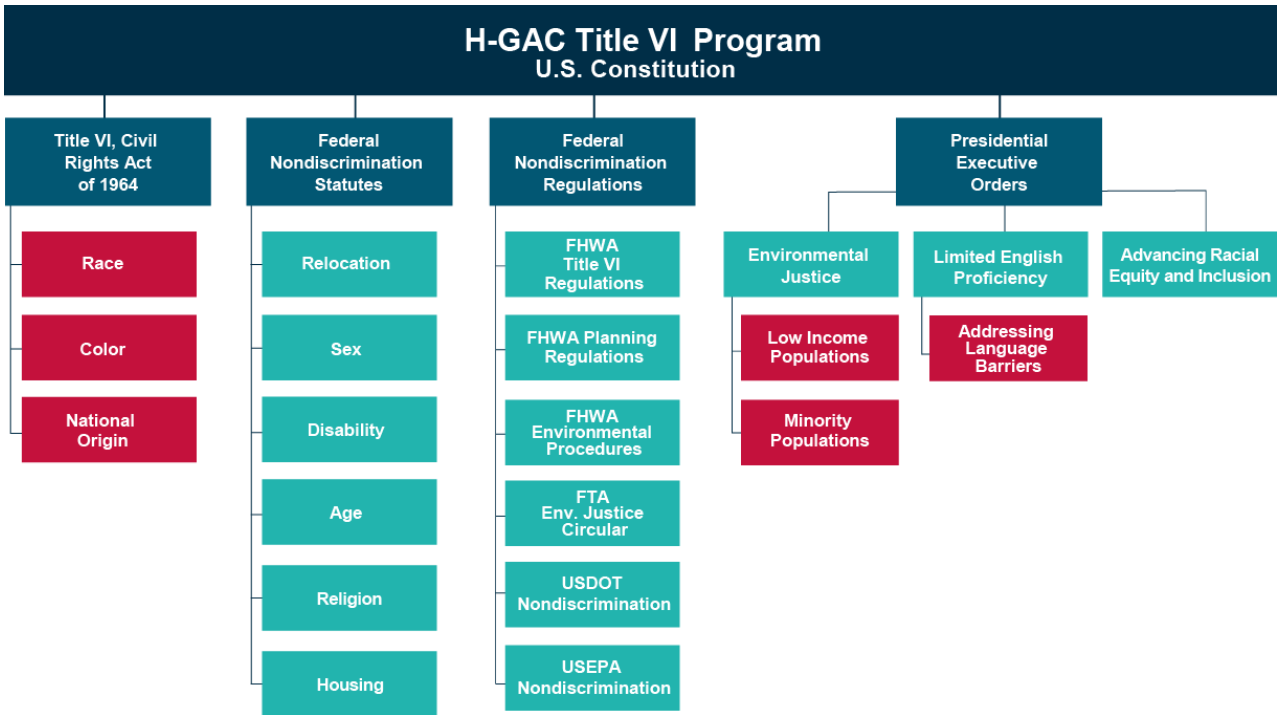
Chương trình Title VI của H-GAC khác với, và rộng hơn so với *Quy chế* Title VI. *Chương trình* Title VI bao gồm *Quy chế* Title VI cũng như các luật và thẩm quyền chống phân biệt đối xử khác, bao gồm Sắc lệnh Hành pháp 12898 và Sắc lệnh Hành pháp 13166. Phạm vi bao quát rộng của *Chương trình* Title VI của H-GAC được thể hiện trong Hình minh họa 2.

Hình minh họa 1

Sự giao thoa ở các Nhóm được Bảo vệ theo Quy chế Title VI và Sắc lệnh Công lý Môi trường



Hình minh họa 2
Chương trình Title VI của H-GAC



1.3 LUẬT LỆ VÀ QUY ĐỊNH CHỐNG PHÂN BIỆT ĐỐI XỬ

Trong quá trình thực hiện sứ mệnh và chỉ thị của Title VI và Công lý Môi trường, Bộ Giao thông Hoa Kỳ (USDOT), Cơ quan Quản lý Giao thông Công cộng Liên bang (FTA) và Cơ quan Quản lý Đường bộ Liên bang (FHWA) đều đã ban hành các tuyên bố chính sách và hướng dẫn cho cơ quan cũng như các bên nhận thứ cấp. Chương trình Title VI được định nghĩa bởi nhiều đạo luật liên bang có liên quan và các quy định triển khai. Một số thẩm quyền chống phân biệt đối xử nổi bật bao gồm:

- **Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964** (42 U.S.C. § 2000d và những điều tiếp theo)

Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964 nghiêm cấm phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia và nghiêm cấm đối xử bất bình đẳng đối với những người được bảo vệ trong các cơ hội tham gia hoặc nhận quyền lợi thông qua các hoạt động và chương trình thụ hưởng hỗ trợ tài chính liên bang.

- **Đạo luật Di dời Thống nhất năm 1970** (42 U.S.C. § 4601)

Đạo luật Chính sách Hỗ trợ Di dời và Thu hồi Bất động sản Thống nhất (Đạo luật Thống nhất) được áp dụng khi hoạt động của các cơ quan hoặc tổ chức liên bang hưởng hỗ trợ tài chính liên bang gây ra tình trạng di dời người dân tạm thời hoặc vĩnh viễn khỏi bất động sản của họ. Đạo luật Thống nhất yêu cầu tất cả các nhóm người đều phải được đối xử thống nhất và công bằng trong mọi trường hợp di dời nhà ở do thực thi quyền trưng thu tài sản theo chương trình hoặc dự án hưởng viện trợ liên bang.

- **Đạo luật Đường cao tốc do Liên bang Tài trợ năm 1973** (23 U.S.C. § 324 và những điều tiếp theo)

Đạo luật Đường cao tốc do Liên bang Tài trợ năm 1973 nghiêm cấm phân biệt đối xử dựa trên giới tính trong các chương trình hưởng hỗ trợ tài chính liên bang.

- **Mục 504 của Đạo luật Phục hồi chức năng năm 1973** (29 U.S.C. § 794 và những điều tiếp theo.)

Mục 504 trong Đạo luật Phục hồi chức năng năm 1973 nghiêm cấm phân biệt đối xử dựa trên tình trạng khuyết tật trong các chương trình do các cơ quan liên bang thực hiện, trong các chương trình hưởng hỗ trợ tài chính liên bang, trong việc làm Liên bang và trong hoạt động tuyển dụng của các nhà thầu Liên bang.

- **Đạo luật Phân biệt đối xử về Tuổi tác năm 1975** (42 U.S.C. § 6101 và những điều tiếp theo.)

Đạo luật Phân biệt đối xử về Tuổi tác năm 1975 nghiêm cấm phân biệt đối xử với cá nhân dựa trên độ tuổi trong các chương trình và hoạt động hưởng hỗ trợ tài chính liên bang. Đạo luật này bảo vệ mọi người ở mọi lứa tuổi, cả già lẫn trẻ, khỏi sự đối xử khác biệt, ngoại trừ trường hợp tuổi tác có mối quan hệ trực tiếp và to lớn đối với hoạt động vận hành bình thường hoặc đối với việc đạt các mục tiêu theo luật định của chương trình. Luật này không được áp dụng khi có thể cho thấy rằng đối xử khác biệt được dựa trên một yếu tố hợp lý khác không phải độ tuổi.

- **Đạo luật Khôi phục Quyền Công dân năm 1987** (PL 100 – 209)

Đạo luật Khôi phục Quyền Công dân năm 1987 mở rộng nội dung diễn giải của Title VI bằng cách quy định rằng các hạn chế không phân biệt đối xử áp dụng cho *tất cả* các chương trình và hoạt động của bên nhận tài trợ liên bang, bên nhận thứ cấp và nhà thầu, không chỉ giới hạn ở những chương trình và hoạt động trực tiếp nhận hỗ trợ tài chính liên bang. Vì có Đạo luật này, nên các MPO và chính quyền địa phương nhận tài trợ liên bang cho bất kỳ dự án nào đều phải tuân thủ Title VI trong quá trình thực hiện các chương trình và hoạt động được Tiểu bang hoặc địa phương tài trợ hoàn toàn.

- **Titles II và III trong Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật năm 1990** (42 U.S.C. §§ 12131 -12189)

Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật năm 1990 (ADA) nghiêm cấm các tổ chức công phân biệt đối xử với người khuyết tật hoặc ngầm loại trừ họ trong việc tham gia các dịch vụ, chương trình hoặc hoạt động do tổ chức đó cung cấp. Đạo luật này mở rộng Đạo luật Phục hồi chức năng bằng cách mở rộng phạm vi áp dụng để bao gồm cả những tổ chức không nhận tài trợ liên bang.

- **Title IX trong Đạo luật Tu chính án Giáo dục năm 1972** (20 U.S.C. 1681 và những điều tiếp theo.)

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

- **Sắc lệnh Hành pháp 12898:** Hoạt động Liên bang nhằm Giải quyết Công lý Môi trường ở các Nhóm Thiểu số và Nhóm Thu nhập thấp.

Được Tổng thống Bill Clinton ký vào ngày 11 Tháng Hai, 1994, sắc lệnh này kêu gọi không phân biệt đối xử với các nhóm thiểu số và nhóm thu nhập thấp bằng cách ngăn chặn các chương trình, chính sách và hoạt động do liên bang thực hiện có tác động bất lợi và không cân xứng đến sức khỏe con người và/hoặc môi trường nhằm tới các cộng đồng được bảo vệ này.

- **Sắc lệnh Hành pháp 13166:** Cải thiện Khả năng Tiếp cận Dịch vụ cho những người có Trình độ Tiếng Anh Hạn chế

Được Tổng thống Bill Clinton ký vào ngày 11 Tháng Tám, 2000, sắc lệnh hành pháp này yêu cầu các cơ quan liên bang phải phát triển các biện pháp trợ giúp đặc biệt hợp lý để những người có khả năng giao tiếp tiếng Anh hạn chế có khả năng tiếp cận một cách có ý nghĩa với các chương trình của cơ quan và có thể tham gia hoạt động công.

- **Sắc lệnh Hành pháp 13985:** Thúc đẩy Công bằng chủng tộc và Hỗ trợ cho các Cộng đồng Chưa được phục vụ đúng mức Thông qua Chính phủ Liên bang

Được Tổng thống Biden ký vào ngày 20 Tháng Một, 2021, sắc lệnh này nêu mục tiêu của chính phủ liên bang là thúc đẩy sự công bằng cho các nhóm vốn chưa được phục vụ đúng mức trong việc tiếp cận các cơ hội kinh tế và quyền lợi, đồng thời đảm bảo rằng các chương trình và hoạt động của các cơ quan liên bang đều mang tính cởi mở và hòa nhập đối với những nhóm người có thể có sự khác biệt về chủng tộc, màu da, tôn giáo, tình trạng khuyết tật, vị trí địa lý, giai cấp xã hội và lối sống. Sắc lệnh hành pháp cũng kêu gọi chú ý đến nhu cầu của các khu vực nông thôn, cùng với nhiều nội dung khác.

- **Sắc lệnh Hành pháp 14035:** Sự Đa dạng, Công bằng, Hòa nhập và Khả năng tiếp cận trong Lực lượng lao động Liên bang

Được Tổng thống Biden ký vào ngày 25 Tháng Sáu, 2021, sắc lệnh này đã thiết lập một sáng kiến nhằm thúc đẩy sự đa dạng, công bằng, hòa nhập và khả năng tiếp cận ở mọi bộ phận của lực lượng lao động liên bang, phát triển cách tiếp cận trên toàn chính phủ nhằm giải quyết các tác động của sự phân biệt đối xử trong quá khứ. Sắc lệnh này chỉ đạo các cơ quan phải xác định và loại bỏ các chính sách và hoạt động thực tiễn tạo rào cản cho sự thăng tiến của các thành viên trong cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức.

- **Sắc lệnh Hành pháp 14091:** Nâng cao Hơn nữa sự Công bằng về Chủng tộc và Hỗ trợ, Công bằng, Hòa nhập và Khả năng tiếp cận trong Lực lượng lao động Liên bang

Được Tổng thống Biden ký vào ngày 16 Tháng Hai, 2023, sắc lệnh này dựa trên các Sắc lệnh Hành pháp liên quan đến bình đẳng trước đó và tiếp nối mục tiêu tạo nên một lực lượng lao động và nền kinh tế liên bang mạnh mẽ, công bằng và hòa nhập bằng cách đầu tư vào các khu vực nông thôn và thành thị vốn trước đây chưa nhận được sự đầu tư đúng mức từ liên bang.

- **Sắc lệnh Hành pháp 14096:** Phục hồi Cam kết của Quốc gia về Công lý Môi trường cho Tất cả
Được Tổng thống Biden ký vào ngày 21 Tháng Tư, 2023, sắc lệnh này tuyên bố rằng chính quyền liên bang có nghĩa vụ cơ bản là bảo vệ và khôi phục môi trường lành mạnh cho tất cả mọi người, bất kể họ sống hay làm việc ở đâu. Sắc lệnh này nhằm mục đích bảo vệ các cộng đồng vốn phải chịu gánh nặng lớn khỏi sự ô nhiễm, tăng cường tham gia hoạt động với các cộng đồng, thúc đẩy khoa học và nghiên cứu, tăng cường minh bạch và trách nhiệm giải trình, đồng thời mở rộng sự phối hợp giữa các cơ quan.
- **49 CFR Phần 21:** Không phân biệt đối xử trong các Chương trình của Bộ Giao thông được Liên bang Hỗ trợ - Triển khai Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964
Đại diện cho chương trình của USDOT nhằm đạt mục tiêu không phân biệt đối xử theo Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964.
- **23 CFR Phần 200:** Chương trình Title VI và các Đạo luật Liên quan – Quy trình Triển khai và Đánh giá Title VI/Quy định Không phân biệt đối xử của FHWA.
- **23 CFR Phần 450:** Hỗ trợ Lên kế hoạch và Tiêu chuẩn
- **28 CFR Phần 50.3:** Hướng dẫn Thực thi Title VI, Đạo luật Dân quyền năm 1864
Hướng dẫn của Bộ Tư pháp Hoa Kỳ về việc Thực thi Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964/Quy định Không phân biệt đối xử.
- **Bộ luật Hành chính Texas § 9.4:** Tuân thủ Title VI – Quyền Công dân của Sở Giao thông Texas

1.4 MỤC ĐÍCH

TITLE VI VÀ CHƯƠNG TRÌNH QUY HOẠCH GIAO THÔNG

Cập nhật Chương trình Title VI năm 2024 này tuân thủ các hướng dẫn và yêu cầu ghi chép sự tuân thủ của cơ quan đối với các quy định trong Title VI của USDOT được nêu trong Thông tư FTA 4702.1B.⁶ Cập nhật Chương trình Title VI cũng đáp ứng các yêu cầu tự chứng nhận tuân thủ Title VI do Sở Giao thông Texas (TXDOT) và Cơ quan Quản lý Đường bộ Liên bang (FHWA) quy định. Bản cập nhật Chương trình Title VI ba năm một lần thể hiện nỗ lực hòa nhập liên tục của H-GAC trong các chương trình và hoạt động quy hoạch giao thông, đồng thời đáp ứng nhu cầu của tất cả các cư dân trong cộng đồng khu vực, bao gồm cả nhóm thiểu số và các nhóm khác chưa được phục vụ đúng mức. Các chương sau đây mô tả cách H-GAC, với vai trò là MPO, quản lý các quy định Title VI để đảm bảo rằng không cá nhân hoặc nhóm cá nhân nào bị phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia.



⁶ Thông tư FTA 4702.1B, “Yêu cầu và Hướng dẫn của Title VI dành cho Bên nhận của Cơ quan Quản lý Phương tiện Công cộng Liên bang”

CHƯƠNG 2 YÊU CẦU CHUNG

2.1 CHỨNG NHẬN VÀ ĐẢM BẢO TITLE VI

Các tổ chức đang tìm kiếm hỗ trợ tài chính từ chính phủ liên bang bắt buộc định kỳ phải ký một chuỗi các Chứng nhận và Đảm bảo, trong đó nêu rằng các tổ chức đó sẽ tuân thủ Title VI và các quy định không phân biệt đối xử khác của liên bang. Các Chứng nhận và Đảm bảo này có mục đích nhắc nhở các bên nhận không thuộc liên bang rằng không được chi tiêu khoản tài trợ liên bang theo cách thức khuyến khích, củng cố, trợ cấp hoặc dẫn đến phân biệt đối xử.

H-GAC triển khai Chứng nhận và Đảm bảo hàng năm của FTA cho những năm H-GAC có đơn xin hỗ trợ tài chính liên bang thông qua cơ quan đó. Các Chứng nhận và Đảm bảo hàng năm đã ký của FTA sẽ được lưu trữ bằng phương thức điện tử trên hệ thống cấp phép TrAMS. Ngoài Chứng nhận và Đảm bảo FTA, H-GAC còn triển khai Đảm bảo Không phân biệt đối xử/Tiêu chuẩn Title VI của USDOT ba năm một lần nhằm đáp ứng yêu cầu của Cơ quan Quản lý Đường bộ Liên bang. Các Chứng nhận và Đảm bảo theo Title VI được triển khai gần nhất tính tại thời điểm xuất bản tài liệu này được nêu bên dưới.

2.2 QUẢN LÝ CHƯƠNG TRÌNH TITLE VI

Chương trình Title VI của H-GAC được triển khai dưới sự giám sát của Điều phối viên Title VI với sự hỗ trợ của các nhân viên liên lạc. Phần này mô tả khuôn khổ hỗ trợ của chương trình và nêu những vai trò khác nhau của nhân viên để thực hiện các quy định không phân biệt đối xử của Quy chế Title VI, các quy định triển khai, các quy chế, sắc lệnh và quy định không phân biệt đối xử liên quan.

ĐIỀU PHỐI VÀ QUẢN LÝ

Giám đốc Vận hành (COO) của Hội đồng Khu vực Houston-Galveston là Điều phối viên Title VI được chỉ định và là người phản hồi quy trình pháp lý trong các khiếu nại liên quan đến hành vi phân biệt đối xử theo Title VI. Điều phối viên Title VI làm việc để đảm bảo ban quản trị thể hiện cam kết trong việc thúc đẩy và thực thi việc tuân thủ Title VI. Điều phối viên Title VI có thẩm quyền và trách nhiệm triển khai chương trình Chương trình VI bằng cách:

- Đảm bảo rằng hoạt động của cơ quan tuân thủ các yêu cầu của Title VI;
- Đề xuất, xây dựng, phổ biến và theo đuổi các chính sách và hướng dẫn về việc triển khai Title VI trên toàn cơ quan;
- Đảm bảo rằng tất cả các khiếu nại về hành vi phân biệt đối xử hoặc khiếu nại cáo buộc không tuân thủ Title VI đều được xử lý, điều tra và giải quyết một cách công bằng và kịp thời;
- Thảo luận và giải quyết các vấn đề và thách thức quan trọng liên quan đến việc triển khai Title VI với Giám đốc Điều hành và các nhân viên liên lạc khi cần thiết;

- Đánh giá định kỳ tiến độ thực hiện Title VI và đưa ra các đề xuất về cách để cơ quan hỗ trợ tốt hơn cho các cộng đồng có quan ngại; và
- Kết hợp các hoạt động thực tiễn tốt nhất và phản hồi mang tính xây dựng từ nhân viên liên lạc vào chương trình Title VI.

Hình minh họa 3 bên dưới cho thấy vị trí tương quan của Điều phối viên Title VI trong cơ cấu tổ chức của cơ quan.

DỊCH VỤ TRUYỀN THÔNG VÀ TIẾP CẬN CỘNG ĐỒNG

Trưởng phòng Truyền thông chỉ đạo các nỗ lực cung cấp thông tin kịp thời và phù hợp về mặt văn hóa cho đại chúng, bao gồm cả những người được bảo vệ theo Title VI và Công lý Môi trường. Các biện pháp được áp dụng để tuân thủ các yêu cầu của Title VI thông qua các dịch vụ truyền thông bao gồm:

- Duy trì danh sách gửi thư của các bên liên quan đến Title VI, bao gồm các cơ quan phi lợi nhuận, tổ chức cộng đồng, nhóm tôn giáo và người bảo vệ quyền lợi;
- Phổ biến một cách kịp thời và phù hợp về mặt văn hóa các thông báo về sự kiện tiếp cận cộng đồng và cuộc họp công khai tới các bên liên quan đến Title VI để thông báo về các cơ hội tham gia vào quá trình quy hoạch;
- Thông báo cho các nhóm được bảo vệ bị ảnh hưởng về tính sẵn có của dịch vụ biên dịch và thông dịch tại các cuộc họp công khai và sự kiện tiếp cận cộng đồng;
- Duy trì danh sách nhân sự và nguồn lực bên ngoài có thể cung cấp dịch vụ biên dịch và thông dịch;
- Kết nối các nhân sự song ngữ với những cá nhân trong cộng đồng đang cần hỗ trợ ngôn ngữ;
- Đánh giá và cải thiện các chiến lược và nguồn hỗ trợ có sẵn để hỗ trợ những người có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP); và
- Tạo điều kiện để cộng đồng LEP có khả năng tiếp cận có ý nghĩa bằng cách biên dịch các tài liệu quan trọng và tài liệu cung cấp thông tin sang các ngôn ngữ khác được cư dân trong khu vực sử dụng rộng rãi.

THU THẬP DỮ LIỆU VÀ PHÂN TÍCH BẢN ĐỒ

Việc thu thập dữ liệu và phân tích lập bản đồ cần thiết cho báo cáo tuân thủ được thực hiện bởi một nhóm nhân sự liên ngành của H-GAC từ nhiều bộ phận, bao gồm Giao thông, Dịch vụ Dữ liệu, Quy hoạch Cộng đồng và Môi trường, Phân tích và Nghiên cứu Dữ liệu, Tiếp cận Cộng đồng và các Vấn đề của Chính phủ. Quản trị viên Title VI quản lý các hoạt động thu thập dữ liệu và phân tích bản đồ và hỗ trợ tuân thủ Title VI bằng cách:

- Thu thập và phân tích dữ liệu nhân khẩu học, làm nổi bật các xu hướng nhân khẩu học liên quan đến dân số, bao gồm các cộng đồng có quan ngại;
- Phát triển và cập nhật bản đồ nhân khẩu học cho khu vực để xác định sự hiện diện và vị trí của các cộng đồng có quan ngại;

- Thu thập và phân tích dữ liệu liên quan đến các dự án giao thông và các khoản đầu tư được đề xuất theo định nghĩa của Kế hoạch Giao thông Dài hạn và Kế hoạch Cải thiện Giao thông liên quan đến tác động của các kế hoạch này đến cộng đồng;
- Đảm bảo rằng Thông báo của Title VI đến Công chúng được đăng tải ở những không gian chung phù hợp trong cơ quan và trên trang web của cơ quan;
- Hỗ trợ duy trì và triển khai Chương trình sự Tham gia của Công chúng (PPP) và Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ (LAP) để đảm bảo rằng các thành viên của nhóm chưa được phục vụ đúng mức, bao gồm cả người học tiếng Anh, được tham gia một cách có ý nghĩa vào quá trình lập kế hoạch giao thông;
- Đánh giá tác động tiềm ẩn của các khoản đầu tư vào giao thông đối với nhóm được bảo vệ, bao gồm đánh giá sự công bằng về giao thông;
- Lưu trữ hồ sơ khiếu nại về Title VI, và
- Cập nhật Chương trình Title VI định kỳ theo yêu cầu của liên bang.

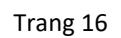
KIỂM SOÁT HOẠT ĐỘNG MUA SẮM VÀ QUẢN LÝ HỢP ĐỒNG

Nhân sự phụ trách hoạt động mua sắm và tài chính đảm bảo rằng các nhà thầu tiềm năng, bên nhận thứ cấp và bên phản hồi thông báo Yêu cầu Đề xuất (RFP) và Yêu cầu Báo giá (RFQ), gọi chung là "bên tham gia thứ ba", đều được thông báo về yêu cầu tuân thủ luật chống phân biệt đối xử liên bang để được nhận hợp đồng với H-GAC. Giám sát tuân thủ là một phần của hoạt động quản lý hợp đồng mà các quản lý dự án H-GAC xử lý. Việc tuân thủ Title VI thông qua quản lý hợp đồng và kiểm soát hoạt động mua sắm bao gồm những điều như sau:

- Đưa ngôn từ của Title VI vào các thông báo công khai về RFP và RFQ, nếu cần;
- Đưa ngôn từ của Title VI vào các hợp đồng và tài liệu về hoạt động mua sắm;
- Nhận chứng nhận và đảm bảo theo Title VI đã triển khai từ các bên nhận thứ cấp và nhà thầu;
- Tuân thủ các yêu cầu đối với Doanh nghiệp Kinh doanh Yếu thế (DBE) được nêu trong thỏa thuận với Sở Giao thông Texas (TxDOT), bao gồm việc nộp báo cáo DBE định kỳ về tất cả các hợp đồng đang có hiệu lực;
- Duy trì việc cung cấp thông tin về các yêu cầu của Title VI đối với các nhà thầu và bên nhận thứ cấp trên trang web của cơ quan; và
- Tham quan định kỳ trực tiếp đối với bên nhận thứ cấp khi cần thiết hoặc sau khi nộp đơn khiếu nại Title VI.

Không gian này được để trống có chủ ý

Sơ đồ Tổ chức của Ban quản trị H-GAC Xác định Điều phối viên Title VI



2.3 THÔNG BÁO TITLE VI TỚI CÔNG CHÚNG

H-GAC được yêu cầu đăng tải thông báo cho công chúng về nghĩa vụ của cơ quan theo quy định trong Title VI của USDOT. Thông báo phải nêu các biện pháp bảo vệ chống phân biệt đối xử dành cho công chúng theo Title VI và chỉ rõ rằng cơ quan tuân thủ các quy định về chống phân biệt đối xử của liên bang. Thông báo về Title VI của H-GAC được đăng tải cho công chúng tại những địa điểm sau:

- Tại cửa vào tòa nhà văn phòng của H-GAC tại 3555 Timmons Lane, Houston TX 77027;
- Trên các bảng thông báo công khai trong tòa nhà văn phòng chính của H-GAC;
- Trên trang web của H-GAC tại: <https://www.h-gac.com/title-vi-program>

Thông báo về Title VI tới công chúng được cung cấp bằng tiếng Anh và ba ngôn ngữ bản địa an toàn được cư dân khu vực sử dụng rộng rãi nhất - tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt và tiếng Quan Thoại. Bản sao của thông báo đa ngôn ngữ được cung cấp trong tài liệu này ở Phụ lục đính kèm 1. Văn bản tiếng Anh của thông báo về Title VI được cung cấp ở Hình minh họa 4 bên dưới.

Hình minh họa 4

Thông báo về Title VI của H-GAC tới công chúng bằng tiếng Anh

TITLE VI - BIẾT CÁC QUYỀN CỦA QUÝ VỊ

Thông báo cho Công chúng về các Quyền theo Title VI Hội đồng Khu vực Houston-Galveston

- Hội đồng Khu vực Houston-Galveston (H-GAC) vận hành các chương trình và dịch vụ mà không quan tâm đến chủng tộc, màu da và nguồn gốc quốc gia theo Title VI của Đạo luật Dân quyền. Bất kỳ ai cho rằng bản thân đã phải chịu tổn thương do hành vi phân biệt đối xử bất hợp pháp theo Title VI đều có thể nộp đơn khiếu nại tới H-GAC.
- Để biết thêm thông tin về chương trình dân quyền của H-GAC và quy trình nộp đơn khiếu nại, vui lòng liên hệ số (713) 627-3200; gửi email đến Title-VI@h-gac.com; hoặc đến văn phòng hành chính của chúng tôi tại địa chỉ 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77027. Để biết thêm thông tin, hãy truy cập www.h-gac.com.
- Người khiếu nại có thể gửi đơn khiếu nại đến:
Houston-Galveston Area Council
Attention: Title VI Administrator
3555 Timmons Lane, Suite 100
Houston, TX 77027
- Nếu cần thông tin bằng ngôn ngữ khác, hãy liên hệ số (713) 627-3200.

2.4 NỘP ĐƠN KHIẾU NẠI TITLE VI

H-GAC có một quy trình chính thức để các cá nhân chịu thiệt thòi có thể nộp đơn khiếu nại tới Điều phối viên Title VI của H-GAC, cáo buộc rằng họ bị phân biệt đối xử vì chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia trong một chương trình hoặc hoạt động do H-GAC thực hiện. Người nộp đơn khiếu nại theo Title VI tới H-GAC không mất quyền nộp đơn khiếu nại tới cơ quan tài trợ của Tiểu bang hoặc Liên bang, hoặc quyền tìm kiếm biện pháp khắc phục thông qua quy trình pháp lý, khi phù hợp. Một bản sao về quy trình khiếu nại theo Title VI của cơ quan cùng với mẫu đơn khiếu nại có ở phần bên dưới và cũng có sẵn trên trang web của H-GAC tại địa chỉ: <https://www.h-gac.com/title-vi-program>. Ngoài ra, H-GAC đã biên dịch các thủ tục khiếu nại theo Title VI sang tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt và tiếng Quan Thoại, đây chính là các ngôn ngữ “Bến đỗ An toàn” của cơ quan này. Quý vị có thể tải xuống các tài liệu này trên trang web của H-GAC thông qua liên kết bên trên. Bản dịch tiếng Tây Ban Nha của thủ tục khiếu nại theo Title VI có trong tài liệu này ở Phụ lục đính kèm 2.

2.5 ĐIỀU TRA, KHIẾU NẠI VÀ KIỆN TỤNG THEO TITLE VI

Hội đồng Khu vực Houston-Galveston chưa nhận được bất kỳ khiếu nại nào về Title VI, cũng như chưa có cuộc điều tra hoặc vụ kiện nào được đệ trình chống lại cơ quan này với cáo buộc phân biệt đối xử dựa trên chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia của người khiếu nại kể từ khi báo cáo ba năm một lần vào năm 2021 được đệ trình.



2.6 NHU CẦU VỀ SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG

“Sự tham gia của Công chúng” là một phần không thể thiếu của quá trình quy hoạch giao thông và được coi là giải pháp tối ưu để đạt các yêu cầu bắt buộc về không phân biệt đối xử của Title VI và Sắc lệnh Hành pháp 12898. Thuật ngữ mang tính nghệ thuật này có nhiều hàm ý. Đầu tiên, thuật ngữ bao gồm việc thông báo cho công chúng về các hành động, dự án và nội dung kế hoạch được đề xuất, và thứ hai, thuật ngữ bao gồm việc thu thập ý kiến phản hồi từ công chúng về các kế hoạch và đề xuất dự án, các ưu tiên của công chúng và các phương án thay thế được ưu tiên. Yêu cầu của USDOT về sự tham gia liên tục và có ý nghĩa của công chúng trong quá trình quy hoạch giao thông được tính toán để có thể thảo luận về nhiều nhu cầu và lợi ích của cộng đồng khi đưa ra các quyết định quy hoạch quan trọng và để đảm bảo rằng những đóng góp của công chúng có cơ hội hợp lý để định hình quyết định cuối cùng. Một quá trình tham gia có hiệu quả của công chúng sẽ tạo điều kiện để trao đổi thông tin và ý tưởng một cách cởi mở giữa công chúng và những bên ra quyết định về giao thông. Chính sách của H-GAC chủ động thu hút sự tham gia của công chúng, đặc biệt là các thành viên của cộng đồng yếu thế và vốn chưa được phục vụ đúng mức, thông qua các hoạt động tham gia của công chúng.

2.7 CHƯƠNG TRÌNH SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG

Luật liên bang yêu cầu MPO ghi chép lại quá trình tham gia của công chúng trong một chương trình sự tham gia của công chúng bằng văn bản.⁷ Luật liên bang cũng yêu cầu MPO tiến hành đánh giá định kỳ về tính hiệu quả của quy trình tham gia của công chúng, để đảm bảo quy trình này cung cấp khả năng tiếp cận “đầy đủ và công khai” cho tất cả các bên liên quan có quan tâm. FTA yêu cầu các chương trình Title VI phải có chiến lược tiếp cận được xác định để thu hút các nhóm thiểu số và nhóm người có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP). Các tiêu chuẩn thực hành tốt nhất cho thấy một chiến lược tham gia của công chúng hiệu quả sẽ gồm có:

- Mục đích và mục tiêu được xác định rõ ràng cho việc bắt đầu đối thoại với công chúng;
- Một phương pháp để xác định chính xác nhóm công chúng bị ảnh hưởng và các nhóm liên quan có quan tâm;
- Nhiều phương pháp thông báo khác nhau, có thể tiếp cận một cách hiệu quả với nhiều nhóm mục tiêu khác nhau;
- Tiếp cận các tổ chức và người bảo vệ quyền lợi đại diện cho nhóm chưa được phục vụ đúng mức;
- Các chiến lược thực tế để vượt qua rào cản khi tham gia của nhóm thiểu số và nhóm thu nhập thấp;
- Kỹ thuật thực tế để thu hút nhóm thiểu số và nhóm thu nhập thấp vào quá trình tham gia của công chúng;
- Phương pháp truyền thông giúp công chúng hiểu các vấn đề về giao thông và cho phép họ xác định các giải pháp thực tế và cơ hội tiềm năng cho cộng đồng của mình;
- Đa dạng cách thức để tiếp nhận ý kiến nhận xét của công chúng và các ý kiến đóng góp khác;

⁷ 23 C.F.R. § 450.316 (2024).

- Một quy trình ghi chép, xác nhận và cân nhắc các vấn đề do công chúng đề xuất và từ đó cho thấy những người ra quyết định đã nghiêm túc xem xét ý kiến đóng góp từ công chúng; và
- Đánh giá định kỳ về tính hiệu quả của các chiến lược tiếp cận nhóm chưa được phục vụ đúng mức.

Thu hút để công chúng tham gia vào quá trình quy hoạch giao thông đòi hỏi nỗ lực tinh táo và liên tục của H-GAC MPO. Cơ quan này đã xây dựng Chương trình sự Tham gia của Công chúng vào năm 2007. Chương trình này đã được sửa đổi vào năm 2012, 2017 và gần đây nhất là năm 2021 để đáp ứng những thay đổi trong quy định về giao thông. Các chiến lược tổ chức cuộc họp trực tuyến cũng được bổ sung như một lựa chọn cho các sự kiện thu hút sự tham gia của cộng đồng nhằm ứng phó với tình trạng khẩn cấp về y tế công cộng do Covid-19.

Chương trình sự tham gia của công chúng công nhận những thay đổi đang diễn ra trong nhân khẩu học của khu vực quy hoạch đô thị H-GAC, bao gồm quy mô và đặc điểm của nhóm thiểu số và không nói tiếng Anh. Ngoài ra, quy trình tham gia của công chúng còn điều chỉnh theo sự đổi mới trong công nghệ truyền thông, đặc biệt là trong cách mọi người tiếp nhận tin tức và chia sẻ thông tin. Nỗ lực không ngừng nghỉ để cập nhật chương trình sự tham gia của công chúng thể hiện cam kết của MPO trong việc khuyến khích sự tham gia rộng rãi và thông báo cho công chúng về các vấn đề quan trọng trong quá trình quy hoạch giao thông. Chương trình sự Tham gia của Công chúng có trong tài liệu này ở Phụ lục đính kèm 3. Chương trình cũng có trên trang web của H-GAC tại: <https://www.h-gac.com/transportation-public-outreach>.

2.8 CÁC KÊNH VÀ CHIẾN LƯỢC TRUYỀN THÔNG

H-GAC sử dụng nhiều kênh và chiến lược truyền thông trong chương trình tiếp cận cộng đồng với mục tiêu tiếp cận số cư dân trong khu vực và các bên liên quan có quan tâm nhiều nhất có thể. MPO tập trung vào việc phổ biến thông tin về các cuộc họp của Hội đồng Chính sách Giao thông và Ủy ban Cố vấn, các sự kiện tiếp cận công chúng, nghiên cứu quy hoạch giao thông, hoạt động phát triển hoặc sửa đổi các tài liệu quan trọng như Kế hoạch Giao thông Dài hạn, Kế hoạch Cải thiện Giao thông và Chương trình Hoạt động Quy hoạch Thống nhất, các cơ hội kinh doanh và nhận tài trợ, bao gồm cơ hội cho các doanh nghiệp yếu thế (DBE), hội thảo đào tạo và các vấn đề khác cần thông báo công khai hoặc cần ý kiến đóng góp từ công chúng. Một số kênh truyền thông của H-GAC được nêu bật bên dưới.

Trang web của H-GAC

Trang web của cơ quan là kênh chính để H-GAC truyền tải thông tin. Trang web là nguồn thông tin rộng và linh hoạt, có thông tin về các chương trình, hoạt động và chính sách của từng sở ngành - được điều chỉnh theo nhu cầu của cư dân trong khu vực, lợi ích của doanh nghiệp và các cơ quan chính quyền địa phương. Trong đó bao gồm nhiều mối quan tâm khác nhau như: tuyến đường sơ tán khi có bão, nguồn hỗ trợ phục hồi sau thảm họa, quan ngại về chất lượng không khí và nước, cơ hội mua sắm hợp tác, giải pháp về phương tiện công cộng khu vực và cho người đi làm xa, an toàn giao thông, điều phối nhà ở khu vực, yêu cầu về mua sắm, dịch vụ hỗ trợ người cao tuổi và giải pháp cho lực lượng lao động. Trang web của H-GAC còn cung cấp thông tin về hội đồng quản trị của cơ quan này, cùng với chương trình nghị sự và biên bản cuộc họp của hội đồng. Trang web này cũng mang đến quyền truy cập công khai vào thư viện lớn, gồm các ứng dụng bản đồ tương tác trên trang web,

dữ liệu nhân khẩu học và dữ liệu kinh tế - xã hội khác, các ấn phẩm và báo cáo kỹ thuật mà các nhà nghiên cứu và các bên khác có quan tâm có thể truy cập và truy xuất Nội dung trên trang web có thể được dịch sang nhiều ngôn ngữ khác nhau dựa trên nhu cầu được tiếp nhận của người dùng.

Trang web của H-GAC cũng là một phương tiện để cơ quan có thể thu thập ý kiến nhận xét và đóng góp từ công chúng liên quan đến các dự án đang triển khai. Công cụ trực tuyến “Tham gia” (Engage) của H-GAC là một nền tảng tập trung, cho phép công chúng tham gia đồng thời vào nhiều dự án do cơ quan này thực hiện.

Facebook và Twitter

H-GAC tận dụng tốc độ, khả năng kết nối và tính hiệu quả về chi phí của mạng xã hội và sử dụng các kênh này như là một trong những phương tiện truyền thông chính để phổ biến tin tức và chia sẻ thông tin. Phương tiện truyền thông xã hội là một cách hiệu quả để tiếp cận nhiều độc giả ngay lập tức. Phương tiện này đặc biệt hữu ích cho việc quảng bá các sự kiện sắp diễn ra, như các cuộc họp, hội thảo chuyên môn, hội thảo và các sự kiện tiếp cận cộng đồng. H-GAC hiện diện trên mạng xã hội qua các tài khoản trên Facebook và Twitter.

Danh sách gửi Email

H-GAC duy trì một sổ danh sách gửi email để gửi bản tin và thông báo cho các bên có quan tâm về các cuộc họp và sự kiện công khai sắp diễn ra mà họ có thể tham gia. Danh sách gửi email của cơ quan này có hơn 5,000 liên hệ và phục vụ nhiều nhóm lợi ích và mối liên kết khác nhau, một vài trong số này gồm các bên liên quan đến Title VI, như các cơ quan phi lợi nhuận, tổ chức cộng đồng, nhóm tôn giáo, người bảo vệ quyền lợi và các cá nhân có quan tâm. Cư dân liên tục được kêu gọi đăng ký để nhận thông tin cập nhật về dự án cụ thể hoặc thông tin chung thông qua các tin nhắn email. Các danh sách khác có thể được hợp nhất để gửi một tin nhắn khi mang đến chung một lợi ích cho các thành viên trong các danh sách khác nhau. Một khuyết điểm của kênh email là chi phí duy trì danh sách và cập nhật danh sách theo tình hình thay đổi của chủ tài khoản email.

Gửi thư Bưu chính Hoa Kỳ

Chương trình tiếp cận công chúng của H-GAC sử dụng Dịch vụ Bưu chính Hoa Kỳ làm kênh liên lạc, đặc biệt là khi cần sự liên lạc chính thức và cá nhân hóa, hoặc khi cần có bằng chứng về việc đã gửi một mặt hàng. Gửi thư hàng loạt gửi đến các tổ chức quản lý giao thông, các doanh nghiệp và cá nhân mục tiêu, đặc biệt là để gửi các sản phẩm quảng bá và/hoặc lời mời tham gia vào các chương trình, hoạt động và sự kiện đặc biệt của MPO.

Phương tiện Truyền thông Phát sóng

Đối với một khu vực rộng và đa dạng như khu vực đô thị Houston, các thông báo dịch vụ công cộng trên đài phát thanh và truyền hình cộng đồng là một cách đặc biệt hiệu quả để tiếp cận nhóm thiểu số/chưa được phục vụ đúng mức, đặc biệt là cư dân có kỹ năng giao tiếp tiếng Anh hạn chế. H-GAC thường xuyên phát sóng bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha trên các đài phát thanh và truyền hình cộng đồng để cung cấp cho đối tượng mục tiêu báo cáo tình hình về các dự án đường bộ đang được triển khai hoặc thông báo cho cộng đồng về các cuộc họp và sự kiện tiếp cận công chúng sắp diễn ra có thể quan trọng đối với cộng đồng.

Báo

H-GAC đăng tải thông báo pháp lý trên các tờ báo được phát hành rộng rãi tại khu vực đô thị, một số tờ báo phục vụ các cộng đồng sắc tộc cụ thể. Các thông báo pháp lý thường được biên soạn bằng tiếng Anh, tuy nhiên

cũng có thể được viết bằng tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt, tiếng Quan Thoại hoặc tiếng Hàn, tùy vào cộng đồng thị trường của ấn phẩm.

Quan hệ Đối tác Cộng đồng

Quan hệ đối tác cộng đồng được xem là một chiến lược đặc biệt thành công trong việc thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng thiểu số và LEP. H-GAC hợp tác với các viên chức dân cử, trung tâm cộng đồng, cộng đồng tôn giáo, phòng thương mại, khu quản lý, tổ chức/cơ quan quản lý giao thông, cơ quan hành pháp địa phương, tổ chức bảo vệ quyền lợi, nhóm tại khu phố, lãnh đạo thành phố và các đại diện cộng đồng được công nhận khác, đây những người có thể sử dụng tầm ảnh hưởng, khả năng tiếp cận và hiểu biết về cộng đồng mục tiêu để phổ biến thông tin về các cuộc họp công khai và những cơ hội khác để cư dân được thông báo về các hoạt động của MPO vốn có thể tác động đến cuộc sống và tương lai của cộng đồng.

Không gian này được để trống có chủ ý

2.9 TÓM TẮT CÁC HOẠT ĐỘNG TIẾP CẬN CỘNG ĐỒNG

Phần này tóm tắt một số hoạt động tiếp cận cộng đồng đã được triển khai kể từ khi Chương trình Title VI gần nhất của H-GAC được đệ trình và cho thấy nhiều cách tiếp cận khác nhau mà cơ quan này đã sử dụng để thu hút sự tham gia của công chúng trong quá trình ra quyết định về giao thông.

A. CHƯƠNG TRÌNH CẢI THIỆN GIAO THÔNG 2025 – 2028

Tình trạng: Hoàn thành

Chương trình Cải thiện Giao thông (TIP) giai đoạn từ 2025 đến 2028 là tập hợp các dự án giao thông mặt đất bị hạn chế về tài chính và các cải tiến dịch vụ được phê duyệt để nhận tài trợ liên bang, cùng với danh sách các dự án quan trọng trong khu vực sẽ được triển khai bằng nguồn tài trợ không đến từ liên bang trong giai đoạn bốn năm. Các dự án được chọn cho TIP là những ưu tiên cho khu vực quy hoạch đô thị H-GAC và bao gồm lựa chọn đa phương thức cho phương tiện giao thông công cộng, đường bộ và cao tốc, xe đạp và người đi bộ, bảo trì phòng ngừa, phục hồi và hoạt động giao thông vận tải. TIP được cập nhật hai năm một lần và phải phù hợp với Kế hoạch Giao thông Khu vực (RTP). Quy định liên bang yêu cầu quá trình phát triển TIP phải có sự tham gia có ý nghĩa của công chúng.

Hội thảo Xây dựng Dự án

H-GAC đã tổ chức một hội thảo cho các nhà tài trợ dự án địa phương trong khuôn khổ của quá trình phát triển TIP 2025 – 2028. Sự kiện trực tiếp đã được tổ chức tại phòng họp ở văn phòng chính của cơ quan này, tuy nhiên cũng được phát sóng trực tiếp cho những người muốn tham gia qua phương thức điện tử. Hội thảo có tiêu đề “Dự án Chuyển tiếp/Chi tiêu – Những bước Tiếp theo” và cung cấp thông tin tổng quan về quy trình xử lý các dự án chuyển tiếp đã được lên kế hoạch gần đây trong Chương trình Cải thiện Giao thông. Những chủ đề khác đã được đề cập gồm có quy trình Thỏa thuận Tài trợ Trước (AFA) của TxDOT, “Tài trợ Linh hoạt” cho các dự án vốn dĩ ban đầu được xử lý bằng tài trợ từ Cơ quan Quản lý Đường bộ Liên bang nhưng sau đó được chuyển đổi thành tài trợ của Cơ quan Quản lý Phương tiện Công cộng Liên bang, hướng dẫn từng bước để trở thành bên nhận tài trợ mới của Cơ quan Quản lý Phương tiện Công cộng Liên bang, và tổng quan về chương trình Quỹ Giao thông Chiến lược Khu vực (RSTF) của H-GAC.

Sự Tham gia của Công chúng

Giai đoạn tiếp nhận ý kiến đóng góp công khai về dự thảo Chương trình Cải thiện Giao thông (TIP) 2025–2028 diễn ra từ ngày 25 Tháng Ba đến ngày 24 Tháng Năm, 2024. Giai đoạn tiếp nhận ý kiến đóng góp đã được gia hạn thêm 30 ngày sau khi nhân viên nhận được yêu cầu từ công chúng về việc cần thêm thời gian để cân nhắc các dự án. Nhìn chung, đã tiếp nhận 601 ý kiến đóng góp về danh sách dự án dự thảo. Ý kiến đóng góp về các dự án cụ thể đã được gửi đến các nhà tài trợ dự án tương ứng để đưa ra phản hồi, các phản hồi này sẽ được đăng tải trực tuyến.

Vào ngày 3 Tháng Tư, 2024, đã có hai cuộc họp công khai để thảo luận về dự thảo TIP. Một cuộc họp đã được tổ chức theo hình thức trực tiếp tại trụ sở chính của cơ quan ở địa chỉ 3555 Timmons Lane, đồng thời cũng

được phát trực tiếp qua video để công chúng có thể xem trực tuyến và tham gia trực tuyến. Cuộc họp thứ hai được tổ chức hoàn toàn trực tuyến trên nền tảng Zoom. Trong các cuộc họp công khai, nhân viên HGAC đã mô tả quy trình xây dựng TIP, thảo luận về nội dung chương trình và giải đáp thắc mắc của những người tham dự cuộc họp.

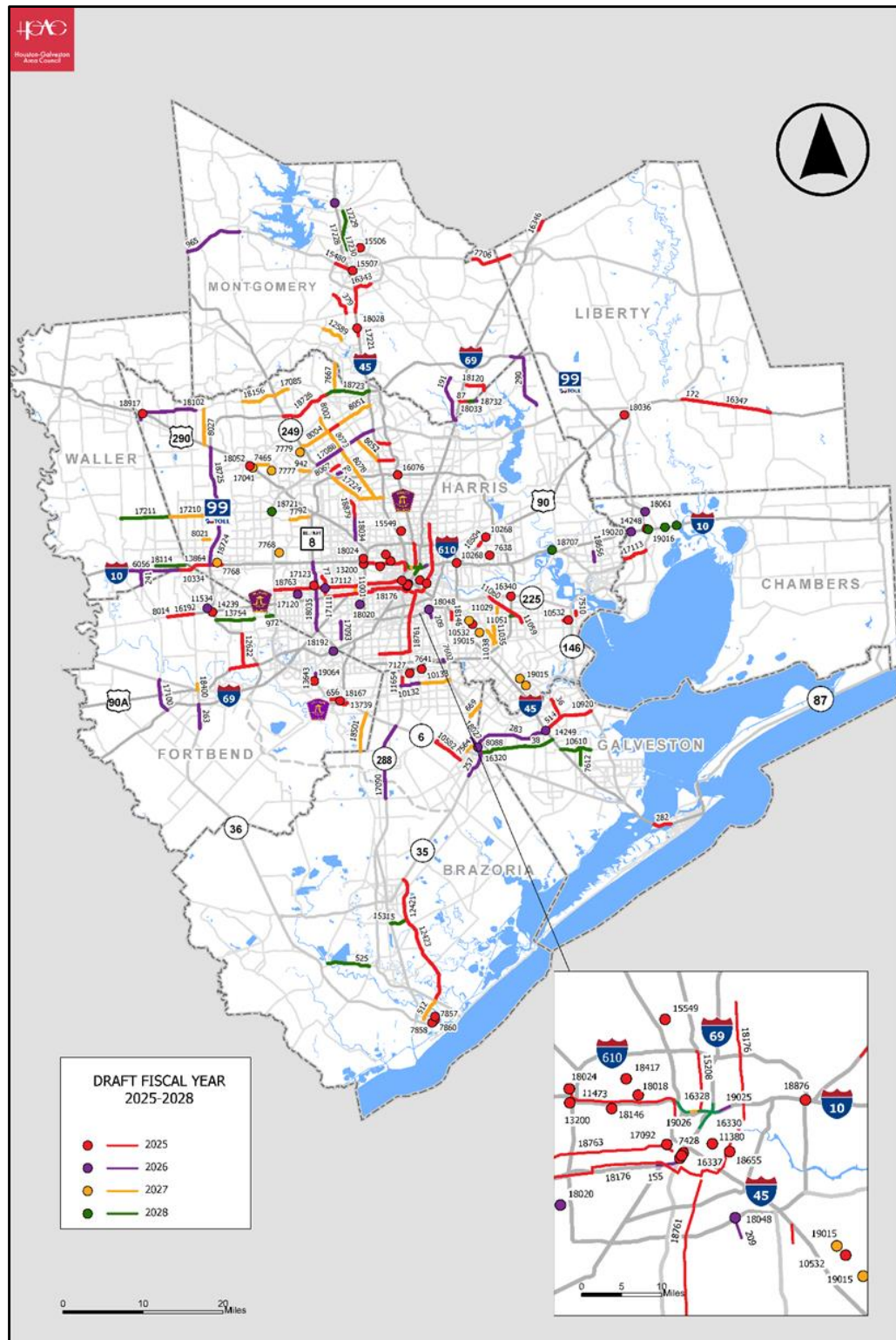
Chiến lược Truyền thông

Bên cạnh các cuộc họp công khai, thông báo pháp lý, liên hệ qua email, tiếp cận trên mạng xã hội, tờ rơi, biển báo biển đổi trên đường cao tốc và trang web TIP của H-GAC đã được sử dụng để truyền thông cho công chúng và cung cấp thông tin cập nhật về quá trình xây dựng TIP 2025-2028.

Trang web TIP của H-GAC là nguồn thông tin chính về quá trình xây dựng TIP và được sử dụng để thông báo và cung cấp thông tin cập nhật báo cáo. Trang web TIP cũng có hồ sơ về quá trình xây dựng và quản lý đang diễn ra của chương trình TIP 2025-2028, trong đó bao gồm các sửa đổi và cập nhật. Bản đồ 2 có các dự thảo dự án TIP được đề xuất. Quý vị có thể truy cập trang web TIP của H-GAC tại địa chỉ: <https://www.h-gac.com/transportation-improvement-program>.

Không gian này được để trống có chủ ý

Bản đồ 2
Bản đồ các Dự thảo Dự án trong TIP 2025 – 2028



B. ĐÁNH GIÁ NHU CẦU VÀ NGHIÊN CỨU TÍNH KHẢ THI VỀ GIAO THÔNG CÔNG CỘNG TẠI PEARLAND

Tình trạng: Hoàn thành

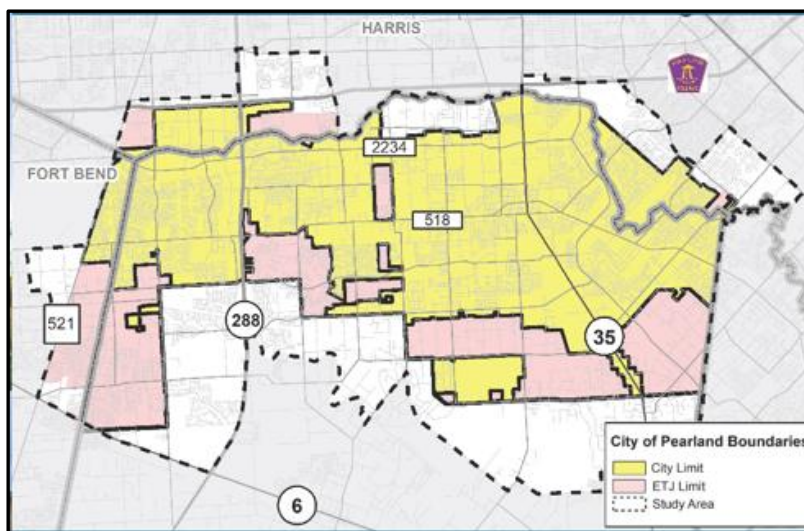
H-GAC đã tiến hành “Đánh giá Nhu cầu và Nghiên cứu Tính khả thi về Giao thông Công cộng tại Pearland” hợp tác với Thành phố Pearland. Mục tiêu của nghiên cứu là đánh giá nhu cầu đi lại của cư dân Pearland và xác định tính khả thi của dịch vụ giao thông công cộng trong thành phố. Câu hỏi chính là liệu cộng đồng có được hưởng lợi từ hệ thống giao thông công cộng hay không, và liệu cộng đồng có ủng hộ phương tiện giao thông công cộng như là một phương thức di chuyển hay không. Nghiên cứu bao gồm phân tích dân số, cơ sở việc làm, mô hình đi lại, giải pháp giao thông công cộng tiềm năng của Pearland cũng như đánh giá các chi phí liên quan và nguồn tài trợ. Thông tin này hình thành cơ sở cho các khuyến nghị về việc khởi động hệ thống giao thông công cộng ở Pearland.

Vị trí Dự án

Thành phố Pearland là một cộng đồng ngoại ô ở Quận Brazoria, ngay phía nam và tiếp giáp với ranh giới Quận Harris (Bản đồ 3). Khu vực nghiên cứu có giới hạn sơ bộ là Beltway 8 ở phía bắc, FM 521 ở phía tây, ranh giới với Quận Galveston ở phía đông và SH 6, SH 288 và một số con phố nhỏ hơn ở phía nam. SH 288, SH 35 và FM 521 là những tuyến đường chính kết nối Thành phố Pearland với thành phố tiếp giáp phía bắc là Thành phố Houston. Các tuyến đường chính FM 518 và FM 2234 mang lại khả năng tiếp cận giao thông từ đông sang tây trong thành phố, đồng thời, đường thu phí Beltway 8 cung cấp tuyến đường trực tiếp đến phía đông và phía tây của khu vực đô thị Houston và đến các cao tốc chính - IH 45 và US 59/69.

Bản đồ 3

Bản đồ Khu vực Nghiên cứu Nhu cầu Giao thông Công cộng Pearland



Từ năm 2010 đến 2020, Pearland được xếp hạng là thành phố phát triển nhanh thứ tám tại Hoa Kỳ. Qua nhiều năm, thành phố đã thay đổi từ một cộng đồng nông nghiệp yên tĩnh với khoảng 23,000 cư dân thành một thành phố với gần 125,000 cư dân. Dân số tại Pearland rất đa dạng. Cư dân là người da trắng chiếm 37.1% dân số, cư dân Da đen/người Mỹ gốc Phi chiếm 18.2%, cư dân gốc Tây Ban Nha chiếm 26.4% và cư dân châu Á chiếm 15.7%. Thành phố này cũng tự hào về dân số có trình độ học vấn cao. Khoảng 47% cư dân Pearland từ 25 tuổi trở lên có bằng cử nhân, sau đại học hoặc bằng cấp chuyên môn. Thu nhập hộ gia đình trung vị ở Pearland thuộc một trong những mức thu nhập cao nhất ở khu vực đô thị Houston và cao hơn gần 52% so với mức trung bình toàn quốc. Phần lớn lực lượng lao động của thành phố đi làm hàng ngày đến các trung tâm việc làm ở khu vực Houston, đặc biệt là đến Khu vực Trung tâm thành phố Houston và Trung tâm Y tế Texas. Những đặc điểm này là nền tảng cho nghiên cứu nhu cầu phương tiện công cộng.

Tổ chức Dự án

Nghiên cứu kéo dài hai năm được tiến hành thành hai giai đoạn. Giai đoạn đầu tiên bao gồm kiểm kê các điều kiện và xu hướng hiện có, tiến hành đánh giá tài liệu về các nghiên cứu giao thông của thành phố, đánh giá kỹ thuật về nhu cầu giao thông và khảo sát trực tuyến để thu thập ý kiến phản hồi của người dân về tình trạng giao thông trong thành phố. Giai đoạn I kết thúc bằng một cuộc họp công khai để báo cáo kết quả nghiên cứu cho các bên liên quan. Giai đoạn II của nghiên cứu bao gồm phân tích các đề xuất phương án thay thế và cuộc họp công khai thứ hai để chia sẻ về các lựa chọn phương tiện công cộng được cân nhắc và tiếp nhận ý kiến phản hồi từ công chúng. Báo cáo cuối cùng dự kiến được công bố vào cuối năm 2024.

Sự Tham gia của Công chúng

Nghiên cứu về Pearland sử dụng công cụ “Tham gia” của H-GAC để triển khai hoạt động thu hút sự tham gia của công chúng. Cư dân tham gia thông qua một cuộc khảo sát trực tuyến, hai cuộc họp công khai và một ý kiến nhận xét. Tài liệu chương trình được biên soạn bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha, vì có sự hiện diện đông đảo của cộng đồng gốc Tây Ban Nha/La-tinh trong thành phố. Hơn 900 ý kiến nhận xét đã được tiếp nhận. Khảo sát trực tuyến đã nhận được 2,300 phản hồi và bao gồm các câu hỏi như:

- “Quý vị có ủng hộ Thành phố Pearland triển khai dịch vụ giao thông công cộng trong thành phố không?
- “Pearland có cần dịch vụ giao thông công cộng đặc biệt dành cho người cao tuổi hoặc người khuyết tật không?

Hai cuộc họp công khai đã được tổ chức tại Tòa thị chính Pearland. Sự kiện Tháng Năm 2023 có 67 người tham gia, và sự kiện Tháng Hai 2024 có 32 người tham gia. Có thông dịch viên tiếng Tây Ban Nha và Ngôn ngữ ký hiệu Mỹ (ASL) trong mỗi cuộc họp. Các tờ thông tin liên quan đến nghiên cứu được biên soạn bằng tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha (Hình minh họa 5 và 6).

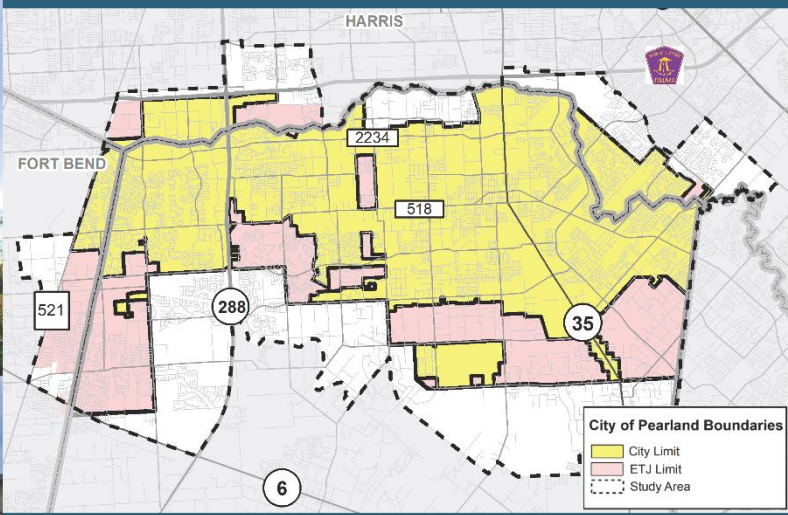
Hình minh họa 5
Tờ thông tin Nghiên cứu Đánh giá Nhu cầu Giao thông Công cộng Pearland





Pearland Transit Needs Assessment & Feasibility Study

The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) is conducting a Transit Needs Assessment & Feasibility Study in partnership with the City of Pearland. The goal of the study is to determine and assess the need for public transportation, or transit, in the Pearland community and to provide recommendations for what types of transit services, if any, may be appropriate for the community to consider in the future.



Extraterritorial Jurisdiction (ETJ) is a designated buffer area just outside a city's limits allowing the city to exercise its authority beyond its normal boundaries.

The Pearland Transit Study will include:

- Reviewing existing demographic and travel conditions
- Assessing the level of transit need based on the H-GAC regional needs index
- Compiling a detailed analysis of transit alternatives, which may include a 'no additional transit' possibility, based on public feedback and what may work best for the community and its residents
- Learning and understanding Pearland community opinions and needs related to transit by incorporating robust public and stakeholder engagement using surveys, interactive public meetings, online media, and other communication methods – all to help in preparing final study recommendations

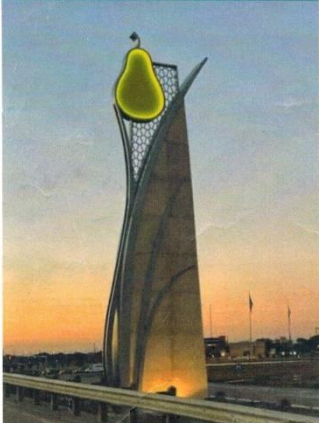
Potential transit alternatives to consider may include:

- Maintaining the existing, limited transit service provided by Harris County Rides
- Developing park-and-ride services to help Pearland residents access jobs outside of Pearland
- Creating a general transit service that could supply mobility within the City of Pearland
- Expanding paratransit service for seniors and persons with disabilities

In 2022, 2,300 Pearland residents completed our transit survey and provided us with more than 900 comments. Online and in-person public meetings will offer more opportunities for your voice to be heard as the study moves forward.

Hình minh họa 6

Tờ thông tin Nghiên cứu Đánh giá Nhu cầu Giao thông Công cộng Pearland (tiếng Tây Ban Nha)



Necesidades de tránsito de Pearland Evaluación y estudio de viabilidad

Calendario:

Fase	Estado
Inicio del estudio	Finalización, primavera de 2022
Encuesta pública en línea	Finalización, otoño de 2022
Evaluación de las condiciones existentes	Finalización, invierno de 2022
Memorándum técnico sobre las necesidades de tránsito	Finalización, primavera de 2023
Reuniones públicas: Fase I (para presentar el estudio al público)	Primavera de 2023
Análisis de las alternativas	Verano de 2023
Reuniones públicas: Fase II (compartir opciones de tránsito y recibir opiniones del público)	Otoño de 2023
Informe final	Otoño de 2023
Presentar un informe a los funcionarios públicos, Ponerse a disposición de la comunidad	Invierno de 2023



¡Su voz cuenta!

H-GAC desea que los residentes de la comunidad participen a lo largo de todo el estudio para ayudarnos a crear recomendaciones de tránsito personalizadas basadas en las necesidades, los deseos y las opiniones de la comunidad.

Es por ello que usted tendrá la oportunidad de:

- Darnos su opinión
- Expresar sus opiniones y deseos sobre las opciones de tránsito
- Compartir sus historias de transporte para que podamos entender mejor sus necesidades y problemas

Visite nuestro sitio web, siganos en las redes sociales o suscríbase a nuestro boletín mensual para obtener más información sobre el estudio y mantenerse informado a medida que publicamos documentos y organizamos más reuniones públicas.

Visite: engage.h-gac.com/pearlandtransitneeds
Siga a: @HouGalvAreaCog
Regístrese en: h-gac.com/news-and-media/regional-focus

Para más información sobre la evaluación de tránsito y el estudio de viabilidad de Pearland:
 Alan Rodenstein, Project Manager | 713.993.2407 | alan.rodenstein@h-gac.com

C. CẬP NHẬT VỀ CHƯƠNG TRÌNH TIẾP CẬN NGÔN NGỮ (LAP)

Tình trạng: Hoàn thành

Thông tin cơ bản

Khu vực quy hoạch đô thị gồm tám quận của H-GAC là nơi sinh sống của hơn 7 triệu cư dân với dân số tăng nhanh chóng và đa dạng về mặt văn hóa. Hơn một triệu cư dân trong đó được xác định là có “Trình độ tiếng Anh Hạn chế” (LEP), nghĩa là ngôn ngữ chính hoặc ngôn ngữ “ở nhà” của họ không phải là tiếng Anh và họ gặp khó khăn trong việc đọc, viết, nói hoặc hiểu thông tin giao tiếp bằng tiếng Anh. Trình độ tiếng Anh hạn chế có thể hạn chế khả năng tiếp cận các quyền lợi và dịch vụ quan trọng, đồng thời cản trở việc hiểu các thông tin quan trọng dành cho công chúng. Rào cản ngôn ngữ cũng là trở ngại đối với việc tham gia quá trình quy hoạch giao thông.

Quy định liên bang yêu cầu các tổ chức nhận hỗ trợ tài chính từ chính phủ liên bang phải cung cấp biện pháp trợ giúp đặc biệt về ngôn ngữ nhằm đảm bảo rằng các cá nhân có trình độ tiếng Anh hạn chế vẫn có khả năng tiếp cận có ý nghĩa đối với các chương trình, hoạt động và dịch vụ do tổ chức cung cấp. Quy định bắt buộc này được áp dụng thông qua Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ (LAP).

Tổ chức Dự án

LAP nêu chi tiết nghĩa vụ của H-GAC trong việc cung cấp biện pháp trợ giúp đặc biệt để giúp nhóm công chúng không nói tiếng Anh tham gia hiệu quả vào các chương trình và hoạt động của MPO, đồng thời xác định quy trình cung cấp dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ cho những cá nhân tham dự các sự kiện công khai của H-GAC. Những thay đổi đáng kể về dân số kể từ lần cập nhật gần nhất khiến việc cập nhật chương trình trở nên cần thiết. Hoạt động cập nhật bao gồm đánh giá nhu cầu về dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ trong khu vực quy hoạch, xác định các chiến lược hợp lý để đáp ứng nhu cầu này và áp dụng chính sách để đảm bảo rằng những cá nhân không nói tiếng Anh có thể tham gia hiệu quả vào quá trình quy hoạch giao thông của H-GAC.

Sự Tham gia của Công chúng

Hoạt động cập nhật LAP bao gồm một quá trình tham gia mạnh mẽ của công chúng, được triển khai theo sáng kiến "Kết nối Cộng đồng" của H-GAC. H-GAC đã thu thập ý kiến đóng góp từ các bên liên quan bao gồm các lãnh đạo cộng đồng, người bảo vệ quyền lợi, viên chức dân cử địa phương và thành viên của các cộng đồng dân tộc thiểu số khác nhau trong khu vực quy hoạch bao gồm tám quận của H-GAC. Nhiệm vụ chính là giới thiệu H-GAC đến với cộng đồng và khởi xướng đối thoại giúp H-GAC hiểu được cộng đồng cũng như nhu cầu và bản sắc văn hóa của cộng đồng. Nhiệm vụ này được thực thi thông qua các sự kiện gặp gỡ “Bàn tròn Cộng đồng”, được tổ chức tại các trung tâm cộng đồng phù hợp. Mục tiêu của sáng kiến “Kết nối Cộng đồng” là nâng cao nhận thức về các đặc quyền theo Title VI và Công lý Môi trường, bao gồm công lý ngôn ngữ, sự tham gia của công chúng và biện pháp bảo vệ khỏi sự đối xử bất bình đẳng.

Một chiến lược khác nữa để thu hút sự tham gia của công chúng được sử dụng để hỗ trợ hoạt động cập nhật LAP là "Khảo sát Ngôn ngữ và Sự tham gia". Khảo sát đã hỏi người tham gia về ngôn ngữ chính của họ và yêu cầu họ cung cấp ý kiến phản hồi về cách để khuyến khích họ tham gia vào các sáng kiến công chúng tham gia

của H-GAC. Khảo sát được biên soạn bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt, tiếng Trung và tiếng Hàn, có thể truy cập trực tuyến và có dạng bản cứng. Bản dịch tiếng Anh và tiếng Tây Ban Nha của khảo sát có trong tài liệu này ở Phụ lục đính kèm 4.

Trong những hoạt động tiếp cận cộng đồng khác nhằm hỗ trợ nỗ lực cập nhật Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ, nhân sự của H-GAC đã tham gia các cuộc họp khu phố, lễ hội và hội chợ cộng đồng, các sự kiện ban đêm quốc gia và các cơ sở cung cấp dịch vụ khu phố tại địa phương để giao lưu với các thành viên trong cộng đồng dân tộc thiểu số và để hiểu cũng như hỗ trợ cho mục tiêu "Công lý Ngôn ngữ" bằng cách thúc đẩy khả năng tiếp cận ngôn ngữ cho nhóm người học tiếng Anh.



2.10 PHỤC VỤ NHÓM CÓ TRÌNH ĐỘ TIẾNG ANH HẠN CHẾ

Hội đồng Khu vực Houston-Galveston cam kết thúc đẩy các nguyên tắc không phân biệt đối xử theo Title VI và công lý môi trường trong quá trình công chúng tham gia của cơ quan, đồng thời đảm bảo rằng tất cả các cộng đồng, bao gồm cả những cộng đồng có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP), đều có khả năng tiếp cận có ý nghĩa với các chương trình, hoạt động và dịch vụ của cơ quan. Mục 601 của Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964 nêu rõ:

“Không một cá nhân nào ở Hoa Kỳ, vì lý do chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia, bị loại trừ không được tham gia, bị từ chối cung cấp quyền lợi hoặc bị phân biệt đối xử trong bất kỳ chương trình hoặc hoạt động nào nhận hỗ trợ tài chính của Liên bang.”

Theo luật này, những người không nói tiếng Anh là ngôn ngữ chính và bị hạn chế khả năng đọc, viết, nói hoặc hiểu tiếng Anh, do nguồn gốc quốc gia, có thể có quyền nhận hỗ trợ ngôn ngữ để giúp họ tiếp cận một dịch vụ hoặc quyền lợi do liên bang hỗ trợ hoặc thực hiện các quyền tham gia hoạt động công. Việc không cung cấp các biện pháp trợ giúp đặc biệt để LEP tham gia một cách có ý nghĩa có thể cấu thành hành vi phân biệt đối xử về nguồn gốc quốc gia.⁸

Mở rộng Quy chế Title VI, Sắc lệnh Hành pháp của Tổng thống số 13166, có tiêu đề “Cải thiện Khả năng Tiếp cận Dịch vụ cho những Người có Trình độ tiếng Anh Hạn chế”, yêu cầu các cơ quan liên bang và bên nhận hỗ trợ từ liên bang phải triển khai các chính sách giúp những người có trình độ tiếng Anh hạn chế có thể tiếp cận các chương trình và hoạt động của họ. Người có trình độ tiếng Anh hạn chế được mô tả là người không nói tiếng Anh là ngôn ngữ chính (hoặc ngôn ngữ mẹ đẻ) và có khả năng đọc, viết, nói hoặc hiểu tiếng Anh hạn chế.⁹

H-GAC đã cập nhật Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ (LAP) vào năm 2024 để theo kịp những thay đổi về nhân khẩu học đang diễn ra trong khu vực đô thị Houston-Galveston và để thích nghi theo đổi mới trong công nghệ truyền thông, đồng thời phản ánh những cách thức đa dạng để công chúng tiếp nhận tin tức và chia sẻ thông tin. Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ đánh giá mức nhu cầu hỗ trợ ngôn ngữ cho những người có trình độ tiếng Anh hạn chế và mô tả các dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ mà cơ quan sẽ cung cấp cho những người cần. Mục tiêu của Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ là bảo vệ quyền của những người không giao tiếp hiệu quả bằng tiếng Anh và đảm bảo rằng rào cản ngôn ngữ không ngăn cản họ tham gia các chương trình và hoạt động của H-GAC, hoặc tiếp cận các quyền lợi và dịch vụ dành cho công chúng.

PHÂN TÍCH BỐN YẾU TỐ

Hướng dẫn của USDOT về việc cung cấp dịch vụ cho những người có trình độ tiếng Anh hạn chế chỉ đạo những bên nhận tài trợ liên bang phải sử dụng "phân tích bốn yếu tố" do Bộ Tư pháp Hoa Kỳ đề xuất để xác định loại

⁸ Lau v. Nichols, 414 U.S. 563, 568 (1974).

⁹ Bộ Giao thông Hoa Kỳ (USDOT): “Hướng dẫn Chính sách Liên quan đến Trách nhiệm của Bên nhận đối với những Người có Trình độ Tiếng Anh Hạn chế (LEP).” Công Báo Quyền 70, Số 239, Ngày 14 Tháng Mười Hai, 2005.

hình và mức độ dịch vụ ngôn ngữ mà họ cần cung cấp cho nhóm trình độ tiếng Anh hạn chế.¹⁰ Bốn yếu tố cần phân tích là:

- **Nhân khẩu học:** Quy mô của nhóm LEP được phục vụ hoặc có khả năng sẽ gặp trong quá trình hoạt động;
- **Tần suất:** Tần suất các cá nhân LEP tham gia các chương trình, hoạt động và dịch vụ nói chung của cơ quan;
- **Tầm quan trọng:** Bản chất và tầm quan trọng của các chương trình, hoạt động hoặc dịch vụ của cơ quan đối với cuộc sống của cư dân trong khu vực;
- **Nguồn trợ giúp:** Các nguồn trợ giúp dành cho cơ quan được cân bằng với chi phí cung cấp biện pháp trợ giúp đặc biệt về ngôn ngữ cho nhóm LEP.

Phân tích bốn yếu tố cho Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC được mô tả bên dưới.



¹⁰ Bộ Giao thông Hoa Kỳ (USDOT): “Hướng dẫn Chính sách Liên quan đến Trách nhiệm của Bên nhận đối với những Người có Trình độ Tiếng Anh Hạn chế (LEP).” Công Báo Quyển 70, Số 239, Ngày 14 Tháng Mười Hai, 2005.

■ YẾU TỐ 1 – NHÂN KHẨU HỌC:

Dữ liệu nhân khẩu học của tám quận tạo nên khu vực quy hoạch đô thị H-GAC được lấy từ Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ (ACS) 2018-2022 của Cục Thống kê Dân số Hoa Kỳ. Trong tổng dân số khu vực với khoảng 6,627,915 người từ năm tuổi trở lên, có khoảng 1,073,650 người, tương đương 16.2%, được xác định là người LEP (Bảng 1).

Quy mô của Nhóm dân số LEP

Từ năm 2000 đến năm 2022, tổng dân số của Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC tăng khoảng 34.3%. Tuy nhiên, trong cùng kỳ, số người từ năm tuổi trở lên tăng khoảng 35.2%, trong khi nhóm dân số LEP tăng tới 38.0%.

Quy mô và tỷ lệ của nhóm dân số LEP trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC thay đổi tùy theo quận. Bảng 2 cho thấy số người từ năm tuổi trở lên cũng như số lượng và tỷ lệ người được xác định là có trình độ tiếng Anh hạn chế ở mỗi quận trong MPO. Với con số 4,393,352 người, Quận Harris (bao gồm hầu hết Thành phố Houston) có dân số từ năm tuổi trở lên cao nhất. Ngoài ra, tỷ lệ cư dân LEP ở Quận Harris (19.6%) vượt xa mức trung bình của khu vực là 16.2%.

BẢNG 1
Sự phát triển của Nhóm dân số LEP trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC

	Tổng Số dân của MPO	Nhóm dân số từ 5 Tuổi Trở lên	Người LEP	% LEP trong Nhóm dân số
KHẢO SÁT DÂN SỐ NĂM 2000	4,669,571	4,297,107	665,310	15.5%
2006 - 2010 ACS	5,665,671	5,197,325	906,790	17.4%
2011 - 2015 ACS	6,317,767	5,839,411	993,243	17.0%
2015 - 2019 ACS	6,854,374	6,351,951	1,002,038	15.8%
2018 - 2022 ACS	7,112,197	6,627,915	1,073,650	16.2%
% Thay đổi từ 2000 – 2022	+34.3%	+35.2%	+38.0%	

Nguồn: Tổng điều tra Dân số Mười năm Một lần năm 2000 của Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ; Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ; Tóm tắt cho các năm 2006 – 2010, 2011 – 2015, 2015 – 2019, và 2018 - 2022. (Bắt đầu vào năm 2010, không còn thắc mắc về ngôn ngữ trong cuộc điều tra dân số mười năm một lần).

BẢNG 2:
Nhóm dân số LEP trong Khu vực Quy hoạch Đô thị bao gồm Tám Quận của H-GAC

Quận thuộc MPO H-GAC	Nhóm dân số từ 5 Tuổi Trở lên	Nhóm Dân số LEP	Tỉ lệ Cư dân là LEP
Quận Brazoria	350,384	29,377	8.4%
Quận Chambers	43,929	2,1685	4.9%
Quận Fort Bend	779,814	100,127	12.8%
Quận Galveston	330,121	20,415	6.2%
Quận Harris	4,393,352	862,500	19.6%
Quận Liberty	86,674	9,597	11.1%
Quận Montgomery	589,724	44,707	7.6%
Quận Waller	53,917	4,762	8.8%
Tổng của Vùng MPO	6,627,915	1,073,650	16.2%

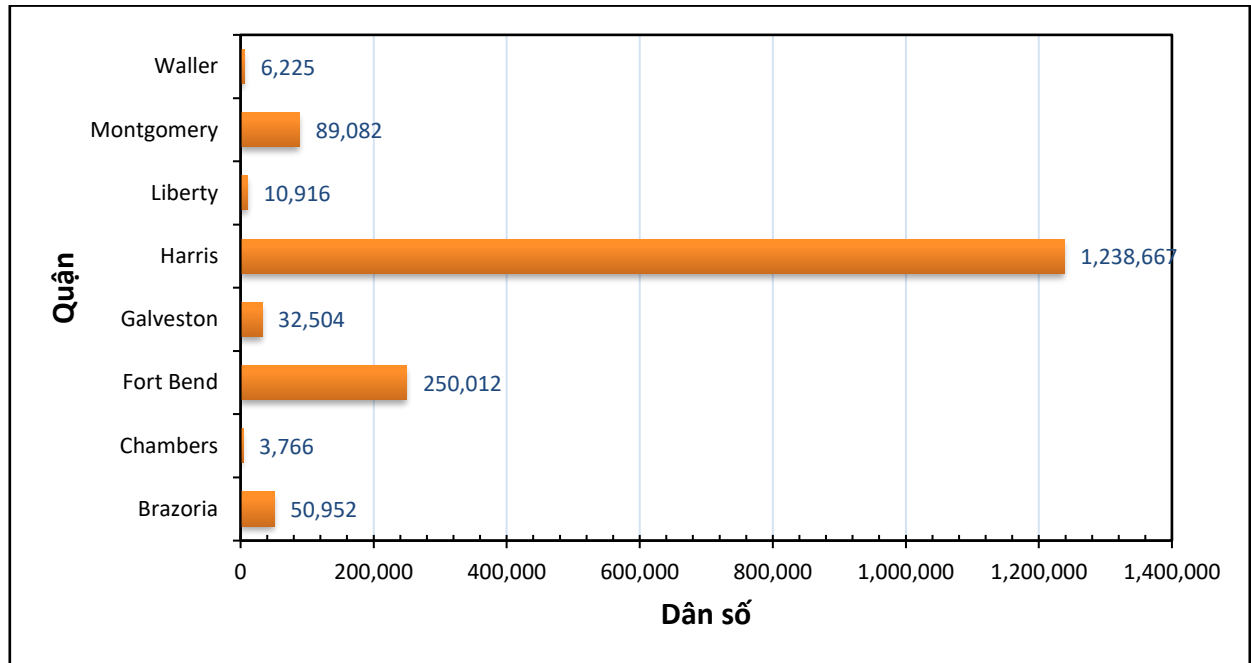
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022.

Nhóm Dân số Sinh ra ở Nước ngoài

Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964 nghiêm cấm phân biệt đối xử dựa trên nguồn gốc quốc gia. Các ví dụ về phân biệt đối xử dựa trên nguồn gốc quốc gia bao gồm, nhưng không chỉ gồm, đối xử một cách bất lợi với người khác vì họ đến từ một khu vực cụ thể trên thế giới hoặc thuộc một dân tộc cụ thể, nói ngoại ngữ nhưng chỉ có trình độ tiếng Anh hạn chế; có tên lạ, theo phong tục từ một nền văn hóa khác, hoặc ăn mặc và có ngoại hình khác biệt so với công chúng nói chung.

Không phải tất cả những người sinh ra ở nước ngoài đều là LEP, tuy nhiên hầu hết những người được xác định là LEP đều có khả năng đã được sinh ra ở nước ngoài. Hình minh họa 7 thể hiện quy mô của nhóm dân số sinh ra ở nước ngoài tại Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC. Có hơn 1.6 triệu người sinh ra ở nước ngoài đang sinh sống tại khu vực này. Với khoảng 1.2 triệu cư dân sinh ra ở nước ngoài, Quận Harris (bao gồm hầu hết Thành phố Houston) dường như là điểm đến được người nhập cư ưa chuộng, so với các quận khác trong khu vực quy hoạch. Quận Fort-Bend đứng thứ hai, với hơn một phần tư triệu cư dân sinh ra ở nước ngoài, và Quận Montgomery đứng thứ ba với hơn 89,000 cư dân. Quận Brazoria (50,952) và Quận Galveston (32,504) là hai quận còn lại trong số năm quận đứng đầu trong khu vực MPO, tại đây một phần đáng kể dân số được sinh ra ở bên ngoài Hoa Kỳ.

Hình minh họa 7
 Dân số Sinh ra ở Nước ngoài tại các Quận trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Ngôn ngữ Chính (“Ngôn ngữ mẹ đẻ”)

Bảng 3 liệt kê các Ngôn ngữ Mẹ đẻ của Nhóm dân số LEP trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC. Tính đến nay, tiếng Tây Ban Nha là ngôn ngữ mẹ đẻ phổ biến nhất trong cộng đồng LEP, với 846,598 người, tương đương 78.9%, dân số LEP nói tiếng Tây Ban Nha như là ngôn ngữ đầu tiên. Tỷ lệ cư dân LEP nói tiếng Tây Ban Nha là ngôn ngữ chính thậm chí còn cao hơn ở các quận riêng lẻ như Quận Harris (82.4%), Montgomery (86.8%), Chambers (90.2%), Waller (95.2%) và Liberty (97.8%). Điều này minh họa cho sự phân bố rộng rãi của những người gốc Tây Ban Nha/La-tinh trong khu vực.

Các ngôn ngữ Châu Á và Thái Bình Dương¹¹ được sử dụng trong khoảng 140,507 người LEP, tương đương 13.7% tổng dân số LEP, và tạo nên nhóm ngôn ngữ nước ngoài lớn thứ hai trong khu vực. Khoảng 55,263 người, tương đương 5.1% dân số LEP nói các ngôn ngữ Ấn-Âu.¹²

BẢNG 3

¹¹ Bao gồm tiếng Quan Thoại, tiếng Hindi, tiếng Mã Lai, tiếng Indonesia, tiếng Thái, tiếng Miến Điện, tiếng Philippines, tiếng Nhật và tiếng Việt.

¹² Bao gồm tiếng Hà Lan, tiếng Na Uy, tiếng Thụy Điển, tiếng Bồ Đào Nha, tiếng Ba Lan, tiếng Séc, tiếng Nga, tiếng Hindustan, tiếng Bengal, tiếng Urdu, tiếng Pháp, tiếng Ý và tiếng Đức.

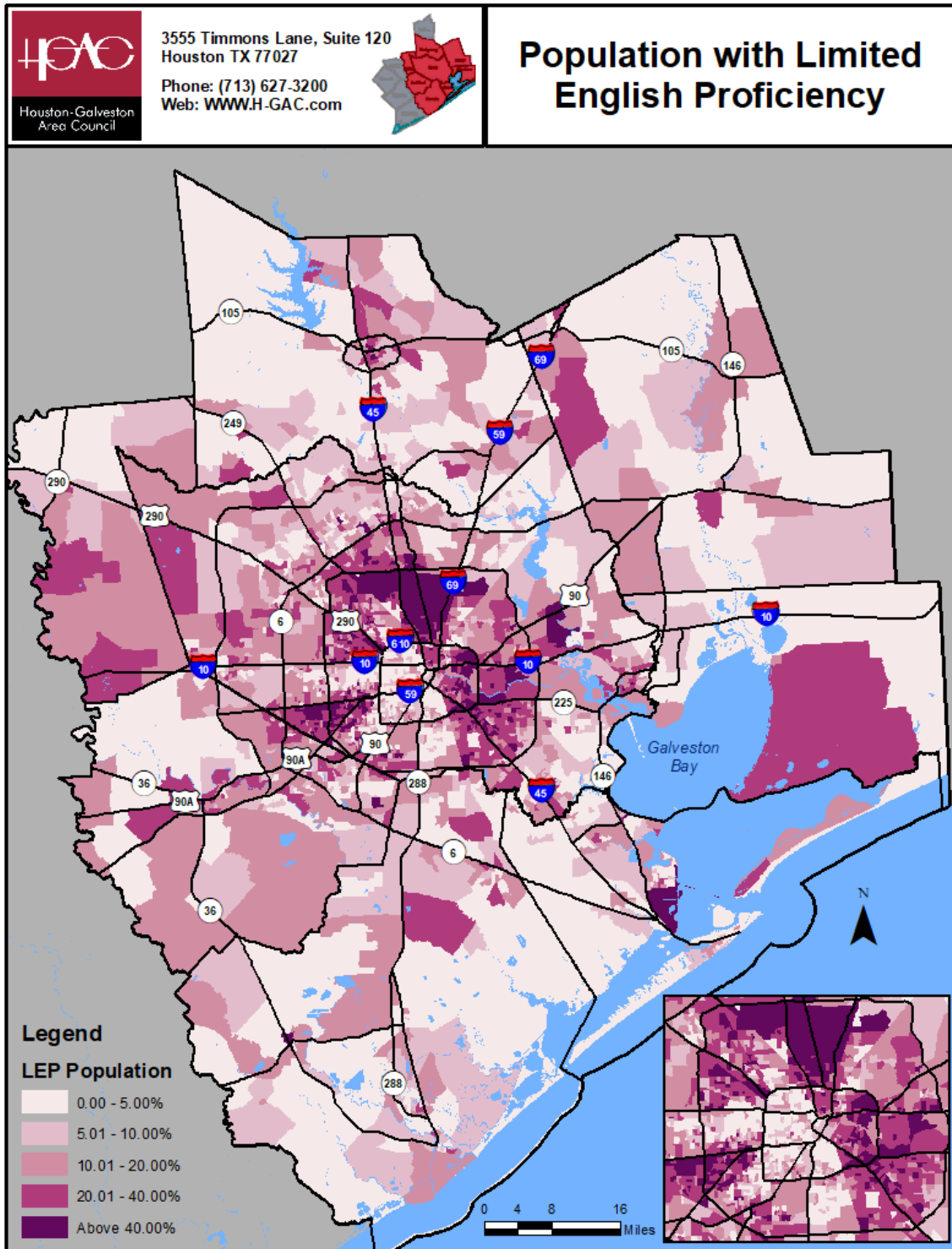
Ngôn ngữ Tại nhà của Cư dân LEP trong Khu vực Đô thị Houston gồm Tám Quận

Ngôn ngữ Tại nhà của Nhóm Dân số – 5 Tuổi Trở lên						
	Tây Ban Nha	Ấn-Âu	Châu Á & Đảo Thái Bình Dương	Khác	Tổng	% MPO theo Quận
Quận Brazoria	20,384	1,407	7,280	306	29,377	2.7%
% LEP trong Quận	69.4%	4.8%	24.8%	1.0%	100%	
Quận Chambers	1,953	4	208	0	2,165	0.2%
% LEP trong Quận	90.2%	0.2%	9.6%	0.0%	100%	
Quận Fort Bend	44,236	15,755	35,792	4,504	92,774	9.3%
% LEP trong Quận	44.2%	15.7%	35.7%	4.3%	100%	
Quận Galveston	16,306	1,349	2,611	149	20,415	1.9%
% LEP trong Quận	79.9%	6.6%	12.8%	0.7%	100%	
Quận Harris	710,982	34,273	98,286	18,959	862,500	80.3%
% LEP trong Quận	82.4%	4.0%	11.4%	2.2%	100%	
Quận Liberty	9,383	67	140	7	9,597	0.9%
% LEP trong Quận	97.8%	0.7%	1.5%	0.1%	100%	
Quận Montgomery	38,821	2,279	3,103	504	44,707	4.2%
% LEP trong Quận	86.8%	5.1%	6.9%	1.1%	100%	
Quận Waller	4,533	129	87	13	4,762	0.4%
% LEP trong Quận	95.2%	2.7%	1.8%	0.3%	100%	
Tổng của MPO	846,598	55,263	140,507	24,282	1,073,650	
% LEP theo Ngôn ngữ trong MPO	78.9%	5.1%	13.7%	2.3%	100%	

Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Bản đồ 4

Phân bố Nhóm Dân số có Trình độ tiếng Anh Hạn chế theo Nhóm-Khối điều tra Dân số



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2015 – 2019

■ YẾU TỐ 2 – TẦN SUẤT LIÊN LẠC

H-GAC liên tục tương tác với công chúng, bao gồm cả những người LEP, trong quá trình phát triển và quản trị các chương trình, dịch vụ và hoạt động. Công chúng được kêu gọi tham gia tất cả các cuộc họp công khai của hội đồng chính sách và ban quản trị H-GAC, trong các sự kiện đó, công chúng có cơ hội đưa ra ý kiến nhận xét về mọi chủ đề liên quan mà họ quan tâm. Một số sự kiện có sự tham gia của những người cần hỗ trợ ngôn ngữ.

Quy định liên bang yêu cầu các MPO phải tổ chức các sự kiện thu hút sự tham gia của công chúng trong quá trình quy hoạch giao thông. Nỗ lực để có góc nhìn đa dạng về các dự án, chính sách và kế hoạch của MPO luôn liên quan đến việc gặp các cư dân có kỹ năng giao tiếp tiếng Anh hạn chế. Việc tạo điều kiện cho họ tham gia một cách có ý nghĩa cần cung cấp biện pháp trợ giúp đặc biệt về dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ phù hợp. Ý kiến nhận xét từ công chúng sẽ được tiếp nhận bằng ngôn ngữ giao tiếp ưu tiên của người đưa ý kiến.

Cụ thể hơn, một số chương trình và sáng kiến của MPO có tiếp xúc trực tiếp với những cá nhân có kỹ năng giao tiếp tiếng Anh hạn chế. Trong đó bao gồm các chương trình nhằm giảm số lượng xe tải gây ô nhiễm trên các tuyến đường trong khu vực thông qua các khoản tài trợ thay thế xe tải chạy bằng dầu diesel; thống kê lưu lượng giao thông và khảo sát giao thông giúp cung cấp thông tin cho các quyết định về mô hình giao thông và hỗ trợ quy hoạch; các dịch vụ ứng phó khẩn cấp trên đường bộ như chương trình “Kéo và Đi”; thông tin an toàn và dịch vụ sơ tán liên quan đến mùa bão và các trường hợp khẩn cấp khác liên quan đến thời tiết; các chương trình an toàn cộng đồng hướng đến các gia đình thuộc nhóm dân số chưa được phục vụ đúng mức; các dịch vụ hỗ trợ hành khách sử dụng phương tiện công cộng; quản lý dịch vụ cho các doanh nghiệp kinh doanh yếu thế; và các chương trình hướng đến cung cấp dịch vụ giao thông công cộng tại các khu vực chưa được phục vụ đúng mức. Hoạt động đi lại đa phương thức và sử dụng đường bộ diễn ra hàng ngày. Với hơn một triệu cư dân LEP trong khu vực quy hoạch H-GAC, tần suất gặp mặt thực tế và khả năng gặp gỡ với cộng đồng LEP có thể nói là đáng kể, xét một cách hợp lý.

■ YẾU TỐ 3 – TẦM QUAN TRỌNG CỦA SỰ TƯƠNG TÁC

Hướng dẫn của USDOT cho thấy rằng “hoạt động, thông tin, dịch vụ hoặc chương trình càng quan trọng, hay hệ quả tiềm ẩn của việc liên lạc với người LEP càng lớn, thì các dịch vụ ngôn ngữ lại càng cần thiết”.¹³ Khả năng di chuyển an toàn và hiệu quả là một phần không thể thiếu đối với cuộc sống của tất cả cư dân và cần thiết cho sự phát triển kinh tế và sự phát triển của khu vực. Chức năng quy hoạch giao thông của MPO tạo điều kiện cho việc đi lại trong khu vực và cung cấp cho cư dân trong khu vực, bao gồm cả nhóm dân số LEP, các lựa chọn về phương thức di chuyển hàng ngày đến nơi làm việc, nhà ở, dịch vụ xã hội, chăm sóc sức khỏe, giáo dục và giải trí. Ngoài tính an toàn, một số chương trình của cơ quan được đề cập trong phần thảo luận về “tần suất liên

¹³ Bộ Giao thông Hoa Kỳ (USDOT): “Hướng dẫn Chính sách Liên quan đến Trách nhiệm của Bên nhận đối với những Người có Trình độ Tiếng Anh Hạn chế (LEP).” Công Báo Quyền 70, Số 239, Ngày 14 Tháng Mười Hai, 2005.

lạc” nêu trên còn góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống nói chung của toàn thể cư dân trong khu vực quy hoạch – bao gồm cả nhóm dân số LEP.

Ngoài ra, sự tham gia hòa nhập của cộng đồng là một yêu cầu đối với những bên nhận hỗ trợ tài chính liên bang và là ưu tiên quan trọng trong việc xây dựng các kế hoạch MPO, nghiên cứu tiểu vùng và các chương trình, nhằm đảm bảo rằng quy hoạch giao thông đáp ứng nhu cầu của toàn thể cư dân. Việc từ chối quyền tiếp cận các dịch vụ, chương trình và cơ hội tham gia của công chúng sẽ gây ra hậu quả nghiêm trọng đến cuộc sống và hạnh phúc của nhóm dân số LEP

■ YẾU TỐ 4 – NGUỒN HỖ TRỢ VÀ CHI PHÍ

Theo hướng dẫn của USDOT, khi quyết định mức độ dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ cần cung cấp, MPO nên cân bằng giữa nguồn lực tài chính với chi phí cung cấp dịch vụ ngôn ngữ. Là một tổ chức tương đối lớn, H-GAC có khả năng tiếp cận nguồn nhân lực và ngân sách vượt xa khả năng của các MPO và cơ quan công có quy mô nhỏ hơn nhiều. Tuy nhiên, những nguồn lực này không phải là vô hạn và phải được sử dụng một cách thận trọng theo hướng tối ưu chi phí nhất để cung cấp các dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ chất lượng, chính xác và kịp thời.

Phân tích bốn yếu tố cho thấy có nhu cầu dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ rất lớn trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC. Tuy nhiên, các cơ quan tiếp nhận tài trợ liên bang không có nghĩa vụ phải cung cấp dịch vụ hỗ trợ ngôn ngữ cho tất cả các nhóm ngôn ngữ được đại diện trong khu vực của họ, vì điều này có thể quá tốn kém và tạo gánh nặng cho tổ chức. Phạm vi và sự kết hợp phù hợp các biện pháp hỗ trợ ngôn ngữ mà một cơ quan cần cung cấp sẽ được quyết định cuối cùng bởi nhu cầu hỗ trợ ngôn ngữ đã được đánh giá, cân nhắc so với ngân sách hiện có của tổ chức và chi phí tương đối để triển khai các biện pháp đó.

Các hoạt động tiết kiệm chi phí/chiến lược tối ưu chi phí để cung cấp dịch vụ cho LEP bao gồm đào tạo nhân sự song ngữ để làm thông dịch viên và biên dịch viên; sử dụng dịch vụ thông dịch qua điện thoại và cuộc họp video; đăng tải tài liệu đã biên dịch lên trang web để giảm nhu cầu in ấn; sử dụng chính thức các tình nguyện viên cộng đồng có trình độ; và chia sẻ thông tin và dịch vụ giữa các nhóm ngành. H-GAC áp dụng phối hợp các chiến lược này, theo yêu cầu của dự án và cộng đồng mục tiêu, nhằm tối ưu hóa các nguồn lực dành cho việc hỗ trợ ngôn ngữ cho cư dân trong khu vực.

PHÂN TÍCH BẾN ĐỖ AN TOÀN

Phân tích “Bến đỗ An toàn” được Bộ Tư pháp Hoa Kỳ (DOJ) đề xuất nhằm thiết lập một tiêu chuẩn khách quan để hướng dẫn các bên nhận hỗ trợ tài chính liên bang trong việc xây dựng chính sách biên dịch tài liệu quan trọng phù hợp với tổ chức. Học thuyết bến đỗ an toàn quy định rằng bằng chứng mạnh mẽ của việc tuân thủ nghĩa vụ dịch thuật tài liệu là khi một tổ chức biên dịch các tài liệu văn bản quan trọng sau:

- (1) cho mỗi nhóm ngôn ngữ được gặp chiếm năm phần trăm (5%) tổng nhóm dân số đủ điều kiện được phục vụ, hoặc
- (2) cho mỗi nhóm ngôn ngữ được gặp có ít nhất 1,000 người bản ngữ là LEP;
tùy theo nhóm nào ít hơn.

Bảng 4 được trích từ Ước tính 5 Năm 2011 - 2015 của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ (ACS). Mặc dù nội dung là dữ liệu cũ, nhưng bảng này cung cấp thông tin chi tiết về các ngôn ngữ được sử dụng ở khu vực Houston và có giá trị cung cấp thông tin cho việc phân tích bến đỗ an toàn. Bảng 4 cho thấy hơn hai mươi (20) nhóm ngôn ngữ trong khu vực có hơn 1,000 người bản ngữ là LEP. Chỉ có người nói tiếng Tây Ban Nha và tiếng Việt đạt ngưỡng 5% dân số, tiếp theo là người nói tiếng Trung. Ngưỡng 5% dẫn đến số lượng ngôn ngữ cần dịch ít hơn so với ngưỡng 1,000 người bản ngữ, và thể hiện cơ sở bến đỗ an toàn thực tế hơn để xác định chính sách biên dịch tài liệu quan trọng, so với việc sử dụng thước đo tuyệt đối là 1,000 người.

Các ngôn ngữ Bến đỗ An toàn được xác định để biên dịch các tài liệu quan trọng của H-GAC là tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt và tiếng Quan Thoại. Ba ngôn ngữ này kết hợp tạo thành các ngôn ngữ được 90% dân số trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC sử dụng, được phân loại là có trình độ tiếng Anh hạn chế.

BẢNG 4
Nhóm dân số Không nói Tiếng Anh trong Khu vực Quy hoạch H-GAC

Ngôn ngữ Mẹ đẻ Phổ biến của Cư dân LEP Từ Năm tuổi Trở lên	Tổng Khu vực	Tỷ lệ Nhóm dân số LEP
Tiếng Tây Ban Nha: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	799,676	80.51%
Tiếng Việt: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	56,668	5.71%
Tiếng Trung: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	35,308	3.55%
Tiếng Urdu: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	10,588	1.07%
Các Ngôn ngữ Châu Á Khác: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	10,534	1.06%
Tiếng Ả Rập: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	9,527	0.96%
Các Ngôn ngữ Châu Phi: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	9,367	0.94%
Tiếng Tagalog: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	7,686	0.77%
Các Ngôn ngữ Ấn Độ khác: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	6,690	0.67%
Tiếng Hindi: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	6,197	0.62%
Tiếng Hàn: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	5,400	0.54%
Tiếng Gujarati: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	4,797	0.48%
Tiếng Pháp (Patois, Cajun): Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	4,299	0.43%
Tiếng Ba Tư: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	4,126	0.42%
Tiếng Nga: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	2,685	0.27%
Tiếng Môn-Khmer, Campuchia: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	2,271	0.23%
Tiếng Bồ Đào Nha: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	2,052	0.21%
Tiếng Nhật: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	2,022	0.20%
Các Ngôn ngữ Đảo Thái Bình Dương khác: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	1,686	0.17%
Tiếng Thái: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	1,532	0.15%
Tiếng Đức: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	1,450	0.15%
Các Ngôn ngữ Ấn-Âu khác: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	1,250	0.13%
Tiếng Ý: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	1,147	0.12%
Tiếng Creole Pháp: Nói Tiếng Anh ở dưới mức “rất tốt”	1,017	0.10%

Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm 2011-2015 của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ

CUNG CẤP HỖ TRỢ NGÔN NGỮ CHO LEP

Dịch vụ hỗ trợ Ngôn ngữ của H-GAC dành cho nhóm LEP được cung cấp theo hai cách:

- (1) Thông dịch bằng lời (bao gồm Ngôn ngữ ký hiệu Mỹ) và
- (2) Biên dịch các văn bản quan trọng, thông báo và các thông tin quan trọng khác.

Chính sách của Hội đồng Khu vực Houston-Galveston là không ai bị loại trừ khỏi việc tham gia hoặc bị từ chối các quyền lợi của chương trình, hoặc bị phân biệt đối xử trong bất kỳ chương trình hoặc hoạt động nào của H-GAC do chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia. Trong đó bao gồm những cá nhân không thể giao tiếp thành thạo bằng tiếng Anh vì nguồn gốc quốc gia, thường được gọi là những người có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP). H-GAC nhận thấy rằng để phục vụ hiệu quả cho cư dân LEP trong khu vực quy hoạch, thường cần phải giao tiếp với họ bằng ngôn ngữ chính mà họ thành thạo. Biện pháp trợ giúp đặc biệt do cơ quan này cung cấp cho cộng đồng không nói tiếng Anh bao gồm:

- Biên dịch các thông báo về sự kiện và tờ rơi sang các ngôn ngữ không phải tiếng Anh, tùy theo nhu cầu của chương trình;
- Biên dịch các tài liệu quan trọng, báo cáo, tài liệu tiếp thị và tiếp cận cộng đồng, cũng như các trang web mục tiêu sang các ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh;
- Cung cấp thông dịch viên Ngôn ngữ ký hiệu Mỹ tại các sự kiện họp công khai;
- Cung cấp thông dịch viên ngôn ngữ tại các cuộc họp công khai – khi có thông báo trước ít nhất 48 tiếng;
- Xác định và phân công nhân sự song ngữ có thể biên dịch tài liệu và thông dịch bằng lời theo thời gian thực khi cần;
- Cập nhật định kỳ cơ sở dữ liệu điều tra dân số và hồ sơ bản đồ về vị trí của LEP để hỗ trợ hiệu quả cho các hoạt động tiếp cận cộng đồng và phổ biến thông tin quan trọng của chương trình;
- Áp dụng các hoạt động thực tiễn hiệu quả nhất để tiếp cận và thu hút sự tham gia của 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 tính hiệu quả của kế hoạch sự tham gia của công chúng để đánh giá xem kế hoạch này có thành công trong việc tạo cơ hội tham gia có ý nghĩa cho nhóm dân số LEP hay không.

Quý vị có thể xem Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ H-GAC tại địa chỉ: . <https://www.h-gac.com/Language-Access-Plan>

2.11 ĐẠI DIỆN NHÓM THIỂU SỐ TRONG CÁC BAN QUY HOẠCH VÀ TƯ VẤN

Một cách thiết thực để đảm bảo rằng nhu cầu và ưu tiên của cộng đồng thiểu số và các cộng đồng khác chưa được phục vụ đúng mức được lắng nghe và sẽ được cân nhắc một cách có ý nghĩa trong quá trình ra quyết định quy hoạch giao thông là chỉ định đại diện của những cộng đồng này vào ban quy hoạch hoặc ban cố vấn của tổ chức quy hoạch. Hội đồng Khu vực Houston-Galveston công nhận và đón nhận các mục tiêu của quy định liên bang Title 49 CFR 21.5(b)(1)(vii), trong đó nghiêm cấm bên nhận hỗ trợ tài chính liên bang từ chối cho một người có cơ hội phục vụ trong ban quy hoạch, cố vấn hoặc phòng ban tương tự có vai trò không thể thiếu trong một chương trình, vì lý do chủng tộc, màu da hoặc nguồn gốc quốc gia.

Hướng dẫn về Title VI của FTA yêu cầu các bên thứ cấp nhận tài trợ liên bang có “các hội đồng, hội đồng cố vấn hoặc ủy ban quy hoạch liên quan đến giao thông công cộng, phi dân cử, trong đó thành viên *do bên nhận thứ cấp bầu chọn*” (nhấn mạnh thêm) phải nộp một bảng trình bày thành phần chủng tộc của các ban đó và mô tả về những hoạt động khuyến khích sự tham gia của các cá nhân từ các nhóm dân tộc/chủng tộc thiểu số. Tuy nhiên, cũng có hội đồng quy hoạch, hội đồng cố vấn hoặc ủy ban không liên quan đến giao thông công cộng, phi dân cử mà H-GAC lựa chọn thành viên.

HỘI ĐỒNG QUY HOẠCH H-GAC

Hai hội đồng quy hoạch cung cấp hướng dẫn và giám sát chung, và chịu trách nhiệm phê duyệt các chương trình, chính sách và chi tiêu của Hội đồng Khu vực Houston-Galveston:

- (1) Ban Giám đốc Hội đồng Khu vực Houston-Galveston (“Ban”), và
- (2) Hội đồng Chính sách Giao thông (“TPC”).

Mỗi phòng ban ra quyết định này đều có điều lệ nêu rõ những ai đủ điều kiện trở thành thành viên. Một yêu cầu chung ở cả hai phòng ban là đại diện chính phải là viên chức dân cử của một cơ quan chính quyền địa phương hoặc viên chức cấp cao của một cơ quan công tham gia chương trình. Điều lệ của Ban Giám đốc H-GAC và Hội đồng Chính sách Giao thông có trong tài liệu này ở Phụ lục đính kèm 5. Phần tiếp theo sẽ mô tả về trách nhiệm và các yêu cầu cơ bản để trở thành thành viên của mỗi cơ quan.

O BAN GIÁM ĐỐC

Hội đồng Khu vực Houston-Galveston là một trong những ủy ban quy hoạch khu vực lớn nhất tại Hoa Kỳ, với khu vực phục vụ trải dài trên 13 quận, bao gồm 177 thành phố và 84 Học khu Độc lập. Hội đồng này được điều hành bởi một Ban Giám đốc chịu trách nhiệm về các chính sách và chương trình chung của Hội đồng Chính quyền H-GAC và kiểm soát ngân quỹ của Hội đồng. Ban Giám đốc tổ chức họp hàng tháng, với tư cách là ủy ban quy hoạch khu vực, để thảo luận và giải quyết các vấn đề liên quan đến sự tăng trưởng và phát triển khu vực; xác định và ưu tiên các cơ hội tài trợ; cung cấp dịch vụ trực tiếp cho các tổ chức thành viên, đồng thời thúc đẩy sự an toàn và phúc lợi của người dân sống trong khu vực gồm mười ba quận của Hội đồng Khu vực Houston-Galveston.

Tư cách thành viên

Tư cách thành viên trong cơ quan gồm 37 thành viên này chỉ giới hạn ở các viên chức dân cử của Tòa Ủy viên Quận, các thành viên dân cử của Hội đồng Thành phố và ủy viên của các Học khu Độc lập thuộc Hội đồng Chính quyền.¹⁴

O HỘI ĐỒNG CHÍNH SÁCH GIAO THÔNG

Hội đồng Chính sách Giao thông là ủy ban chính sách cho Tổ chức Quy hoạch Đô thị (MPO) của H-GAC, bao gồm tám quận. TPC đưa ra hướng dẫn về chính sách và điều phối các hoạt động quy hoạch giao thông đa phương thức của Sở Giao thông Texas (TxDOT) và H-GAC khi họ hợp tác với chính quyền thành phố và quận, Cơ quan Quản lý Phương tiện Công cộng Đô thị Quận Harris (METRO), các tổ chức chính phủ có mục đích đặc biệt và các đối tác khác trong khu vực. TPC là diễn đàn thảo luận công khai liên quan đến quy hoạch giao thông và lựa chọn các dự án đường cao tốc và phương tiện giao thông công cộng để được phê duyệt nhận tài trợ liên bang. Ngoài ra, TPC còn phê duyệt các kế hoạch giao thông dài hạn và ngắn hạn trên toàn khu vực và chương trình công tác quy hoạch thống nhất cho MPO. Hội đồng của H-GAC đóng vai trò là cơ quan tài chính cho TPC.

Tư cách thành viên

TPC bao gồm 29 thành viên được bầu bằng hình thức bỏ phiếu, họ phải là viên chức dân cử tại địa phương, viên chức cấp cao của các cơ quan công quản lý hoặc vận hành dịch vụ giao thông chính trong Khu vực Quản lý Giao thông Houston-Galveston và viên chức cấp cao của TxDOT.¹⁵ Đối với các thành phố và quận chỉ có thể có một thành viên đại diện, thành viên đó phải là viên chức dân cử cấp cao nhất, viên chức hành chính cấp cao nhất hoặc viên chức cấp cao tương đương. Đối với các thành phố hoặc quận có nhiều hơn một đại diện, các thành viên được bầu bằng hình thức bỏ phiếu khác phải là viên chức cấp cao trong cơ quan điều hành.

Mỗi thành viên trong số 29 thành viên chính của TPC phải có một người thay thế được tính là thành viên được bầu bằng hình thức bỏ phiếu và xuất hiện khi người đại diện chính vắng mặt. Người thay thế phải được bổ nhiệm theo cách thức giống như thành viên chính và phải là viên chức dân cử trong chính quyền địa phương, viên chức cấp cao của cơ quan công quản lý hoặc vận hành dịch vụ giao thông chính trong khu vực quản lý giao thông Houston-Galveston hoặc viên chức cấp cao của TxDOT.

2.12 HOẠT ĐỘNG KHUYẾN KHÍCH SỰ THAM GIA CỦA NHÓM THIỂU SỐ

TIỂU BAN H-GAC

Các ủy ban chính sách của H-GAC có các tiểu ban thường trực và đôi khi thành lập các hội đồng chuyên trách, giữ vai trò cố vấn để giúp các ban hoạch định chính sách hoàn thành trách nhiệm. Các tiểu ban và hội đồng chuyên trách cố vấn cho cơ quan mẹ về các vấn đề kỹ thuật và quy hoạch theo sự phân công. Các thành viên

¹⁴ Điều lệ của Ban Giám đốc H-GAC.

¹⁵ Điều lệ của Hội đồng Chính sách Giao thông H-GAC

của ủy ban chính sách sẽ quyết định ai là người đại diện trong các tiểu ban này và sẽ phê duyệt mọi đề cử với tư cách nhóm. H-GAC cùng với nhiều ý kiến khác kêu gọi ủy ban chính sách cân nhắc các ứng cử viên có thể làm tăng tính đa dạng cho các tiểu ban khi đề cử.



2.13 QUY TRÌNH TUÂN THỦ CỦA BÊN NHẬN THỨ CẤP

H-GAC thực hiện các bước chủ động để đảm bảo rằng các bên nhận thứ cấp và cố vấn biết các quy định của Title VI và họ phải tuân thủ luật chống phân biệt đối xử liên bang trong quá trình tham gia. Sự tuân thủ được tạo điều kiện thông qua cố vấn trực tiếp cũng như các chính sách và hoạt động được mô tả dưới đây:

- Tất cả các hợp đồng, yêu cầu đề xuất (RFP) và yêu cầu về trình độ (RFQ) đều có nội dung không phân biệt đối xử theo Title VI.
- Tất cả các bên nhận thứ cấp và cố vấn đều được thông báo về mục tiêu DBE của H-GAC liên quan đến các doanh nghiệp nhỏ thuộc sở hữu của nhóm người thiểu số và phụ nữ.
- Sau khi thực hiện thỏa thuận hợp đồng, bên nhận thứ cấp và nhà thầu sẽ nộp tuyên bố chứng nhận và đảm bảo Không phân biệt đối xử theo Title VI, trong đó cho biết họ sẽ tiến hành các hoạt động ký kết hợp đồng với bên thứ ba một cách công bằng và cởi mở, bao gồm cả việc sử dụng các doanh nghiệp DBE.
- Bên nhận thứ cấp và cố vấn thực thi chứng chỉ cho thấy họ đang tuân thủ mọi yêu cầu theo 49 CFR Phần 21.
- Thông tin liên quan đến hoạt động của bên nhận thứ cấp được thu thập thông qua các báo cáo tiến độ hàng tháng, đánh giá tài liệu, tham quan thực địa và kiểm toán tài chính do người quản lý dự án và người quản lý hợp đồng thực hiện.
- Mọi khiếu nại về việc bên nhận thứ cấp hoặc nhà thầu vi phạm Title VI sẽ được Điều phối viên Title VI điều tra và giải quyết.
- Bên nhận thứ cấp hoặc cố vấn có chương trình bị phát hiện có thiếu sót hoặc không tuân thủ Title VI sẽ được thông báo để tự nguyện khắc phục thiếu sót trong vòng 90 ngày kể từ ngày tiếp nhận thông báo. Biện pháp can thiệp của H-GAC có thể bao gồm việc cung cấp thông tin, hỗ trợ kỹ thuật và/hoặc hướng dẫn thực tiễn về cách đạt tuân thủ.
- Nếu bên nhận thứ cấp hoặc cố vấn không khắc phục thiếu sót trong chương trình trong thời gian quy định, H-GAC có thể thực hiện các biện pháp khắc phục phù hợp theo quy định trong thỏa thuận hợp đồng.
- H-GAC cung cấp thông tin cho các doanh nghiệp nhỏ, doanh nghiệp yếu thế, doanh nghiệp thuộc sở hữu của nhóm thiểu số, phụ nữ và cựu chiến binh khuyết tật về cách cạnh tranh nhằm đạt hợp đồng tư vấn.

CHƯƠNG 3

YÊU CẦU CỤ THỂ ĐỐI VỚI MPO

Hướng dẫn của FTA yêu cầu MPO cung cấp hồ sơ nhân khẩu học của khu vực đô thị, bao gồm vị trí của các thành viên trong nhóm thiểu số, mô tả cách xác định và cân nhắc nhu cầu di chuyển của những cư dân dễ bị tổn thương trong quá trình quy hoạch, thảo luận về quy trình phân tích mà MPO sử dụng để xác định và phản ứng với các lợi ích và gánh nặng khác nhau của các khoản đầu tư vào giao thông đối với các nhóm kinh tế xã hội khác nhau, và các chiến lược được sử dụng để tích hợp Title VI và Công lý Môi trường vào các chương trình, kế hoạch và hoạt động của cơ quan quy hoạch.

3.1 ĐẶC ĐIỂM NHÂN KHẨU HỌC CỦA KHU VỰC QUY HOẠCH ĐÔ THỊ

Khu vực quy hoạch đô thị H-GAC bao gồm tám quận – Quận Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery và Waller. Khu vực này liên tục được xếp hạng là một trong những khu vực phát triển nhanh nhất cả nước, nhờ lượng di cư ròng cao (cả trong nước và quốc tế) và tỷ lệ gia tăng tự nhiên dương. Dân số của khu vực này tăng từ khoảng 3.1 triệu người vào năm 1980 lên hơn 7.1 triệu người vào năm 2022 – tăng khoảng 129%. Sự thay đổi dân số này nghĩa là trung bình có thêm gần một triệu cư dân mới trong mỗi thập kỷ. Xu hướng tăng trưởng dân số trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC dự kiến sẽ tiếp tục diễn ra trong tương lai. Dự báo nhân khẩu học của H-GAC cho thấy dân số của khu vực này có thể đạt mức 13.7 triệu cư dân vào năm 2050.¹⁶

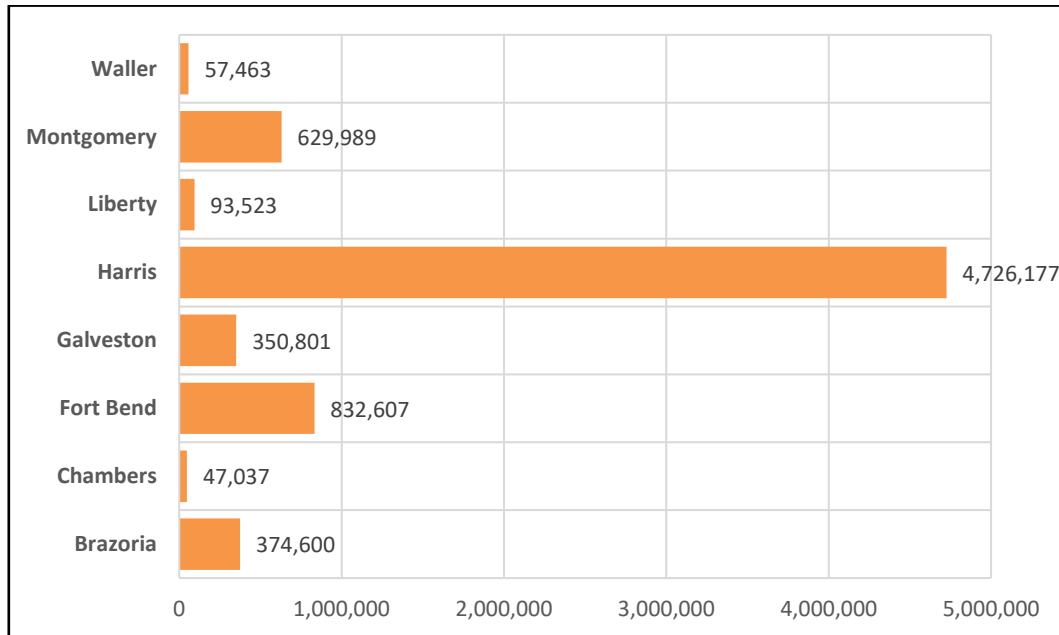
ĐẶC ĐIỂM DÂN SỐ

Quận Harris là quận đông dân nhất ở Tiểu bang Texas và là quận đông dân thứ ba ở Hoa Kỳ. Quận lỵ của quận này là Thành phố Houston, đây là thành phố lớn nhất Texas và là thành phố lớn thứ tư ở Hoa Kỳ. Với tổng cộng khoảng 4,726,177 cư dân,¹⁷ Quận Harris chiếm 66.4% dân số của toàn bộ khu vực quy hoạch đô thị H-GAC (Hình minh họa 8). Ngoài ra, dân số của Quận Harris gần gấp sáu (6) lần so với dân số của quận đông dân thứ hai là Quận Fort Bend, với 832,607 cư dân. Ngoài ra, dân số của Quận Harris gấp hơn một trăm (100) lần dân số của Quận Chambers, với chỉ 47,037 cư dân, đây cũng là quận ít dân nhất trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC.

¹⁶ Dự báo Tăng trưởng Khu vực của Hội đồng Khu vực Houston-Galveston, 2020.

¹⁷ Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022.

Hình minh họa 8
Phân bố Dân số tại Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston – Theo Quận



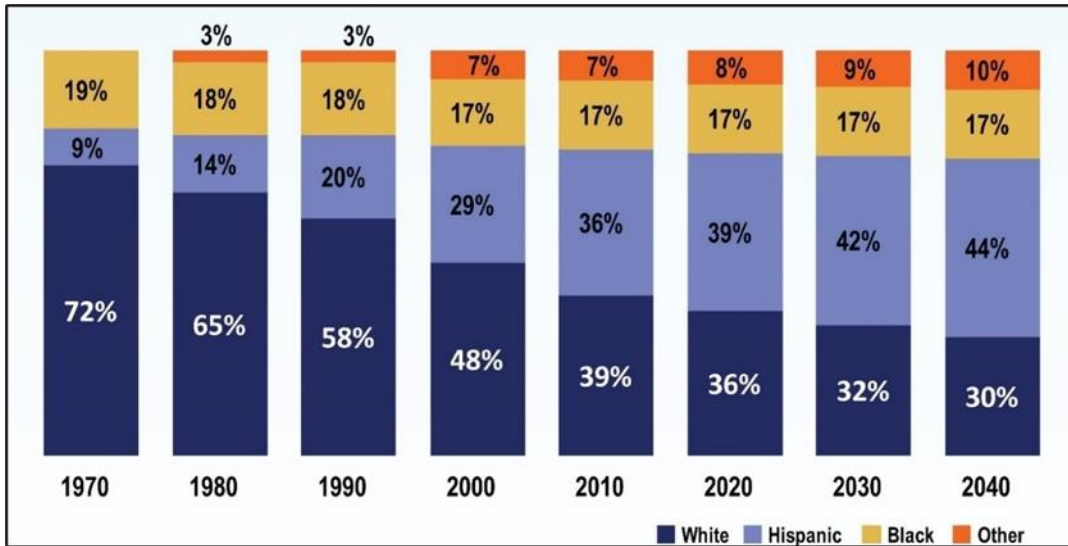
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Sự đa dạng về chủng tộc và sắc tộc

Theo thời gian, khu vực quy hoạch đô thị Houston ngày càng đa dạng hơn và hiện có đa số là người thiểu số. Mặc dù, trước đây cư dân da trắng, không phải gốc Tây Ban Nha chiếm đa số, nhưng tỷ lệ của họ trong khu vực này đã giảm dần và dự kiến sẽ tiếp tục xu hướng này trong tương lai (Hình minh họa 9). Tỷ lệ cư dân Da đen vẫn giữ ở mức tương đối ổn định, tuy nhiên tỷ lệ cư dân gốc Tây Ban Nha/La-tinh tiếp tục gia tăng đáng kể. Các quận đô thị - Quận Harris và Fort Bend - có dân số thiểu số cao nhất, và cư dân Da trắng vẫn là nhóm chủng tộc chiếm đa số ở các khu vực đô thị nhỏ hơn cũng như các quận nông thôn trong khu vực (Bảng 5).

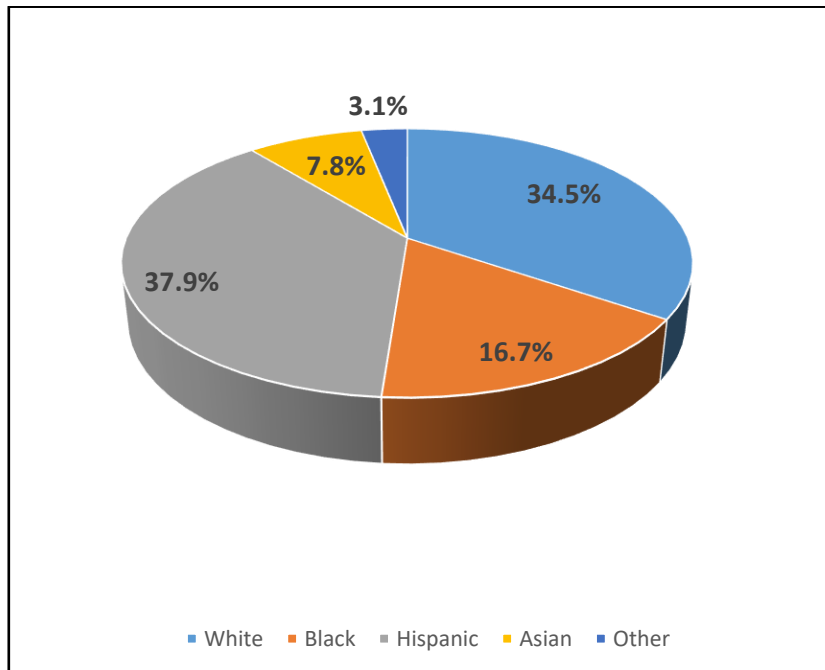
Nhìn chung, dân số ở khu vực quy hoạch đô thị Houston có thể được mô tả là vùng thiểu số-đa số. Tỷ lệ chủng tộc/sắc tộc là 34.5% người Da trắng, 37.9% người gốc Tây Ban Nha, 16.7% người Da đen hoặc người Mỹ gốc Phi, 7.8% người Châu Á và 3.1% khác (Hình minh họa 10). Bảng 6 cho thấy phân tích dân số theo chủng tộc/sắc tộc ở cấp độ chi tiết hơn.

Hình minh họa 9
Thay đổi Dự kiến về Thành phần chủng tộc/sắc tộc trong Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ Dự báo Phát triển Khu vực H-GAC, 2020.

Hình minh họa 10
Thành phần chủng tộc/sắc tộc của Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Bảng 6
Thành phần chủng tộc/sắc tộc của Dân số ở Khu vực Quy hoạch H-GAC

Dân số theo Chủng tộc/Sắc tộc	Quận Brazoria		Quận Chambers		Quận Fort Bend		Quận Galveston	
	Dân số	% trong Quận	Dân số	% trong Quận	Dân số	% trong Quận	Dân số	% trong Quận
Chỉ người Da trắng	163,226	43.6%	29,946	63.7%	251,890	30.3%	193,351	55.1%
Chỉ người Da đen/Mỹ gốc Phi	56,112	15.0%	3,322	7.1%	166,340	20.0%	42,169	12.0%
Chỉ người Mỹ Bản địa/Alaska	766	0.2%	46	0.1%	885	0.1%	457	0.1%
Chỉ người Châu Á	26,256	7.0%	649	1.4%	175,751	21.1%	11,706	3.3%
Chỉ người Hawaii/người	46	0.0%	0	0.0%	374	0.0%	628	0.2%
Khác	685	0.2%	0	0.0%	2,634	0.3%	1,458	0.4%
Hai Chủng tộc Trở lên	7,956	2.1%	1,214	2.6%	25,623	3.1%	10,123	2.9%
Gốc Tây Ban Nha	119,553	31.9%	11,860	25.2%	209,110	25.1%	90,909	25.9%
Tổng Dân số	374,600	100%	47,037	100%	832,607	100%	350,801	100%

Dân số theo Chủng tộc/Sắc tộc	Quận Harris		Quận Liberty		Quận Montgomery		Quận Waller	
	Dân số	% trong Quận	Dân số	% trong Quận	Dân số	% trong Quận	Dân số	% trong Quận
Chỉ người Da trắng	1,306,481	27.6%	52,962	56.6%	392,546	62.3%	23,290	40.5%
Chỉ người Da đen/Mỹ gốc Phi	872,237	18.5%	7,821	8.4%	33,413	5.3%	14,102	24.5%
Chỉ người Mỹ Bản địa hoặc	5,624	0.1%	175	0.2%	627	0.1%	54	0.1%
Chỉ người Châu Á	330,740	7.0%	415	0.4%	20,033	3.2%	877	1.5%
Chỉ người Hawaii/người	2,357	0.0%	21	0.0%	277	0.0%	9	0.0%
Khác	17,904	0.4%	71	0.1%	1,627	0.3%	194	0.3%
Hai Chủng tộc Trở lên	114,731	2.4%	2,349	2.5%	18,683	3.0%	1,205	2.1%
Gốc Tây Ban Nha	2,076,630	43.9%	29,709	31.8%	162,783	25.8%	15,581	30.9%
Tổng Dân số	4,726,177	100%	93,523	100%	629,989	100%	57,463	100%

Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022.

Bảng 7
Đặc điểm chủng tộc/Sắc tộc của Dân số trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC

Dân số theo Chủng tộc/Sắc tộc	MPO H-GAC	
	Dân số	% MPO
Chỉ người Da trắng	2,413,692	33.9%
Gốc Tây Ban Nha	2,717,759	38.2%
Chỉ người Da đen/Mỹ gốc Phi	1,195,516	16.8%
Chỉ người Chỉ người Mỹ Bản địa hoặc Alaska Bản địa	8,634	0.1%
Chỉ người Châu Á	566,427	8.0%
Chỉ người Hawaii/người Đảo Thái Bình Dương	3,712	0.1%
Khác	24,573	0.3%
Hai Chủng tộc Trở lên	181,884	2.6%
Tổng Dân số:	7,112,197	100%

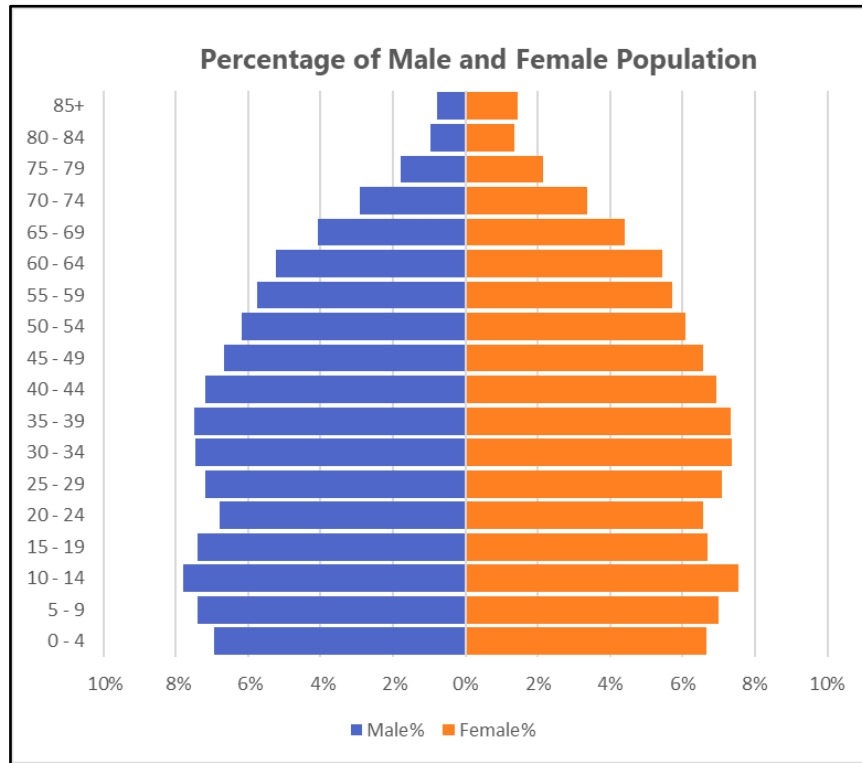
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Thành phần Độ tuổi và Giới tính

Dựa trên kim tự tháp giới tính và độ tuổi của khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston được trình bày bên dưới, dân số có thể được mô tả là "mở rộng", nghĩa là số lượng người ở nhóm tuổi trẻ cao hơn đáng kể so với nhóm lớn tuổi hơn (Hình minh họa 11). Có sự suy giảm đáng kể về dân số ở cả hai giới trong nhóm tuổi từ 15 đến 29. Nguyên nhân chính xác của sự sụt giảm dân số này vẫn chưa được xác định, tuy nhiên di cư có thể là một lý do. Nhìn chung, tỷ lệ cư dân nữ trong khu vực cao hơn một chút so với cư dân nam, ở mức 50.11% so với 49.89%.

Hơn nữa, có sự khác biệt về tỷ lệ nam và nữ trong cư dân ở từng nhóm tuổi khác nhau. Quy mô dân số nam vượt qua dân số nữ ở cả nhóm tuổi rất trẻ và nhóm tuổi hoạt động kinh tế. Tuy nhiên, sự thay đổi diễn ra ở nhóm tuổi 60 – 64, tại nhóm tuổi này, quy mô dân số nữ bắt đầu vượt qua quy mô dân số nam. Sự khác biệt về dân số ở cả hai giới trở nên rõ ràng ở nhóm tuổi lớn hơn, cho thấy nữ giới trong khu vực có thể có tuổi thọ cao hơn nam giới.

Hình minh họa 11
Thành phần Giới tính và Độ tuổi của Dân số trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Phân bố Dân số theo Không gian ở Khu vực Đô thị

H-GAC đã cập nhật bản đồ nhân khẩu học bằng cách sử dụng dữ liệu từ Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ năm 2018-2022, Cục điều tra Dân số Hoa Kỳ. Bản đồ nhân khẩu học cho thấy những khu vực tập trung đông đảo những người thuộc nhóm chủng tộc và sắc tộc thiểu số trong khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston, cũng như nhóm dân số người Da trắng. Nhiều cộng đồng nằm trong phạm vi Thành phố Houston có thể được xác định bằng tên gọi cộng đồng lịch sử của họ, với vai trò hiện tại là “Siêu khu phố”.

Có một phát hiện đáng chú ý từ bản đồ phân bố dân số là một số cộng đồng hòa trộn đến mức không thể phân loại họ theo nhận diện chủng tộc hoặc sắc tộc. Điều này đặc biệt đúng khi xét đến sự tăng trưởng và mở rộng của nhóm dân số gốc Tây Ban Nha/La-tinh trong khu vực. Phần tiếp theo sẽ cung cấp thông tin tổng quan chung về phân bố dân số trong khu vực. Mô tả về từng nhóm dân số không mang tính duy nhất.

- **Cộng đồng người Da đen**

Bản đồ 5 thể hiện sự phân bố về không gian của nhóm dân số người Da đen/người Mỹ gốc Phi trong tám quận thuộc khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston. Trong đó bao gồm một khu vực ngoại ô kéo dài từ Beltway 8/Sam Houston Tollway đến hành lang Grand Parkway; và bao trọn xung quanh trung tâm thành phố. Cư dân người Da đen/người Mỹ gốc Phi cũng có ở một số cụm tập trung tại Quận Fort Bend, phía bắc Quận Brazoria và Galveston, cũng như xung quanh các Thành phố Prairie View, Hempstead và Pinehurst ở Quận Waller.

Trong phạm vi Thành phố Houston, các siêu khu phố nội thành có mật độ người Da đen/người Mỹ gốc Phi cao bao gồm khu vực Greater Third Ward – Macgregor – South Park – Sunnyside về phía nam; khu vực Westchase – Westwood – Sharpstown – Alief về phía tây nam; và khu vực Independence Heights – Acres Home – Greater Fifth Ward – Kashmere Gardens – Denver Harbor – Settegast về phía bắc.

- **Cộng đồng người gốc Tây Ban Nha/La-tinh**

Bản đồ 6 thể hiện sự phân bố về không gian của nhóm dân số người gốc Tây Ban Nha/La-tinh trong tám quận thuộc khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston. Cũng giống như cộng đồng người Da đen/người Mỹ gốc Phi, có nhiều người gốc Tây Ban Nha/La-tinh tập trung ở vùng ngoại ô trải dài từ Beltway 8/Sam Houston Tollway đến hành lang Grand Parkway và đồng thời bao quanh trung tâm thành phố. Tuy nhiên, nhóm dân số gốc Tây Ban Nha/La-tinh phân bố rải rác hơn bất kỳ nhóm thiểu số nào khác. Họ sinh sống ở các cụm tập trung trên khắp quận Montgomery, Waller và Fort Bend, và cũng cư trú với mật độ cao tại một số khu vực của các quận khác giáp ranh với quận Harris.

Trong phạm vi Thành phố Houston, cư dân gốc Tây Ban Nha/La-tinh chiếm đa số ở các khu phố nội thành thuộc “Đầu phía Đông”, chẳng hạn như Greater Eastwood, Lawndale, Wayside; Manchester, Northside Village và Gulfton. Tuy nhiên, họ vẫn hòa nhập ở mật độ cao với nhóm dân số người Da đen/người Mỹ gốc Phi và người châu Á ở các siêu khu phố như Sharpstown, Alief và Westchase.

- **Cộng đồng người Châu Á**

Bản đồ 7 thể hiện sự phân bố về không gian của nhóm dân số người Châu Á trong tám quận thuộc khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston. Nhóm dân số châu Á được phân chia rõ ràng hơn so với các nhóm chủng tộc/sắc tộc khác và chủ yếu cư trú ở phía tây khu vực đô thị Houston: gần phía tây ranh giới của cao tốc IH-45 (I-69) N đến SH 288. Cũng giống như cộng đồng người Da đen/người Mỹ gốc Phi và người gốc Tây Ban Nha/La-tinh, có nhiều người Châu Á tập trung ở vùng ngoại ô trải dài từ Beltway 8/Sam Houston Tollway đến hành lang Grand Parkway và đồng thời bao quanh trung tâm thành phố.

Cộng đồng người Châu Á xuất hiện nhiều ở phía tây nam Houston, tại các thành phố ngoại ô Sugarland, Katy và đặc biệt là ở các siêu khu phố Alief – Sharpstown – Westchase, đây là khu vực được biết đến rộng rãi với tên gọi “Khu phố Tàu”. Cộng đồng người Châu Á gồm có kết hợp người dân gốc Ấn Độ, Trung Quốc, Việt Nam và Hàn Quốc.

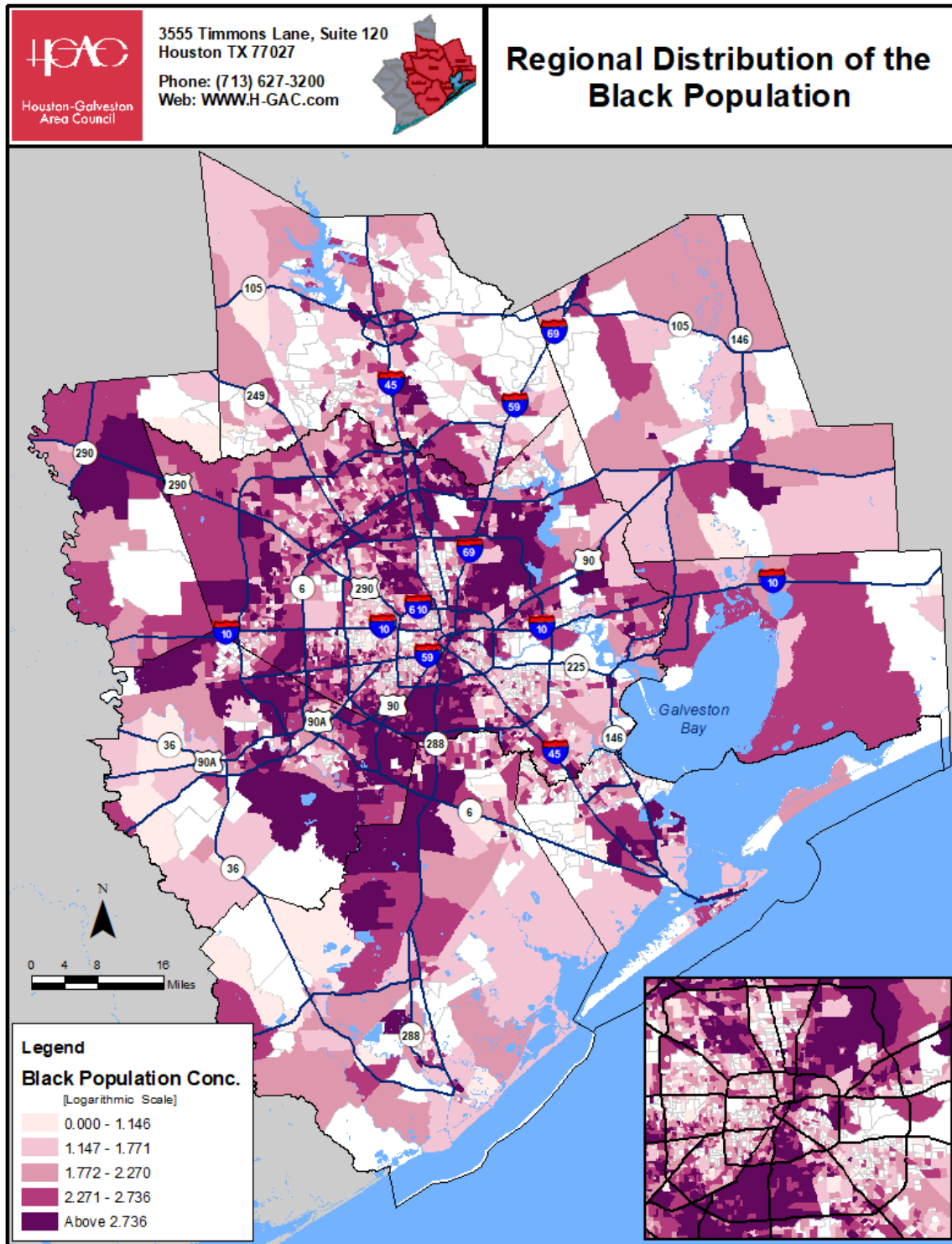
- **Cộng đồng người Da trắng**

Bản đồ 8 thể hiện sự phân bố về không gian của nhóm dân số người Da trắng trong tám quận thuộc khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston. Cư dân Da trắng tập trung rõ rệt ở các cộng đồng ngoại ô dọc Grand Parkway và trong các quận ngoại ô và nông thôn xung quanh Quận Harris. Nhóm dân số da trắng cũng tập trung ở vùng đất ở góc kéo dài về phía tây từ trung tâm thành phố Houston, River Oaks, West Loop và các cộng đồng Bellaire/Meyerland, đến Greater Memorial và đến Thành phố Katy.

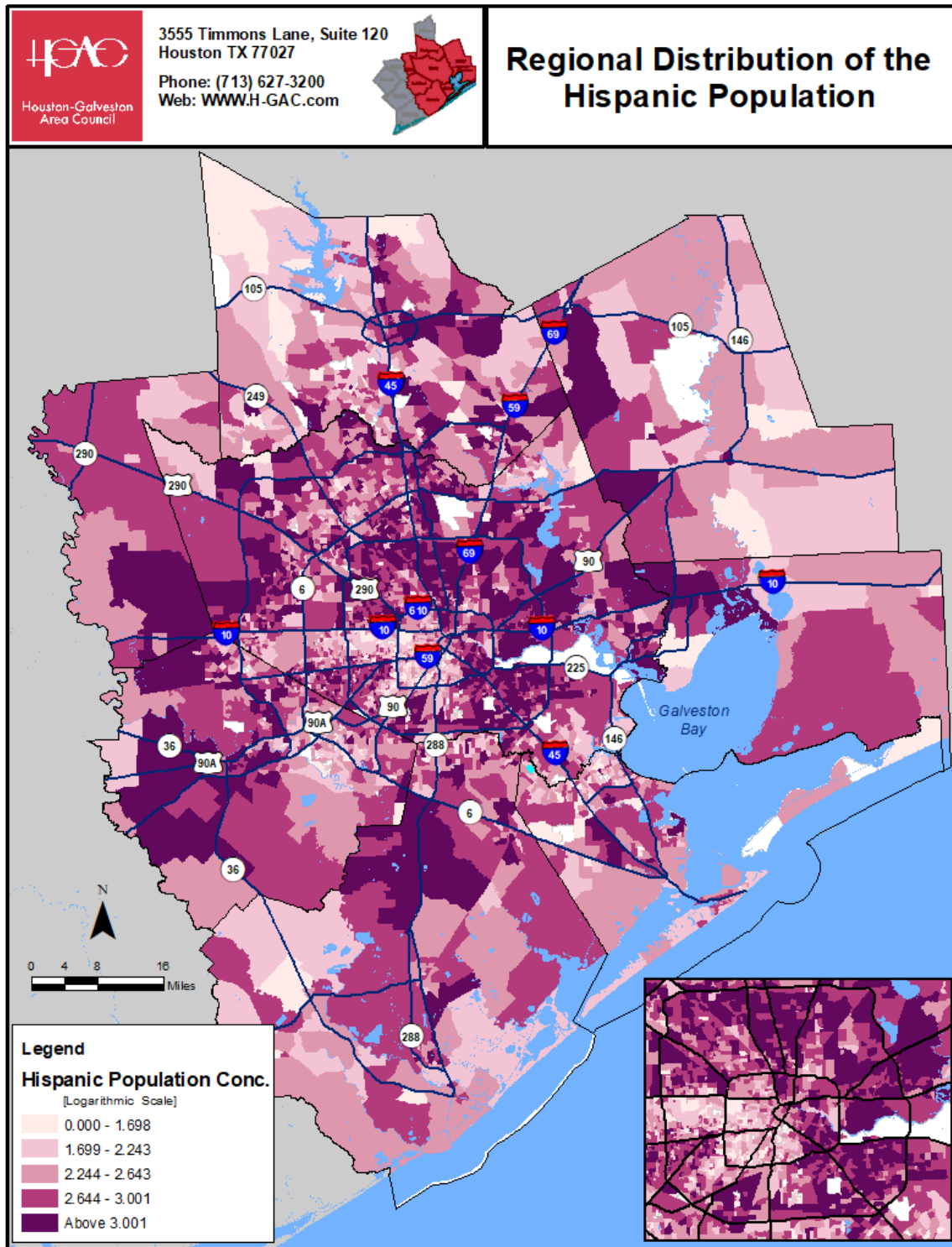


Bản đồ 5

Sự tập trung của Nhóm dân số Da đen – Theo Nhóm-Khối điều tra Dân số



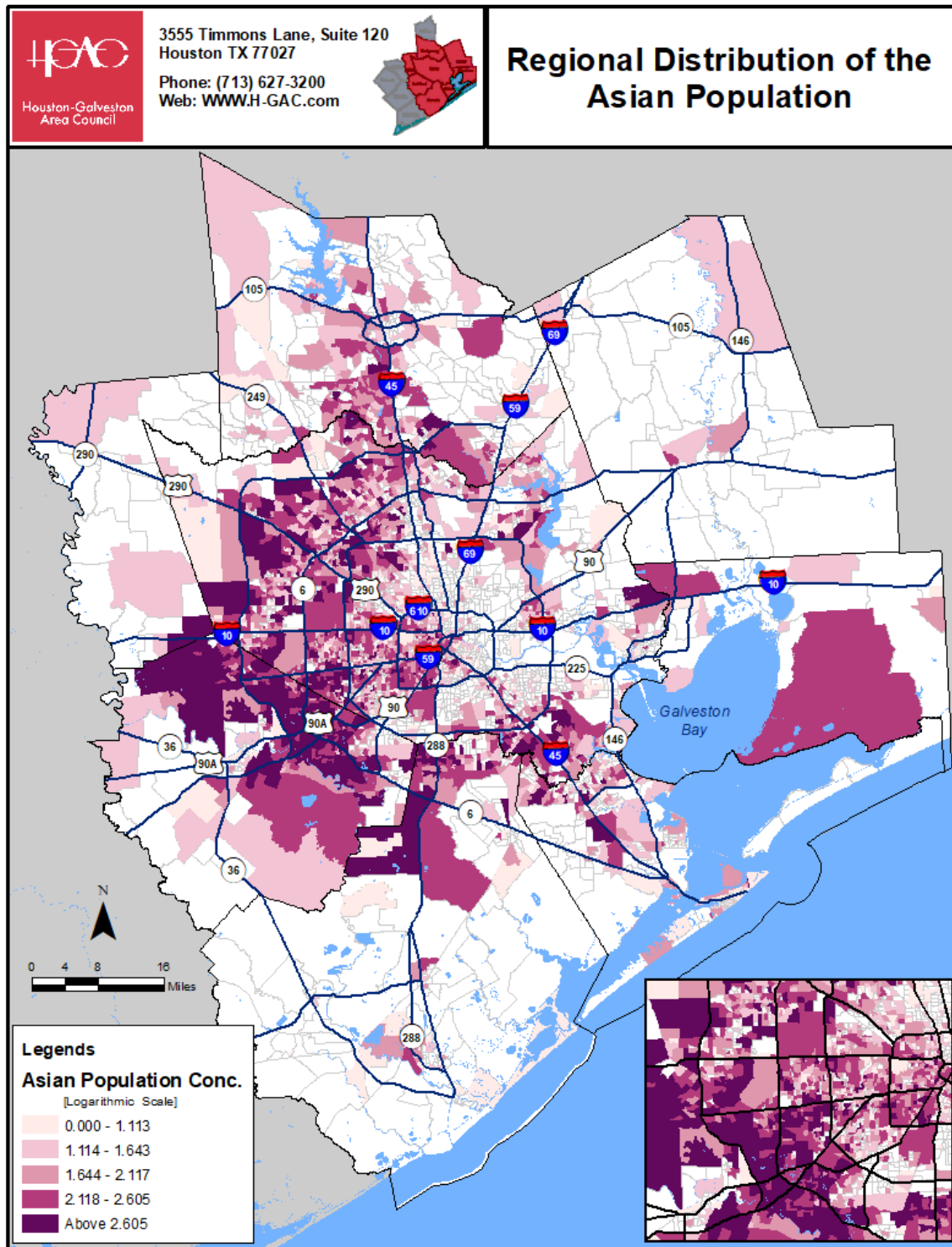
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Bản đồ 7

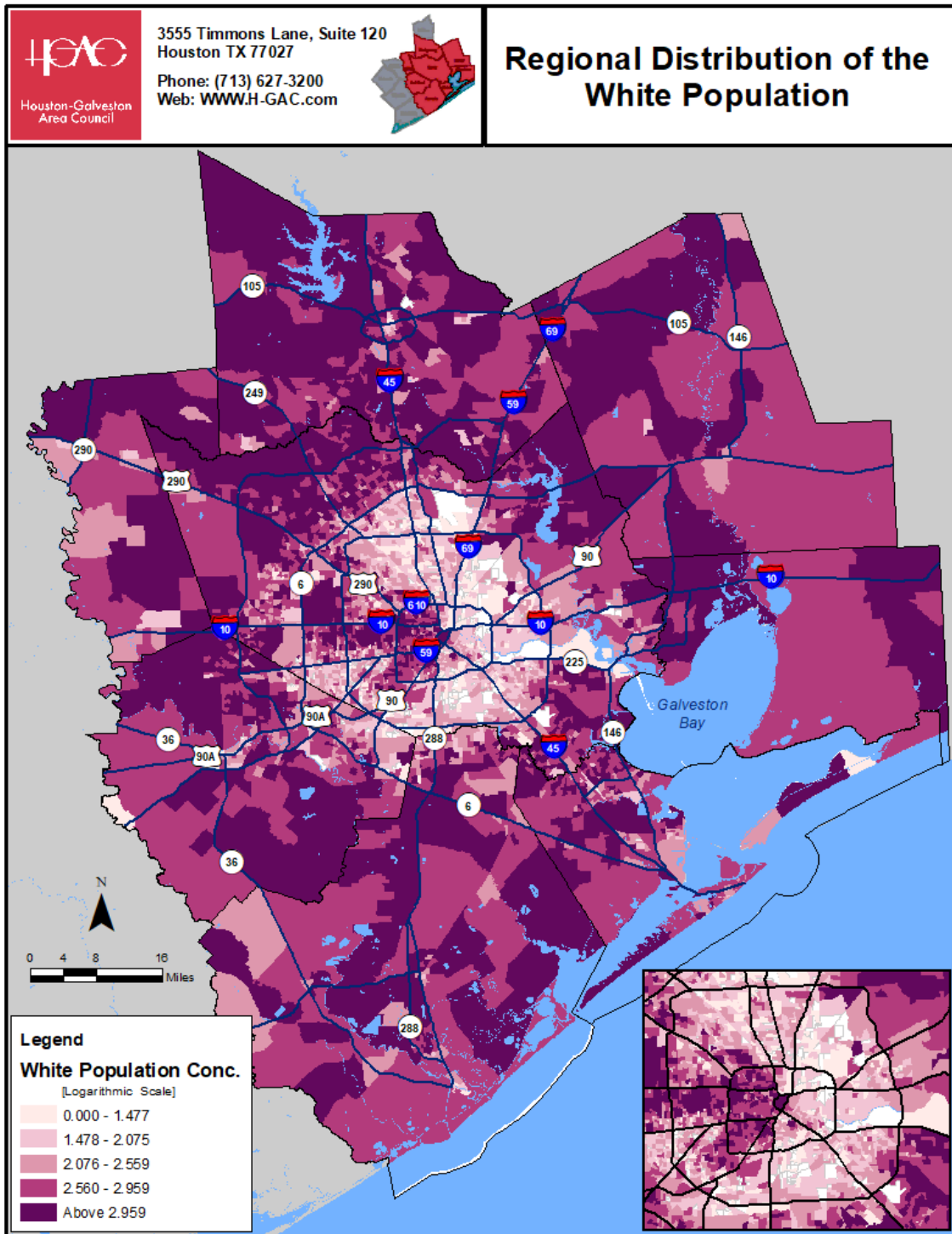
Sự tập trung của Nhóm dân số Châu Á – Theo Nhóm-Khối điều tra Dân số



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Bản đồ 8

Sự tập trung của Nhóm dân số Da trắng – Theo Nhóm-Khối điều tra Dân số



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

3.2 PHÂN TÍCH CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG

H-GAC đã cập nhật bản đồ kinh tế xã hội để phân tích Title VI/Công lý Môi trường bằng cách sử dụng dữ liệu từ Ước tính 5 năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022, Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ. Mục tiêu của phân tích công lý môi trường là hiểu về môi trường và bối cảnh đặc trưng của các cộng đồng bị thiệt thòi. Việc biết nơi sinh sống của các cộng đồng được bảo vệ là vô cùng cần thiết để nhận biết loại tác động xã hội hoặc tác nhân gây căng thẳng về môi trường mà họ phải gánh chịu từ một dự án đường bộ hoặc hoạt động công khác. Ngoài ra, việc hiểu rõ các đặc tính của cộng đồng được bảo vệ có thể giúp định hướng sáng kiến tiếp cận cộng đồng và tác động đến việc lựa chọn hoạt động thu hút sự tham gia để tối đa hóa sự tham gia của họ vào quá trình quy hoạch. Việc có thể xác định nhu cầu và mong muốn của nhóm dân số được bảo vệ sẽ cho phép phân bổ một cách chiến lược các khoản đầu tư giao thông có lợi cho những cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức và tạo điều kiện cho việc lựa chọn các hành động phù hợp nhằm tránh, giảm thiểu hoặc dìm bớt tác động tiêu cực tiềm ẩn đã được xác định của dự án.

Sắc lệnh Hành pháp 12898: “Hoạt động Liên bang nhằm Giải quyết Công lý Môi trường ở các Nhóm Thiểu số và Thu nhập Thấp” định nghĩa nhóm dân số được bảo vệ để giám sát công lý môi trường là các Nhóm Thiểu số, Nhóm Thu nhập Thấp và các Bộ lạc Người Mỹ Bản địa.

ĐỊNH NGHĨA NHÓM DÂN SỐ ĐƯỢC BẢO VỆ

Người Thiểu số:

H-GAC sử dụng định nghĩa của FTA và FHWA về người thiểu số, chi tiết như sau:

- (1) **Người da đen:** người có nguồn gốc từ nhóm chủng tộc da đen ở Châu Phi;
- (2) **Người gốc Tây Ban Nha hoặc La tinh:** người có gốc văn hóa hoặc nguồn gốc từ Mexico, Puerto Rico, Cuba, Trung hoặc Nam Mỹ, hoặc gốc Tây Ban Nha khác, bất kể chủng tộc;
- (3) **Người Mỹ gốc Á:** người có nguồn gốc từ dân tộc bản địa ở Viễn Đông, Đông Nam Á hoặc tiểu lục địa Ấn Độ
- (4) **Người Mỹ Bản địa và người Alaska Bản địa:** người có nguồn gốc từ dân tộc bản địa ở Bắc Mỹ, Nam Mỹ (Bao gồm cả Trung Mỹ) và duy trì bản sắc văn hóa thông qua liên kết bộ lạc hoặc sự công nhận của cộng đồng; và
- (5) **Người Hawaii Bản địa và người Đảo Thái Bình Dương khác:** người có nguồn gốc từ dân tộc bản địa ở Hawaii, Guam, Samoa hoặc các đảo Thái Bình Dương khác.

Tình trạng Thu nhập Thấp:

Thu nhập thấp được định nghĩa là mức thu nhập hộ gia đình bằng hoặc thấp hơn hướng dẫn về mức nghèo hiện hành của Bộ Y tế và Dịch vụ Nhân sinh (HHS) Hoa Kỳ.

PHÂN TÍCH NGƯỠNG

Các cộng đồng nhạy cảm về công lý môi trường trong khu vực quy hoạch H-GAC được xác định thông qua phân tích ngưỡng. Giá trị ngưỡng tập trung đối với khu vực đô thị Houston được xác định là giá trị trung bình của khu vực về chỉ số kinh tế xã hội cộng với một độ lệch chuẩn. Một nhóm-khối điều tra dân số đạt hoặc vượt ngưỡng giá trị này được coi là nhạy cảm với công lý môi trường. Trường hợp ngoại lệ là ngưỡng tập trung nhóm thiểu số. Vì nhóm thiểu số ở khu vực đô thị Houston-Galveston có quy mô lớn, nên mức trung bình khu vực của nhóm dân số này cao tự nhiên. Theo đó, giá trị trung bình khu vực được áp dụng làm ngưỡng tập trung mà không cần chuẩn hóa giá trị độ lệch chuẩn.

Hơn một nửa (2,285 trong số 4,133, tương đương 55.3%) nhóm khối điều tra dân số trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC được xác định là nhạy cảm với công lý môi trường. Các nhóm-khối điều tra công lý môi trường chỉ chiếm chưa đến một phần tư diện tích địa lý của khu vực MPO (23.3%), nhưng lại chiếm hơn một nửa (55.7%) dân số trong khu vực (Bảng 8).

Bảng 8

Sự phân bố Nhóm-Khối Điều tra Dân số Công lý Môi trường theo Thu nhập và Tình trạng Thiểu số

Nhóm-Khối Thiểu số	Tỉ lệ % trên Tất cả Nhóm-Khối	Nhóm-Khối Thu nhập Thấp	Tỉ lệ % trên Tất cả Nhóm-Khối	Nhóm-Khối Công lý Môi	Tỉ lệ % trên Tất cả Nhóm-Khối	Tỉ lệ Công lý Môi trường
2201	53.3%	683	16.5%	2285	55.3%	55.7%

Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022.

* Kết hợp cả các nhóm-khối thiểu số và nhóm-khối thu nhập thấp nhạy cảm với Công lý Môi trường trong cuộc điều tra dân số.

CHỈ SỐ CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG THỨ YẾU

Sắc lệnh Hành pháp 13166 yêu cầu các cơ quan liên bang và bên nhận tài trợ liên bang phải cung cấp biện pháp trợ giúp đặc biệt cho những người có trình độ tiếng Anh hạn chế (LEP) để đảm bảo rằng rào cản ngôn ngữ không ngăn cản họ tiếp cận một cách có ý nghĩa đối với các quyền lợi và cơ hội tham gia vào các chương trình được liên bang hỗ trợ. Giống như Sắc lệnh Hành pháp 12898, sắc lệnh hành pháp LEP là một trong những luật chống phân biệt đối xử của liên bang trong khuôn khổ của chương trình Title VI. Sự yếu thế của LEP thường liên quan đến chủng tộc hoặc nguồn gốc quốc gia, và do đó liên quan đến Title VI, tuy nhiên, đồng thời cũng có quan ngại ở những người được bảo vệ vì mục đích công lý môi trường. Để phục vụ tốt hơn nhu cầu của các nhóm dân cư vốn không được phục vụ thỏa đáng và bị thiệt thòi – những đối tượng mà công tác giám sát công bằng môi trường có thể liên quan đến, H-GAC ghi nhận thêm một số chỉ số xã hội trong các phân tích về công bằng môi trường. Các chỉ số bổ sung này và mức độ liên quan của chúng đến công bằng môi trường gồm có:

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

Thông thường, thách thức về khả năng đi lại và tuổi tác có mối liên hệ với nhau. Khả năng gặp khó khăn về di chuyển gia tăng theo độ tuổi. Ngoài ra, người cao tuổi thường ít có khả năng tự lái xe cá nhân, do đó họ phải phụ thuộc vào dịch vụ giao thông công cộng hoặc vào người khác để di chuyển. Tình trạng cao tuổi có thể trở thành bất lợi rõ rệt đối với nhóm dân cư thiểu số, đặc biệt khi kết hợp với nghèo đói.

Khả năng tiếng Anh hạn chế (Limited English Proficiency, LEP) - *(Những cá nhân từ 5 tuổi trở lên có khả năng giao tiếp bằng Tiếng Anh dưới mức “rất tốt”).*

Việc không thể nói và hiểu Tiếng Anh có thể là rào cản trong việc tiếp cận các dịch vụ giao thông và các quyền lợi khác được cung cấp thông qua hỗ trợ liên bang. Để tránh tình trạng cô lập ngôn ngữ trở thành hạn chế, cần đặc biệt quan tâm đến nhóm dân cư này trong việc truyền tải thông tin về cơ hội tham gia các sự kiện công cộng. Sắc lệnh Hành pháp 13166 và Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964 đều yêu cầu phải có đánh giá này.

Hộ gia đình Không có Xe hơi - *(Hộ gia đình không có ô tô)*

Mặc dù một số người không sử dụng xe hơi do lựa chọn lối sống, nhưng có một nhóm dân cư thực sự phụ thuộc vào giao thông công cộng, buộc phải dựa vào các dịch vụ phương tiện công cộng trong nhu cầu đi lại hàng ngày. Việc sở hữu xe hơi nằm ngoài khả năng của họ do hạn chế về thu nhập và/hoặc tình trạng khuyết tật.

Hộ gia đình do Nữ làm chủ - *(Hộ gia đình có chủ hộ là nữ)*

Hộ gia đình do phụ nữ làm chủ thường có mối tương quan trực tiếp với nghèo đói. Gánh nặng kinh tế đối với các hộ này đặc biệt trầm trọng hơn khi có con nhỏ phụ thuộc.

Trình độ Học vấn Hạn chế (Limited Educational Attainment, LEA) – *(Những người từ 25 tuổi trở lên không có bằng tốt nghiệp trung học).*

Những người có học vấn hạn chế thường có ít lựa chọn nghề nghiệp và, trừ khi có năng lực đặc biệt, thường sẽ rơi vào cảnh nghèo đói. Trình độ học vấn thấp đôi khi đi kèm với khả năng hạn chế trong giao tiếp Tiếng Anh hiệu quả.

Khuyết tật – *(Những người tự báo cáo có tình trạng khuyết tật làm suy giảm khả năng sinh hoạt bình thường).*

Khuyết tật thể chất và các dạng suy giảm khác có thể ảnh hưởng đến khả năng của một người trong việc giữ việc làm, lái xe hơi, hoặc tiếp cận các quyền lợi được cung cấp cho cư dân trong khu vực.

Bảng 9
Các Nhóm Dân số Công bằng Môi trường trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC

Tổng	Dân số Thiểu số	Dân số Thu nhập Thấp	Dân số Cao tuổi	Dân số có Trình độ Học vấn Hạn chế	Hộ gia đình Không có Xe hơi	Hộ gia đình do Nữ làm chủ	Dân số có Khả năng Tiếng Anh Hạn chế	Dân số Khuyết tật
Khu vực Quy hoạch Giao thông Đô thị H-GAC	66.1%	12.7%	20.6%	15.3%	6.1%	28.9%	16.2%	21.9%
Quận Brazoria	56.4%	7.2%	11.0%	11.2%	2.7%	24.2	8.4%	21.5%
Quận Chambers	36.3%	13.3%	8.8%	10.8%	2.5%	17.9%	4.9%	26.0%
Quận Fort Bend	69.7%	7.1%	10.2%	8.5%	2.8%	21.5%	12.8%	17.9%
Quận Galveston	44.9%	11.9%	13.3%	10.3%	5.4%	29.0%	6.2%	21.7%
Quận Harris	72.4%	14.4%	9.8%	17.9%	6.7%	31.4%	19.6%	20.2%
Quận Liberty	43.4%	17.0%	11.0%	21.6%	4.6%	26.4%	11.1%	35.5%
Quận Montgomery	37.7%	9.0%	12.0%	10.2%	3.3%	22.8%	7.6%	23.0%
Quận Waller	59.5%	14.2%	10.6%	13.3%	3.6%	21.9%	8.8%	24.4%

Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022.

Bảng 9 tóm tắt tỷ lệ phần trăm dân số thuộc từng nhóm yếu thế đã được xác định tại các quận khác nhau trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC. Sau đây là phần mô tả khái quát về một số nhóm dân số liên quan đến công bằng môi trường.

Dân số Thiểu số

- Tỷ lệ trung bình toàn vùng đối với dân số thiểu số trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC là 66.1%, cho thấy khu vực đô thị Houston–Galveston là một vùng có đa số dân cư thuộc nhóm thiểu số.
- Quận Harris có tỷ lệ dân cư thiểu số cao nhất, với 72.4% dân số thuộc một nhóm thiểu số. Tiếp theo là Quận Fort Bend, với 69.7% dân số là người thiểu số. Quận có tỷ lệ dân số thiểu số thấp nhất là Quận Chambers, với 36.3%.
- Dân cư thiểu số chiếm đa số tại bốn quận: Brazoria, Fort Bend, Harris và Waller.

Dân số Thu nhập Thấp

- Tỷ lệ trung bình toàn vùng đối với các hộ gia đình có thu nhập dưới chuẩn nghèo là 12.7%.
- Quận Liberty có tỷ lệ hộ nghèo cao nhất trong toàn khu vực quy hoạch đô thị H-GAC, với 17.0% hộ gia đình có thu nhập dưới chuẩn nghèo – cao hơn đáng kể so với mức trung bình toàn vùng.
- Quận Harris (14.4%), Quận Waller (14.2%) và Quận Chambers (13.3%) đều có tỷ lệ hộ nghèo cao hơn mức trung bình toàn vùng.
- Quận Fort Bend có tỷ lệ hộ nghèo thấp nhất (7.1%) mặc dù có tỷ lệ dân số thiểu số cao (69.7%). Quận Brazoria (7.2%) có tỷ lệ hộ nghèo thấp thứ hai, tiếp theo là Quận Montgomery (9.0%).

Dân số Cao tuổi

- Tỷ lệ dân số cao tuổi khá đồng đều giữa các quận thuộc MPO, từ Quận Chambers chỉ có 8.8% dân số là người cao tuổi, đến Quận Galveston có 13.3% dân số là người cao tuổi. Mặc dù có người cao tuổi tập trung nhiều ở các nhóm khối điều tra dân số cụ thể, nhưng không có quận nào có tỷ lệ dân số cao tuổi cao hơn mức trung bình của khu vực.

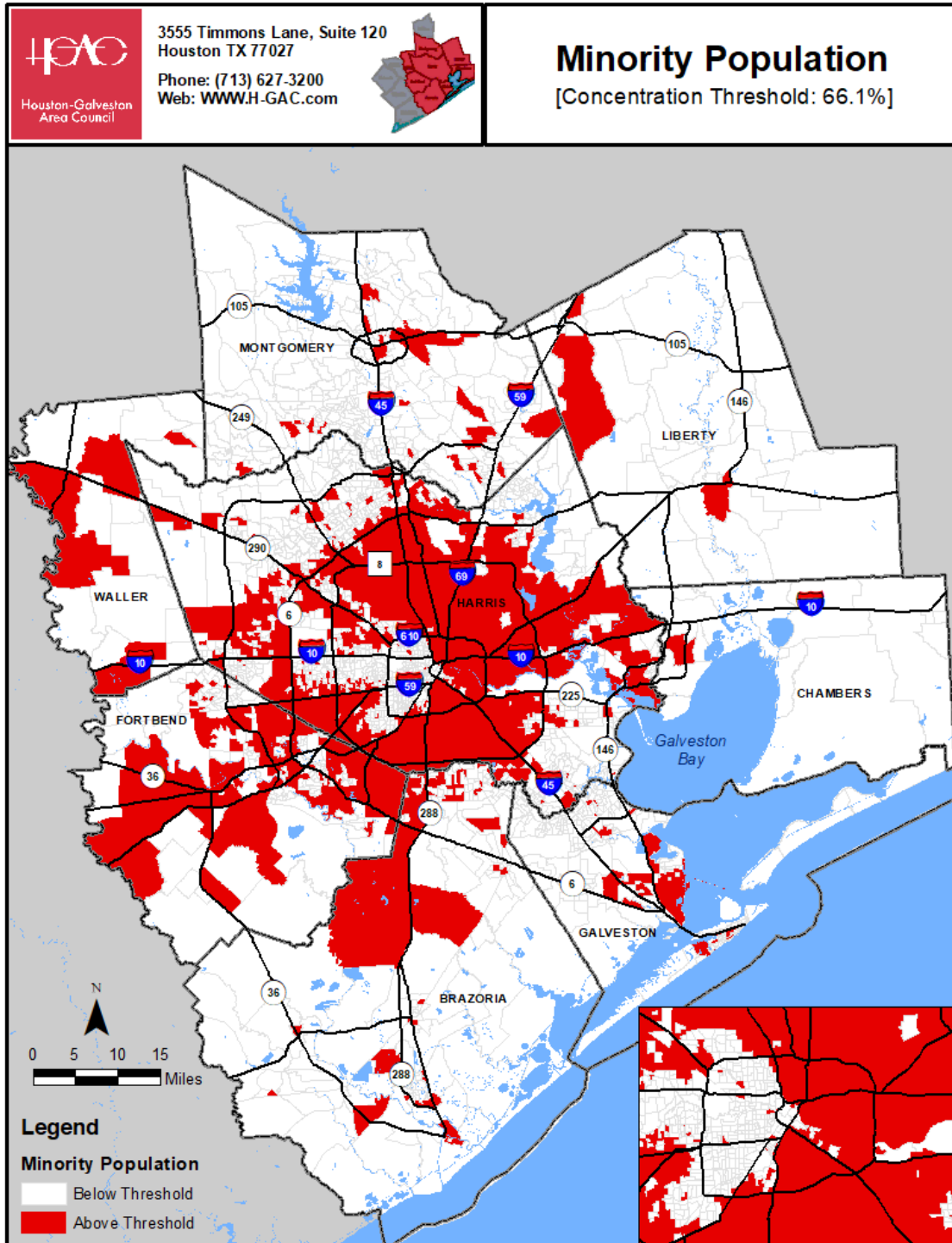
Trình độ Học vấn Hạn chế

- Tỷ lệ hộ gia đình có trình độ học vấn hạn chế trung bình trong khu vực là 15.3%.
- Có mối tương quan chặt chẽ giữa tình trạng thu nhập thấp và trình độ học vấn, khả năng cao là do những người có trình độ học vấn chính quy hạn chế thường có ít lựa chọn việc làm và cơ hội thăng tiến trong nghề nghiệp hơn những người có trình độ học vấn cao hơn.
- Quận Liberty đứng đầu danh sách các quận thuộc MPO có tỷ lệ người có trình độ học vấn hạn chế cao nhất (21.6%), đi cùng với tỷ lệ hộ nghèo cao nhất (17.0%).
- Quận Harris đứng thứ hai, chỉ sau Quận Liberty về tỷ lệ dân số có trình độ học vấn hạn chế (17.9%) và tỷ lệ hộ gia đình có thu nhập thấp (14.4%).
- Nhóm thiểu số quy mô lớn của Quận Fort Bend phần lớn có trình độ học vấn cao, chỉ có 8.7% dân số được xác định là có trình độ học vấn hạn chế - thấp nhất trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC. Tỷ lệ hộ gia đình nghèo ở mức thấp của quận này (7.1%) có lẽ phản ánh trình độ học vấn cao.

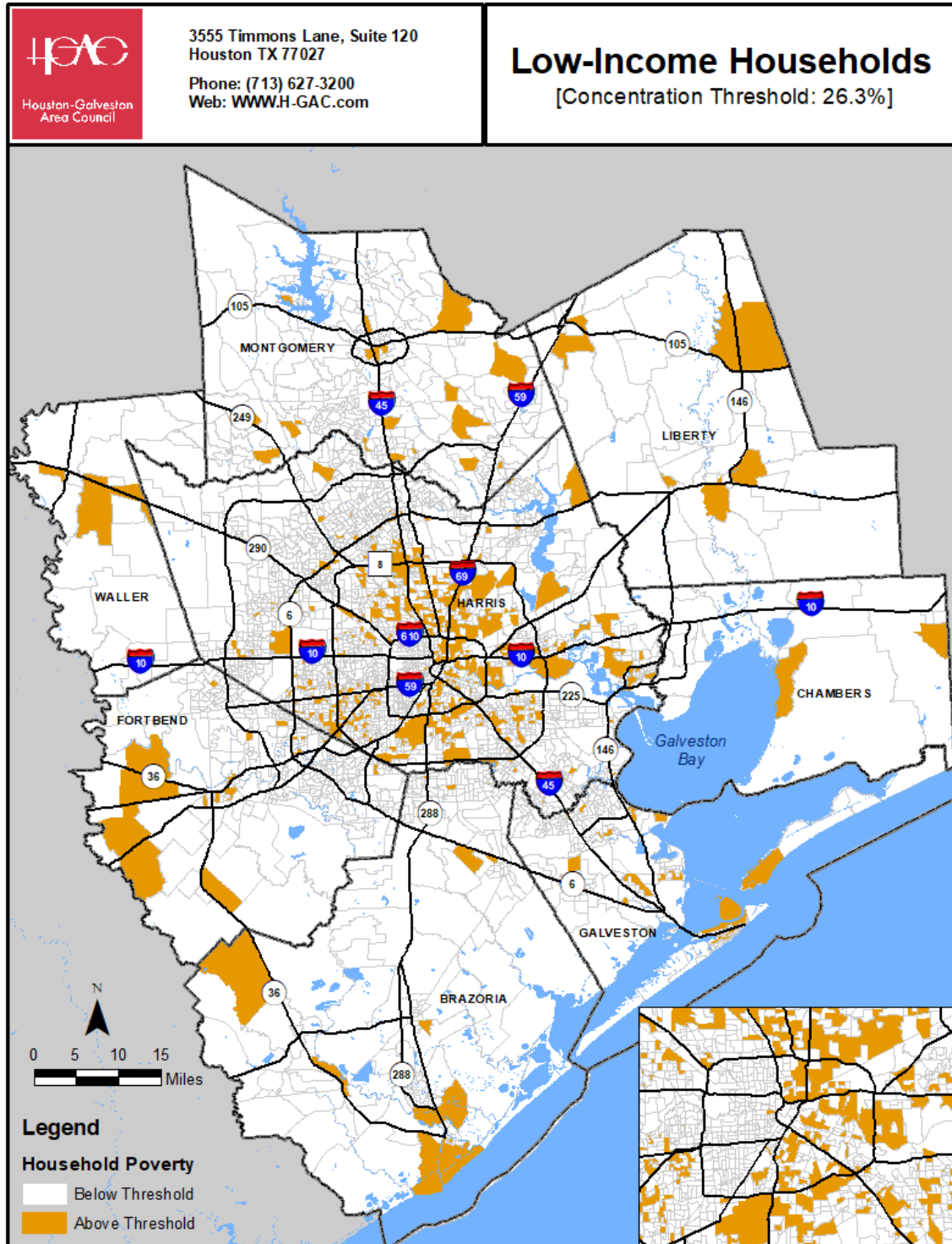
Các bản đồ bên dưới trình bày các nhóm-khối điều tra dân số được chỉ định là nhạy cảm với công lý môi trường vì tỷ lệ cư dân trong mỗi nhóm yếu thế vượt quá ngưỡng tập trung đối với quan ngại về công lý môi trường. Phương pháp được sử dụng để tính giá trị ngưỡng tập trung cho các chỉ số công lý môi trường bất lợi có trong Phụ lục đính kèm 6.

Bản đồ 9

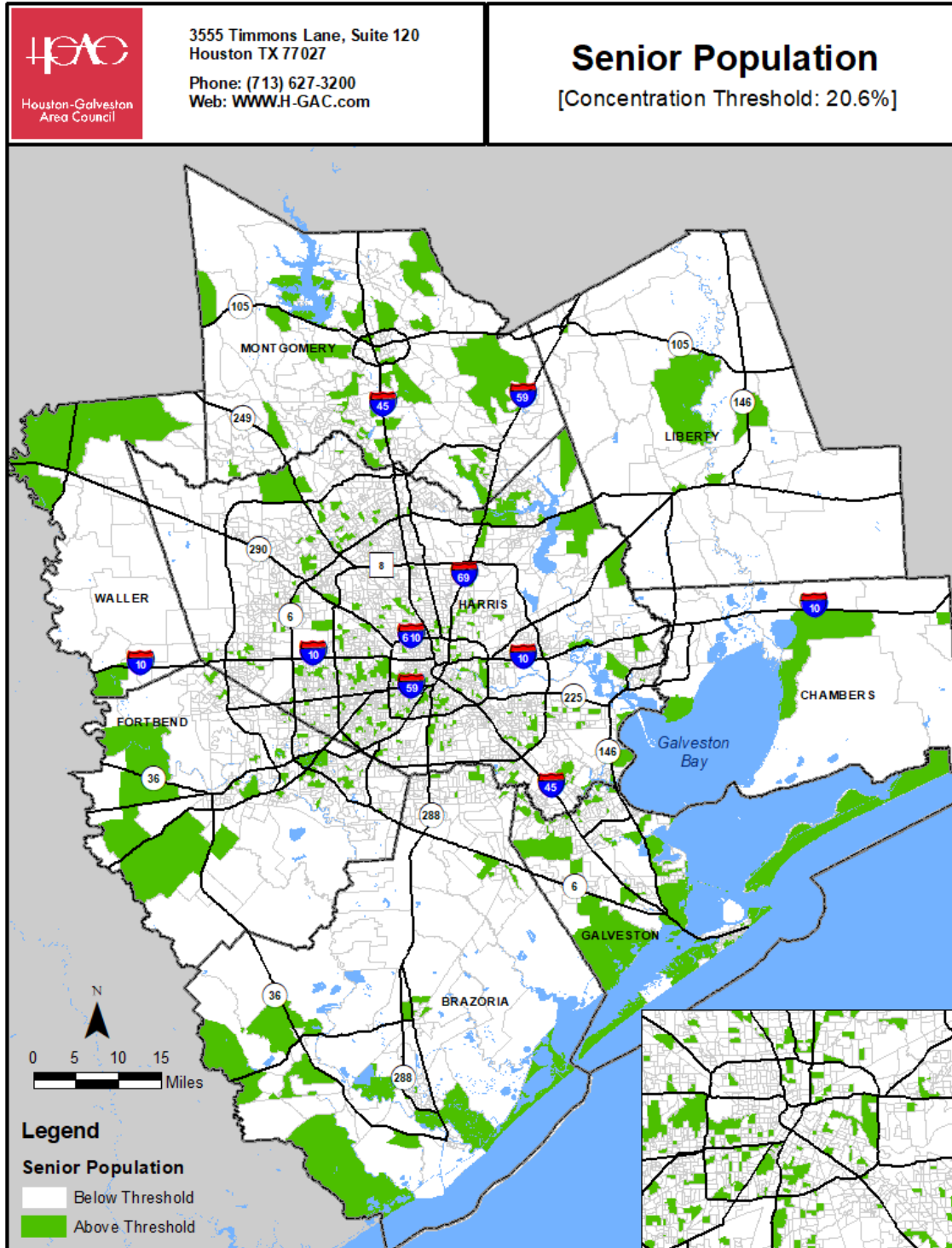
Các Nhóm-Khối Điều tra Dân số Tập trung nhiều Nhóm Thiểu số



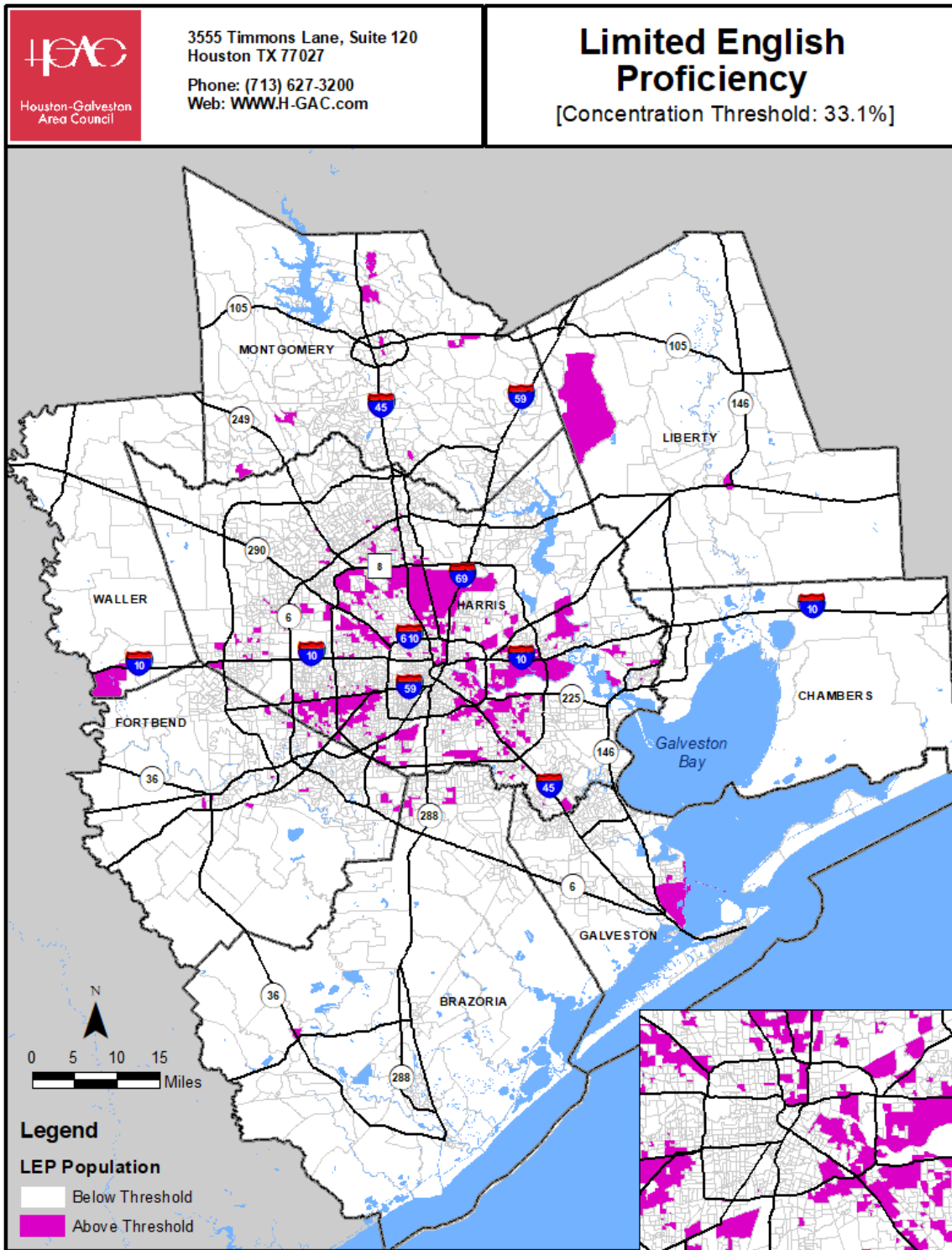
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



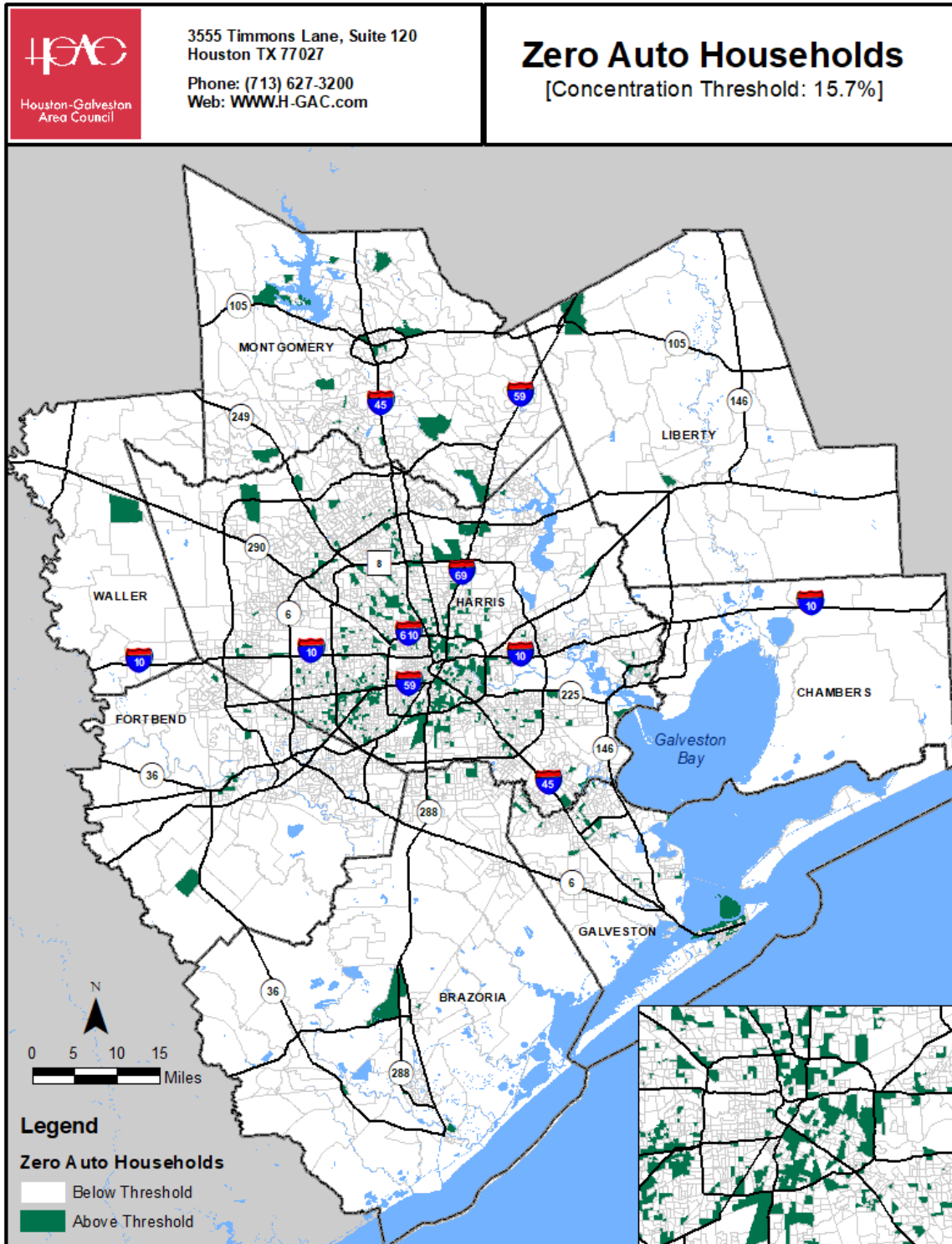
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



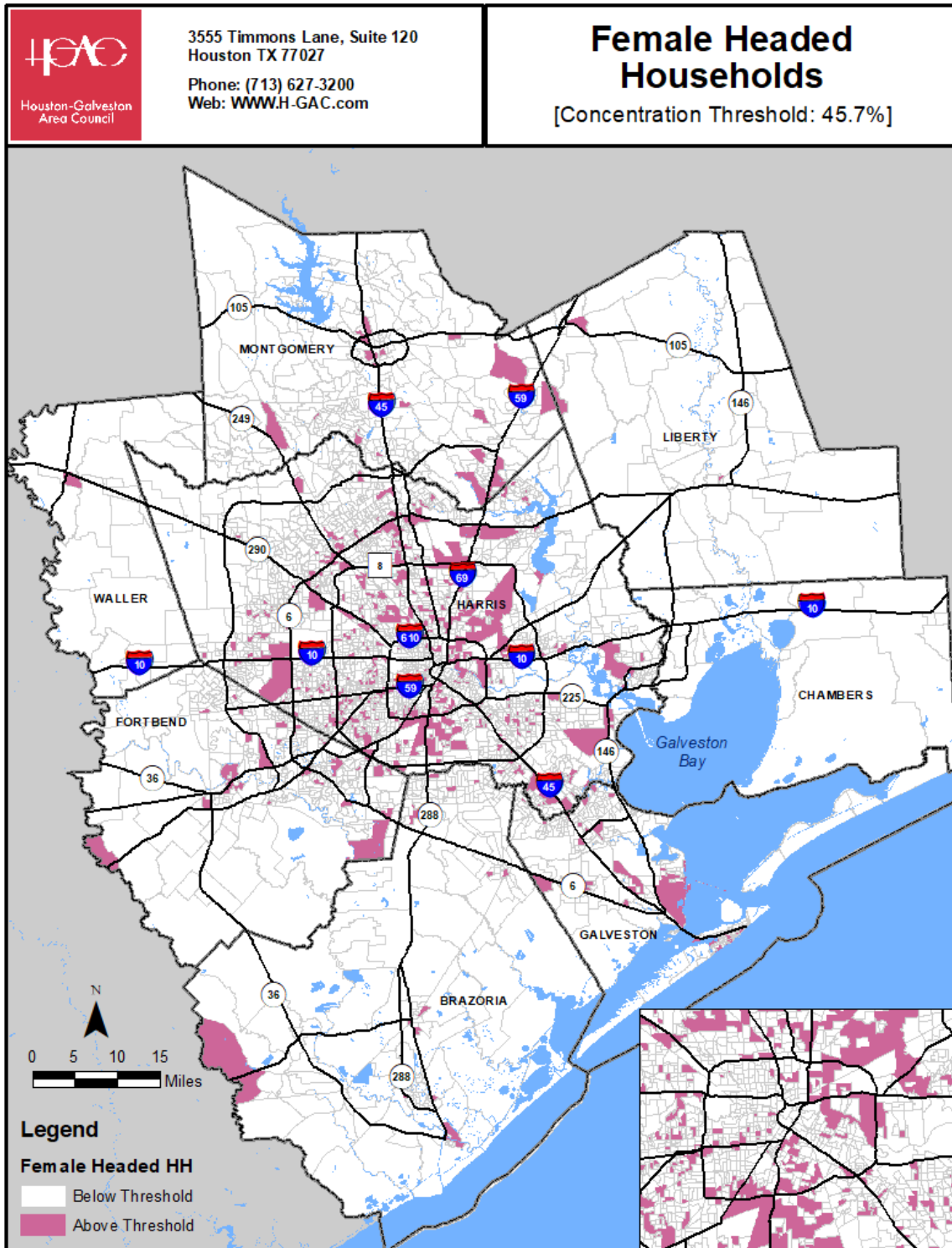
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



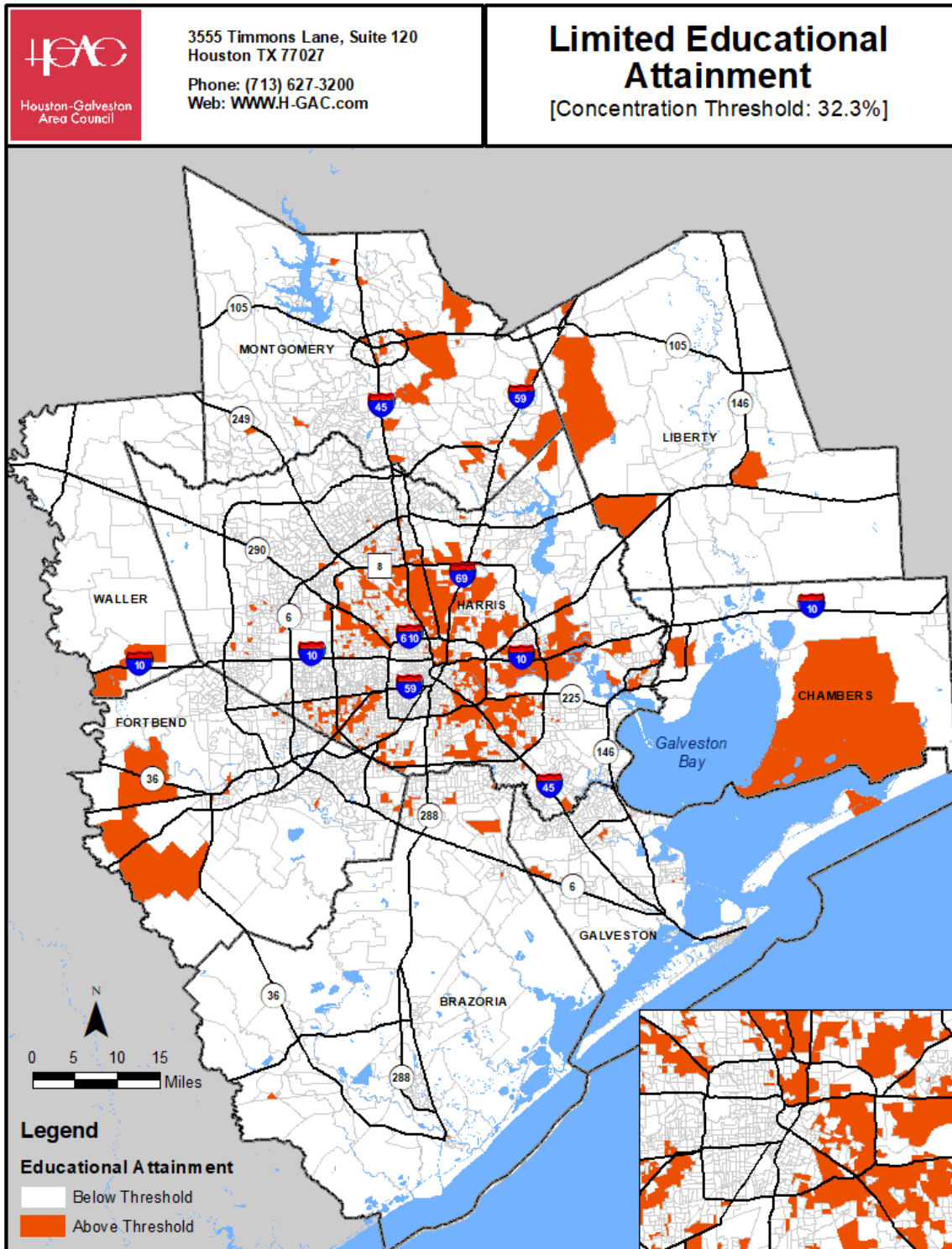
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



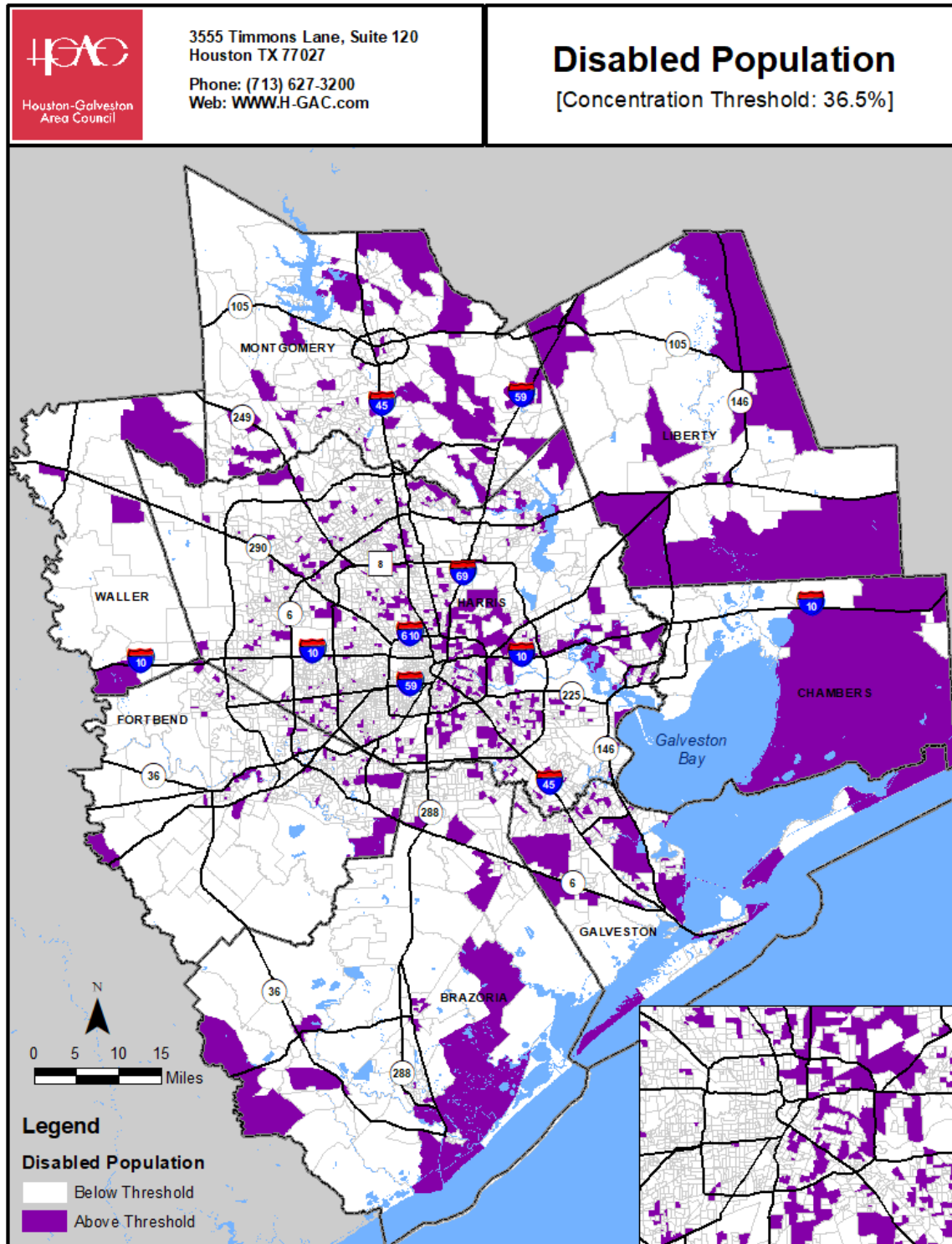
Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

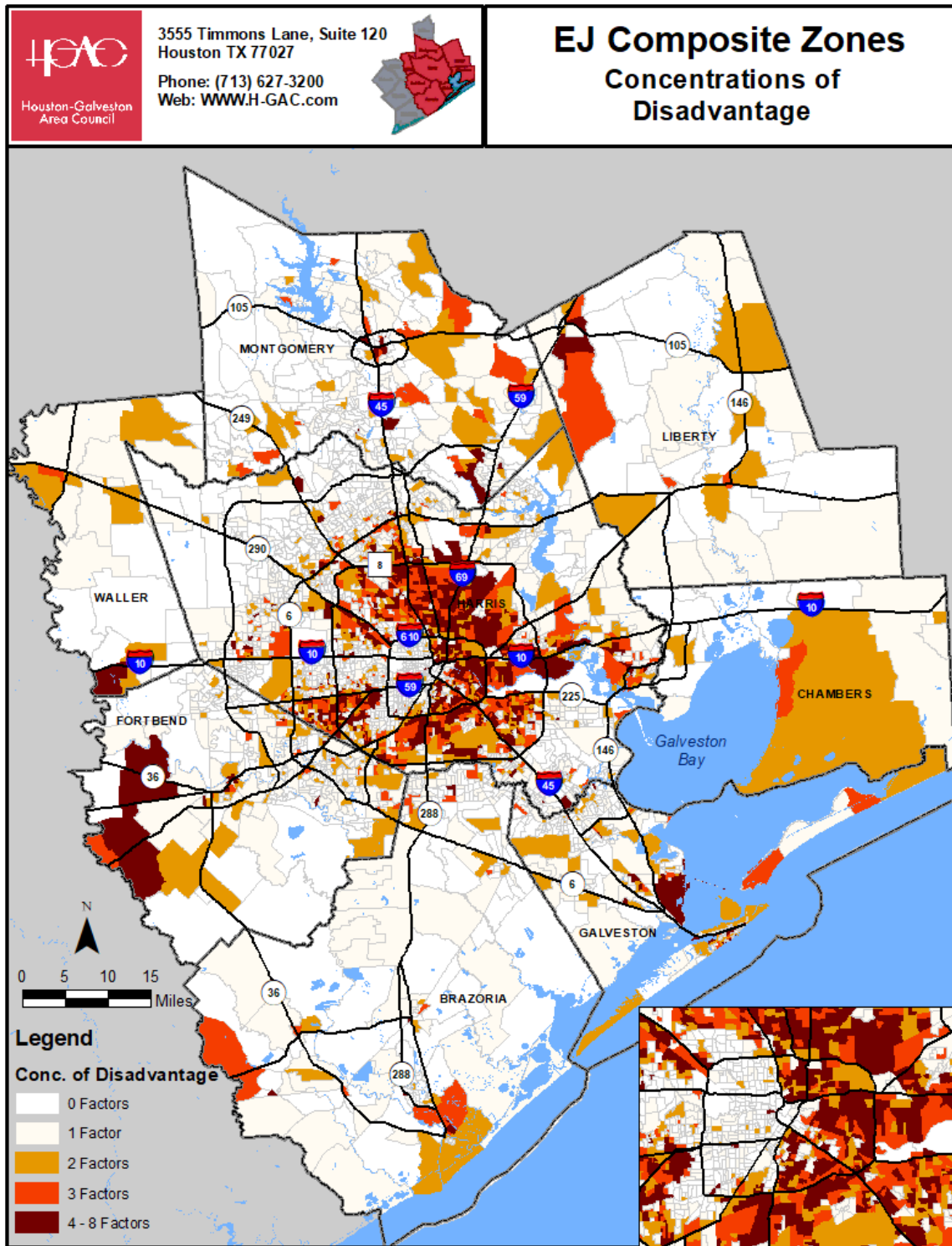
BẤT LỢI TẬP TRUNG

Tầng lớp được bảo vệ được chỉ định để phân tích công lý môi trường theo Sắc lệnh Hành pháp 12898 là những người thuộc nhóm thiểu số về chủng tộc/sắc tộc và có thu nhập thấp. Phân tích khu vực quy hoạch đô thị H-GAC cho thấy có một số nhóm-khối điều tra dân số mà ở đó nhiều chỉ số bất lợi trùng khớp nhau trong nhóm dân số đó. **“Bất lợi tập trung”** tồn tại trong một nhóm-khối điều tra dân số, khi một hoặc nhiều chỉ số bất lợi thứ yếu xuất hiện *bên cạnh* tình trạng thiểu số cơ bản và/hoặc thu nhập thấp. Mỗi nhóm dân cư về công lý môi trường đều là một cộng đồng được quan tâm, tuy nhiên H-GAC công nhận cộng đồng có “bất lợi cao” là những cộng đồng mà cư dân có sự “tập trung” hoặc tổng hợp của bốn yếu tố bất lợi về kinh tế xã hội trở lên (Bản đồ 17). Sự công nhận này mang ý nghĩa quan trọng và có nhiều tranh cãi vì một cộng đồng mà cư dân phải gánh chịu nhiều yếu tố khó khăn về kinh tế xã hội có thể sẽ phục hồi kém hơn và dễ bị tổn thương hơn trước các điều kiện bất lợi do các sự kiện cực đoan tự nhiên và hoạt động của con người gây ra.

Trong số 2,285 nhóm-khối điều tra dân số được xác định là nhạy cảm với công lý môi trường, 610 nhóm, tương đương 26.7%, được mô tả là cộng đồng có nhiều bất lợi. Trong hai nhóm dân số được công nhận về công lý môi trường, những người có thu nhập thấp có xu hướng gặp nhiều bất lợi về kinh tế xã hội hơn so với những người thuộc nhóm thiểu số về chủng tộc/sắc tộc.

Không gian này được để trống có chủ ý

Bản đồ 17
Nhóm-Khối Điều tra Dân số có Bất lợi Tập trung



Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

CỘNG ĐỒNG ĐỊA LÝ

Vào ngày 20 Tháng Một, 2021, Tổng thống Biden đã ký Sắc lệnh Hành pháp 13985: Thúc đẩy Công bằng chủng tộc và Hỗ trợ cho các Cộng đồng Chưa được phục vụ đúng mức Thông qua Chính phủ Liên bang.¹⁸ Sắc lệnh này nêu rõ chính sách liên bang nhằm thúc đẩy công bằng và tạo cơ hội cải thiện cho các cộng đồng vốn trước đây chưa được phục vụ đúng mức. Theo chính sách này, công bằng có nghĩa là “đối xử công bằng, chính trực và không thiên vị, nhất quán và có hệ thống đối với tất cả mọi người, bao gồm cả những người thuộc cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức”.¹⁹

Các cộng đồng đáng quan tâm được xác định trong sắc lệnh hành pháp là những người thuộc các cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức, như người Da đen, người La-tinh, người Mỹ Bản địa, người Mỹ gốc Á và người dân Đảo Thái Bình Dương, và những người da màu khác; thành viên của các nhóm tôn giáo thiểu số; người đồng tính nữ, đồng tính nam, song tính, chuyển giới và dị tính (LGBTQ +); người khuyết tật; người sống ở vùng nông thôn; những người chịu tác động tiêu cực bởi tình trạng nghèo đói hoặc bất bình đẳng dai dẳng; và nói chung là các nhóm dân số và cộng đồng địa lý vốn bị từ chối trao cơ hội và quyền lợi mà những người khác được hưởng.²⁰

Sắc lệnh Hành pháp 13985 viện dẫn các nguyên tắc chung về không phân biệt đối xử của Title VI và bổ sung thêm một số nhóm cộng đồng đáng được quan tâm để xem xét. Tuy nhiên, MPO có thể cần hướng dẫn cụ thể từ Bộ Giao thông về việc tuyên bố chính sách sẽ biến thành hành động trong quá trình quy hoạch giao thông như thế nào. “Cộng đồng Địa lý”, đặc biệt là ở các vùng nông thôn, nổi bật là một hạng mục cần được chú ý hơn trong quá trình quy hoạch. Trong khi đó, các sáng kiến như quy trình Quy hoạch Giao thông Phối hợp Khu vực Bờ Vịnh đang được tiến hành để xác định các khoảng trống trong hệ thống giao thông khu vực (bao gồm cả trong khu vực nông thôn) và sử dụng thông tin này để phát triển các chiến lược tiềm năng nhằm giải quyết các khu vực bị thiếu hụt mà phương tiện giao thông công cộng không đủ, không phù hợp hoặc không sẵn có.

¹⁸ Sắc lệnh Hành pháp số 13985, 86 C.F.R. 7009 (2021-2025).

¹⁹ *Ibid.* Mục 2.

²⁰ *Ibid.*

3.3 XÁC ĐỊNH NHU CẦU ĐI LẠI CỦA NHÓM THIỂU SỐ

A. SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG

H-GAC sử dụng cách tiếp cận toàn diện và đầy đủ đối với quy hoạch giao thông tuân thủ theo hệ thống “3-C” truyền thống.²¹ Chương trình sự tham gia của công chúng là phương tiện chính để xác định nhu cầu đi lại của những người thuộc nhóm thu nhập thấp, nhóm thiểu số và các nhóm yếu thế khác. Yêu cầu của liên bang về sự tham gia liên tục của công chúng trong quá trình quy hoạch giao thông được tính toán để có thể trao đổi về nhiều nhu cầu và lợi ích của cộng đồng trước và trong giai đoạn đưa ra quyết định quy hoạch quan trọng. Các quyết định quy hoạch nhận được thông tin đầy đủ thông qua quá trình tham gia của công chúng có xu hướng hiệu quả và bền vững hơn vì những quyết định này cân nhắc đến nhu cầu và lợi ích của tất cả các bên liên quan, bao gồm nhóm thiểu số, nhóm thu nhập thấp và các nhóm dễ bị tổn thương khác. Những hoạt động thu hút sự tham gia từ công chúng của MPO được thiết kế để khuyến khích ý kiến nhận xét và tạo chủ đề thảo luận về các vấn đề đi lại, cũng như nhu cầu và thách thức mà cư dân trong khu vực phải đối mặt. Nhân viên MPO ghi chép lại những ý kiến nhận xét này và đưa vào cân nhắc trong quá trình phát triển các kế hoạch giao thông khu vực có liên quan cũng như các nghiên cứu về khả năng đi lại của tiểu vùng.

Hoạt động tiếp cận nhóm thiểu số và các cộng đồng khác chưa được phục vụ đúng mức của MPO ngày càng tập trung vào việc tận dụng quan hệ đối tác cộng đồng. H-GAC hợp tác với các viên chức dân cử có mối quan hệ chặt chẽ với cộng đồng mục tiêu để tạo điều kiện tiếp cận tốt hơn với những nhóm chưa được phục vụ đúng mức và để có ý kiến phản hồi quan trọng về nhu cầu của cộng đồng và phản ứng của địa phương đối với các đề xuất dự án. Nhân sự phụ trách quy hoạch và tiếp cận cộng đồng của MPO cũng tiếp tục xây dựng quan hệ với các nhóm công dân, hiệp hội khu phố, các tổ chức tôn giáo và những người bảo vệ quyền lợi cộng đồng, đồng thời tận dụng các cơ hội để thảo luận về các dự án đang triển khai với người dân và xin ý kiến trong các sự kiện cộng đồng cũng như các cuộc họp của tổ chức khu phố hiện nay.

B. NGHIÊN CỨU QUY HOẠCH GIAO THÔNG

Một quy trình quan trọng khác mà H-GAC sử dụng để xác định nhu cầu đi lại và cơ hội cho cộng đồng thiểu số, thu nhập thấp và các cộng đồng yếu thế khác là thông qua các nghiên cứu quy hoạch giao thông có định hướng. Cơ quan này định kỳ tiến hành các nghiên cứu về khả năng đi lại trong khu vực và tiểu khu vực để hiểu nhu cầu đi lại của cộng đồng và đưa ra các giải pháp quy hoạch thực tế nhằm giải quyết các nhu cầu đã xác định. Một số ví dụ về các nghiên cứu quy hoạch di chuyển/giao thông tiểu vùng bao gồm Đánh giá Nhu cầu và Kế hoạch Giao thông Pearland, Nghiên cứu Kế hoạch Đường sá Quận Chambers, Kế hoạch An toàn cho Người đi bộ và Người đi xe đạp Vùng Vịnh, Nghiên cứu hành lang Fm 518, Nghiên cứu Khả năng di chuyển tại Pearland, Kế hoạch Di chuyển Old Sixth Ward/TIRZ 13 Giai đoạn II, Nghiên cứu Hành lang Đại lộ Washington Avenue, Kế hoạch Tiểu vùng Quận Fort Bend, Nghiên cứu Khả năng di chuyển tại Quận Liberty, Nghiên cứu Tiểu vùng Đông

²¹ “3-C” viết tắt cho quy trình quy hoạch “Liên tục, Toàn diện và Hợp tác” (Continuous-Comprehensive-Cooperative).

Nam Quận Harris, Nghiên cứu Khả năng di chuyển tại Khu vực 2 Quận Montgomery, Kế hoạch tiểu vùng SH 146, Nghiên cứu Khả năng di chuyển tại Đầu Phía Đông, Kế hoạch Giao thông Quận Waller và Kế hoạch Tiểu vùng Bắc Quận Brazoria/Pearland, v.v.

C. KẾ HOẠCH GIAO THÔNG CÓ ĐIỀU PHỐI TẠI KHU VỰC

Kế hoạch Giao thông có Điều phối tại Khu vực (RCTP) được xây dựng nhằm xác định những khoảng trống trong phạm vi mạng lưới giao thông công cộng và đánh giá nhu cầu chưa được đáp ứng về dịch vụ giao thông trên toàn bộ Khu vực Quy hoạch Bờ Vịnh gồm mười ba quận của H-GAC. Mục tiêu của RCTP là nâng cao các lựa chọn đi lại cho nhóm dân số ưu tiên là người cao tuổi (65 tuổi trở lên), người khuyết tật, người có thu nhập thấp, người có trình độ tiếng Anh hạn chế, thanh thiếu niên và cựu chiến binh. Phần lớn nhóm mục tiêu này là cư dân thiểu số và có thu nhập thấp, nhiều người sống ở vùng ngoại ô và nông thôn, nơi phương tiện giao thông công cộng không được cung cấp hoặc rất bất thường, gây khó khăn trong việc đi lại. RCTP nêu bật các lựa chọn tài trợ và triển khai chiến lược nhằm mở rộng dịch vụ giao thông đi đến, cũng như nâng cao dịch vụ tại nơi hiện có.

RCTP được cập nhật năm năm một lần. Cập nhật gần nhất là vào năm 2022, trong đó bao gồm hoạt động nghiên cứu và thu thập thông tin diện rộng, gồm các cuộc họp công khai, hội thảo, nghiên cứu nhóm tập trung và khảo sát các bên liên quan. Cập nhật năm 2022 bao gồm khảo sát kiểm kê các nhà cung cấp dịch vụ giao thông và các bên liên quan, trong đó liệt kê các nhà cung cấp dịch vụ giao thông hiện có và ghi chép lại các dịch vụ, nguồn lực đội xe, khu vực thị trường và thông số hoạt động, cùng nhiều thông tin khác. Những bên trả lời khảo sát bao gồm các cơ quan dịch vụ nhân đạo, cơ quan giao thông công cộng, học khu, tổ chức tư nhân phi lợi nhuận và các cơ quan chính quyền thành phố/quận. Các thông tin được yêu cầu trong khảo sát bao gồm:

- Tổ chức đã thông báo cho công chúng về các dịch vụ của mình bằng cách nào, bao gồm việc sử dụng các tờ rơi và liên kết web của tổ chức;
- Đội xe của nhà cung cấp dịch vụ giao thông;
- Việc nhà cung cấp sử dụng công nghệ trong hoạt động vận hành;
- Thu nhập và chi tiêu của nhà cung cấp;
- Sử dụng các cơ quan bên thứ ba để cung cấp dịch vụ; và
- Ý kiến về cách để H-GAC giúp họ cung cấp dịch vụ tốt hơn.

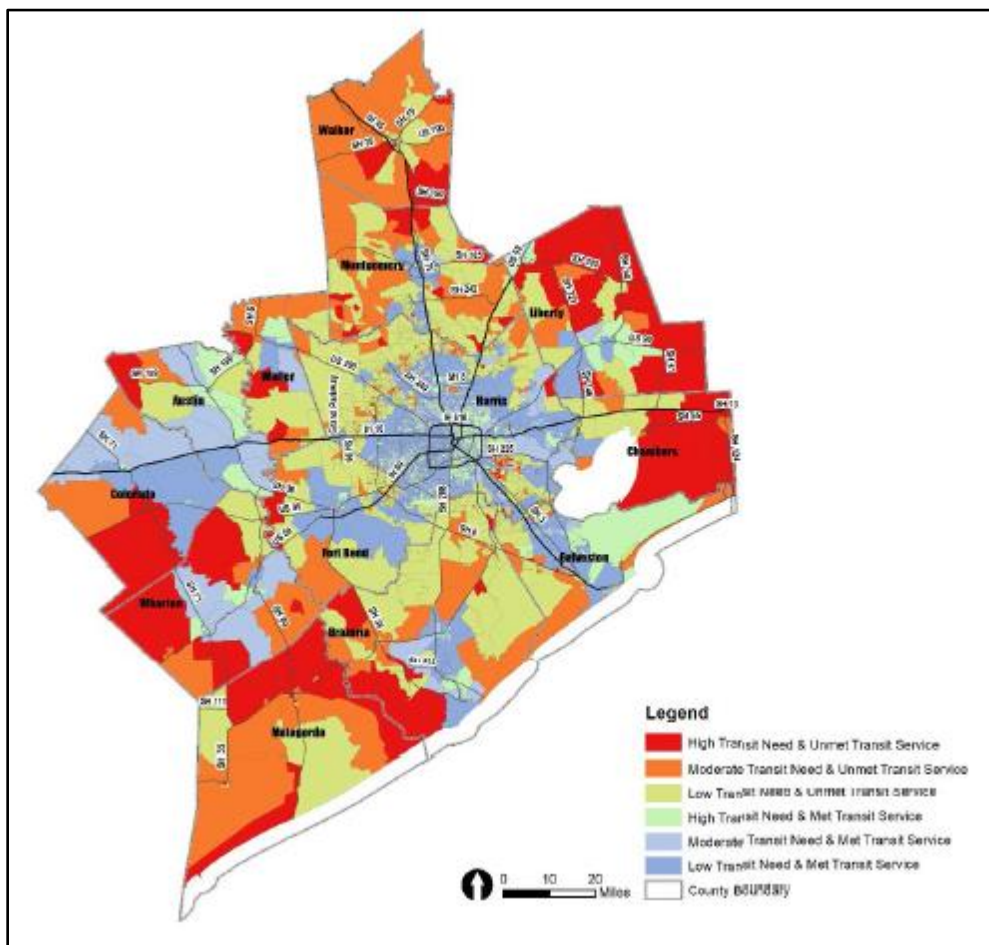
Hai yếu tố then chốt của quá trình xây dựng RCTP là phân tích nhu cầu về phương tiện công cộng và xác định khoảng trống trong mạng lưới dịch vụ giao thông, bao gồm các khu vực mà dịch vụ giao thông hiện tại chưa thực hiện đầy đủ chức năng. Hoạt động đánh giá nhu cầu là nền tảng cho việc phân tích khoảng trống. Nói cách khác, các khoảng trống về khả năng cung cấp dịch vụ giao thông về cơ bản là những nhu cầu giao thông chưa được đáp ứng.

Hoạt động tiếp cận cộng đồng để hỗ trợ cập nhật RCTP bao gồm năm (5) cuộc họp công khai trực tuyến có tương tác, mỗi cuộc họp tập trung vào lĩnh vực dịch vụ của các nhà cung cấp dịch vụ giao thông tham gia chương trình; thứ hai, một cuộc khảo sát trực tuyến được công bố trên trang web tham gia dự án bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt và tiếng Trung (tiếng Quan Thoại); và cuối cùng, một hoạt động lập bản đồ

cung cấp cơ hội để công chúng đưa ra ý kiến phản hồi cụ thể theo địa điểm về các rào cản đối với việc sử dụng phương tiện giao thông và giải thích lý do tại sao họ không thể tiếp cận địa điểm đó bằng phương tiện giao thông công cộng.

Bản đồ 18

Nhu cầu về Phương tiện Công cộng và Khoảng trống trong Dịch vụ Giao thông tại Khu vực Mười ba Quận của H-GAC



Các cơ hội để công chúng tham gia được quảng bá theo nhiều cách khác nhau. Các thành viên của nhóm chỉ đạo RCTP đã phát tờ rơi và phổ biến hình ảnh truyền thông thông qua danh sách gửi email và nền tảng truyền thông mạng xã hội. Tờ rơi và hình ảnh truyền thông xã hội cũng được gửi tới nhiều đối tác H-GAC trên toàn khu vực, đây là những người đã giúp tìm kiếm cả người tham gia khảo sát và người tham gia cuộc họp trực tuyến. Những hình ảnh truyền thông này được gửi bằng tiếng Anh, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Việt và tiếng Quan Thoại. Nhân sự của H-GAC cũng sử dụng các kênh truyền thông xã hội của tổ chức để quảng bá và đăng tải lên các trang cộng đồng trên Facebook và NextDoor. H-GAC đã sử dụng bốn nền tảng truyền thông mạng xã hội để quảng bá sự kiện: Facebook, Instagram, LinkedIn và Twitter. Trên cả bốn nền tảng, các bài đăng đã tiếp cận tổng cộng 8,940 người dùng, tạo ra tổng 199 lượt nhấp. Ngoài ra, các bài đăng còn tạo phản ứng (ví dụ: lượt thích trên Facebook hoặc lượt yêu thích trên Twitter), bình luận và chia sẻ/đăng lại, giúp mở rộng phạm vi tiếp cận.

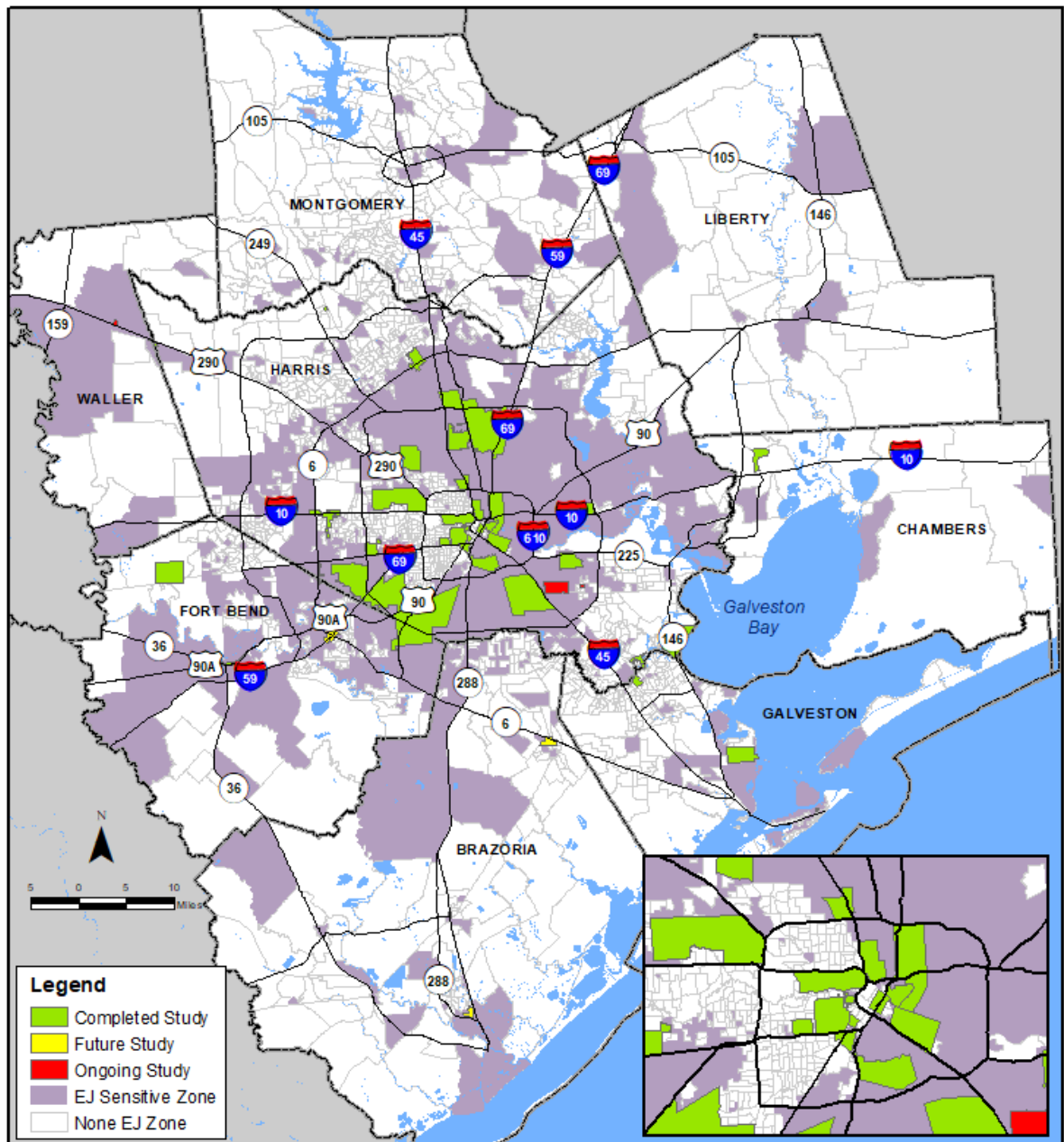
Hai chiến dịch quảng cáo trên mạng xã hội có trả phí đã được sử dụng để tiếp cận những người không có nhiều quan hệ với các tổ chức cộng đồng. Chiến dịch đầu tiên trên Facebook, Instagram và LinkedIn được triển khai cùng thời điểm ra mắt trang web tương tác. Trên ba nền tảng, quảng cáo đã được xem tổng cộng 36,730 lần, tạo ra 294 lượt nhấp. Chiến dịch thứ hai được triển khai trên Facebook và Instagram để thu thập thêm phản hồi cho khảo sát. Không giống như chiến dịch đầu tiên, chiến dịch này bao gồm quảng cáo bằng tiếng Tây Ban Nha, tiếng Quan Thoại và tiếng Anh. Trên cả hai nền tảng, quảng cáo đã được xem tổng cộng 34,724 lần, tạo ra 361 lượt nhấp.

D. NGHIÊN CỨU TRUNG TÂM ĐÁNG SỐNG

Các nghiên cứu Trung tâm Đáng sống là một cách khác để xác định nhu cầu đi lại của nhóm thiểu số trong quá trình quy hoạch giao thông của H-GAC. “Trung tâm Đáng sống” được hình dung là những nơi mà mọi người có thể sống, làm việc và vui chơi, với ít sự phụ thuộc vào xe hơi hơn và được xây dựng xoay quanh các chiến lược cải thiện cộng đồng, phát triển kinh tế, khả năng đi lại và môi trường. Chương trình Trung tâm Đáng sống khuyến khích phát triển sự kết hợp bổ sung giữa nhà ở, thương mại và các mục đích sử dụng đất khác trong các cộng đồng được thiết kế để có thể đi bộ, kết nối và dễ tiếp cận bằng nhiều phương tiện giao thông - phương tiện giao thông công cộng, xe đạp, đi bộ và xe hơi - và bằng cách thúc đẩy di chuyển đa phương thức, giảm số dặm xe di chuyển và cải thiện chất lượng không khí tổng thể.

Chương trình Trung tâm Đáng sống của H-GAC hợp tác với cộng đồng địa phương để xác định các khu vực nghiên cứu tiềm năng và xây dựng các chiến lược khả thi nhằm tạo ra trung tâm như trong tầm nhìn. Các nghiên cứu cho ra kế hoạch triển khai để hiện thực hóa tầm nhìn. Chương trình Trung tâm Đáng sống của H-GAC đã hoàn thành các nghiên cứu tại vùng thành thị, ngoại ô và nông thôn trên khắp khu vực quy hoạch đô thị gồm tám quận của H-GAC. Tính đến nay, H-GAC đã hoàn thành 40 Nghiên cứu về Trung tâm Đáng sống. Ba nghiên cứu hiện đang được triển khai, đồng thời ba nghiên cứu khác sẽ được thực hiện trong tương lai. Toàn bộ 46 nghiên cứu được tham khảo đều dựa trên một cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức hoặc bao gồm các khối-khu vực điều tra dân số nhạy cảm với công lý môi trường.

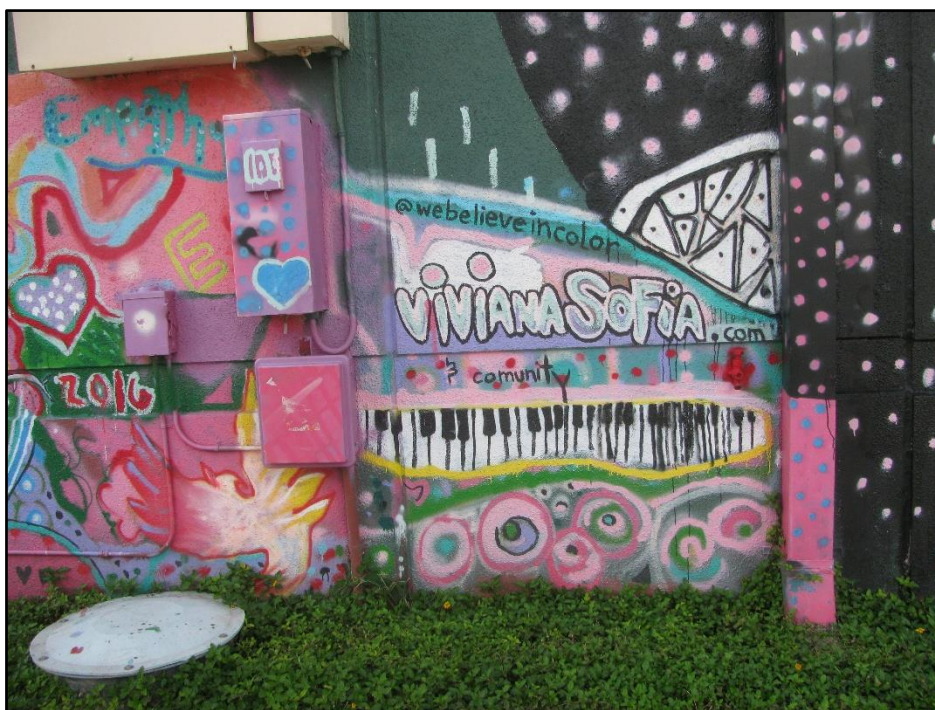
Các Nghiên cứu về Trung tâm Đáng sống đã Hoàn thành/đang triển khai bao gồm Thành phố Waller, Khu Quản lý Greater Northside, Khu Quản lý Greater Eastend, OST/Palm Center, Independence Heights/Northline Development, Khu Cải thiện Hàng không, Thành phố Hempstead, Spring Branch, Thành phố Prairie View, Khu vực 2 của Quận Harris, Khu Quốc tế và Thành phố Pasadena.



3.4 PHÂN TÍCH CÔNG BẰNG TRONG GIAO THÔNG

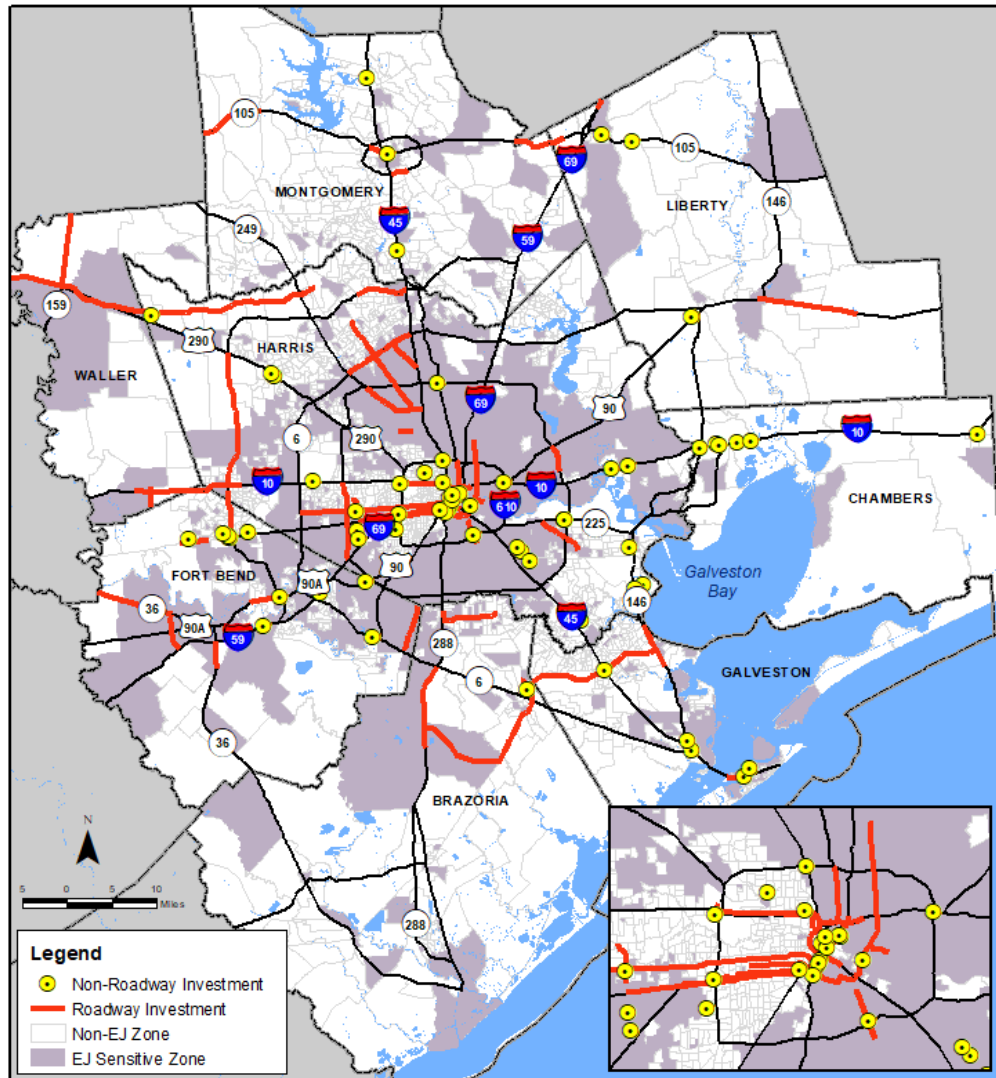
Một chỉ số chính của một chương trình chống phân biệt đối xử hiệu quả là chất lượng của cơ hội tham gia quy trình quy hoạch dành cho các bên liên quan đến từ cộng đồng thiểu số và thu nhập thấp. Các sáng kiến chống phân biệt đối xử cũng có thể được đánh giá dựa trên mức độ công bằng trong việc phân bổ quyền lợi của các chương trình và khoản đầu tư vào giao thông, cũng như việc phân bổ chi phí liên quan. Thông qua nhiều công cụ định lượng và không gian địa lý, một vài số liệu được sử dụng để mô tả tính công bằng liên quan đến quy hoạch giao thông trong khu vực quy hoạch đô thị H-GAC. Các phân tích sau đây sẽ xem xét sự phân bổ đầu tư vào giao thông và cách khoản đầu tư tác động đến khả năng đi lại và khả năng tiếp cận ở cả cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức (mục tiêu) và cộng đồng không phải mục tiêu. Kết quả cho thấy các đối tác quy hoạch giao thông của Tiểu bang và địa phương hỗ trợ như thế nào cho khả năng đi lại và tiếp cận nói chung đối với cơ hội việc làm, cơ sở cộng đồng và các dịch vụ quan trọng cho cư dân trong khu vực.

Phần này gồm có bản đồ tổng hợp, biểu đồ và bảng liên quan đến phân tích về công bằng giao thông trên diện rộng. Tác động của các kế hoạch và khoản đầu tư vào giao thông được đánh giá đối với các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường, các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường được phân loại là cực kỳ bất lợi, và các khu vực không được phân loại là nhạy cảm về công lý môi trường.



Bản đồ 18

Khoản đầu tư Giao thông Quan trọng trong Khu vực trong Kế hoạch Mười năm của H-GAC (2021 – 2030)



Nguồn: Kế hoạch Mười năm của H-GAC (FY 2021 – 2030)

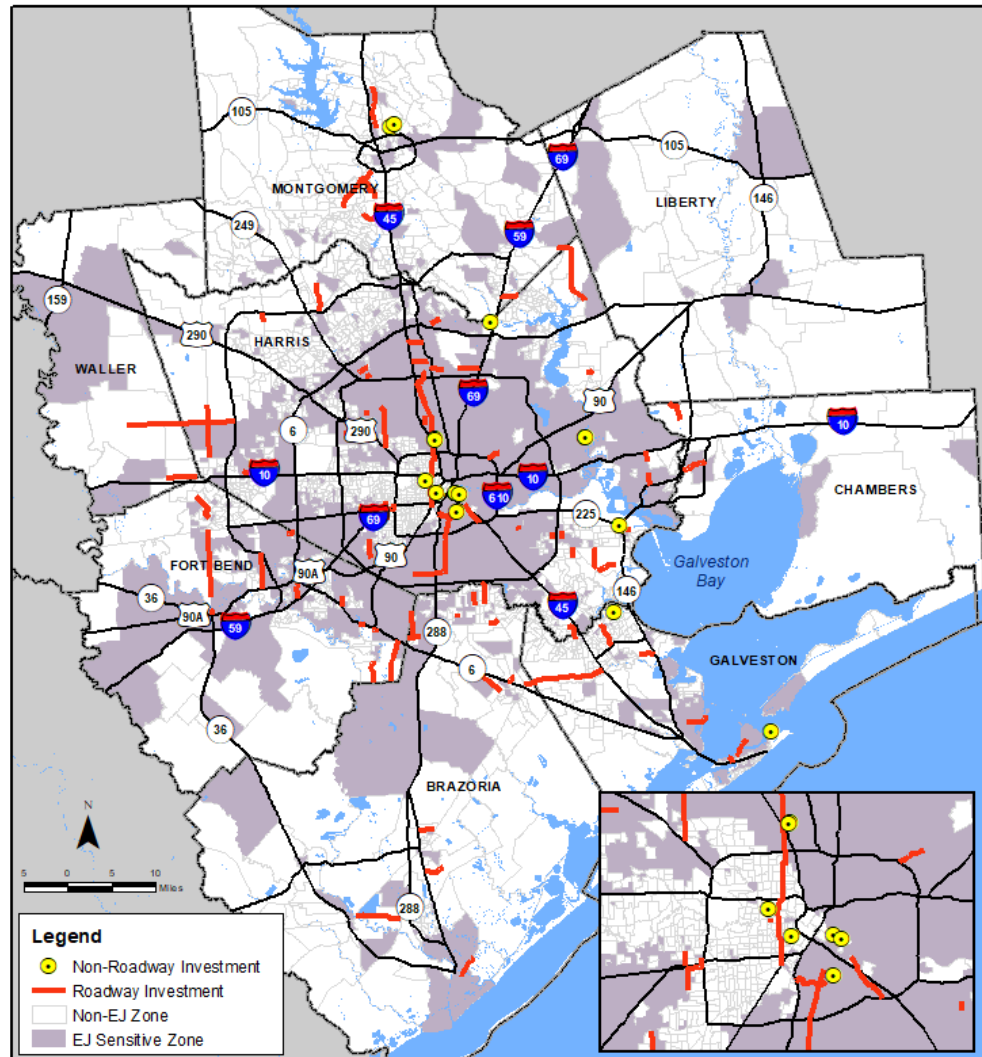
Bảng 9

Phân bố các Khoản đầu tư Giao thông Quan trọng trong Khu vực trong các Vùng Công lý Môi trường và các Vùng ngoài Công lý Môi trường

(Kế hoạch Mười năm của H-GAC (2021 – 2030))

	Khu vực Công lý Môi trường	Khu vực Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn	Khu vực ngoài Công lý Môi trường
Số lượng Dự án (Phần trăm Dự án)	65 trên 93 (69.9%)	39 trên 93 (41.9%)	28 trên 93 (30.1%)
Chi phí Dự án (Phần trăm Chi phí)	\$14,087,701,017 (83.0%)	\$11,313,187,460 (66.6%)	\$2,888,799,507 (17.0%)

Bản đồ 19
Khoản Đầu tư Đường sá Địa phương trong Kế hoạch Mười năm của H-GAC (2021 – 2030)

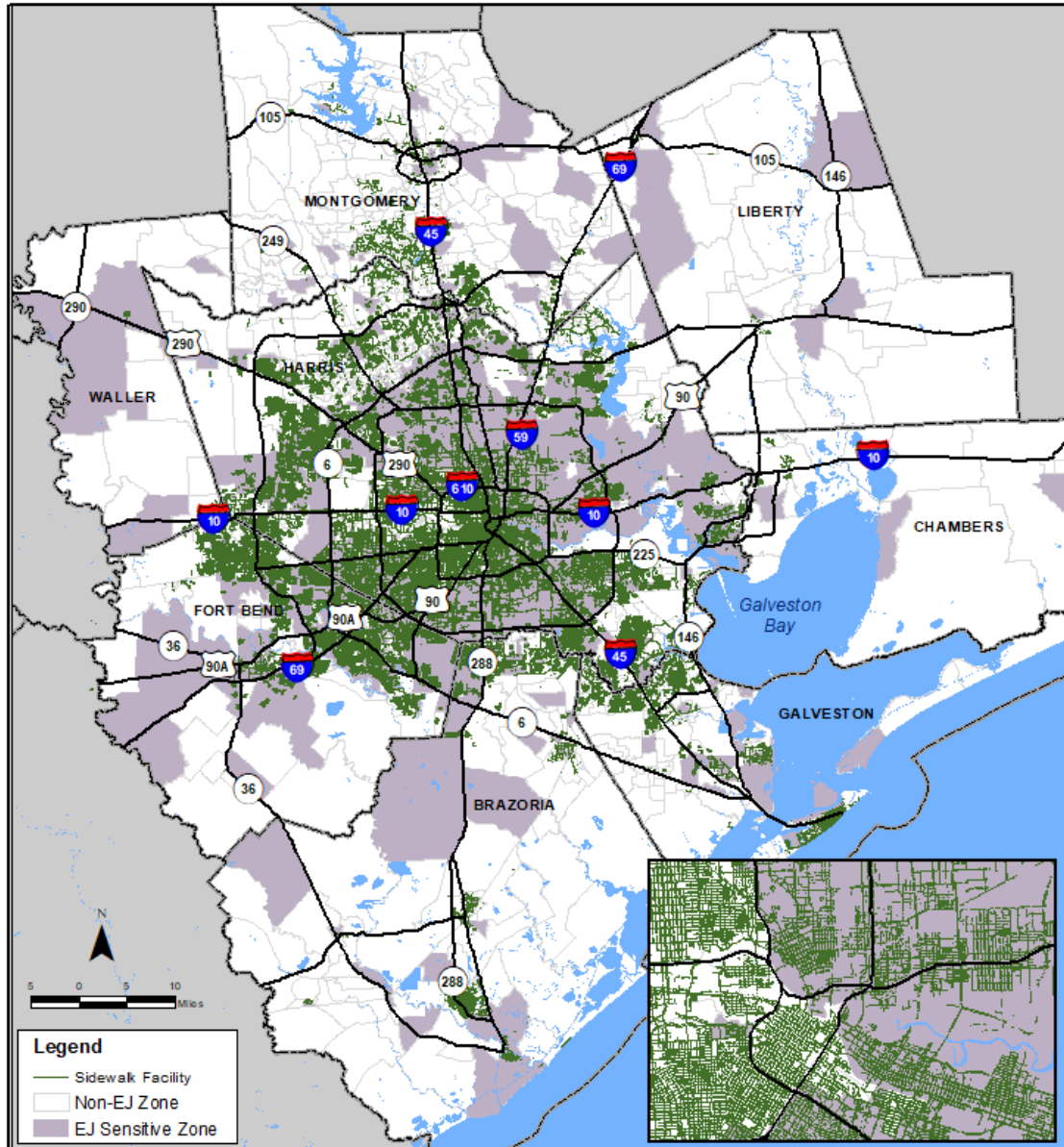


Nguồn: Kế hoạch Mười năm của H-GAC (FY 2021 – 2030)

Bảng 10
Phân bố Dự án Cải thiện Đường sá Địa phương tại Vùng Công lý Môi trường và Vùng ngoài Công lý Môi trường
(Kế hoạch Mười năm của H-GAC (2021 – 2030))

	Khu vực Công lý Môi trường	Khu vực Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn	Khu vực ngoài Công lý Môi trường
Số lượng Dự án (Phần trăm Dự án)	65 trên 86 (75.6%)	21 trên 86 (24.4%)	68 trên 86 (79.1%)
Chi phí Dự án (Phần trăm Chi phí)	\$2,011,937,273 (70.3%)	\$621,541,986 (21.7%)	\$2,460,929,579 (86.0%)
Chi tiêu Bình quân đầu người	\$507.9	\$726.2	\$780.9

Bản đồ 20
Vị trí của các Cơ sở vật chất Vĩa hè được Lập bản đồ trong Khu vực Tám quận của MPO



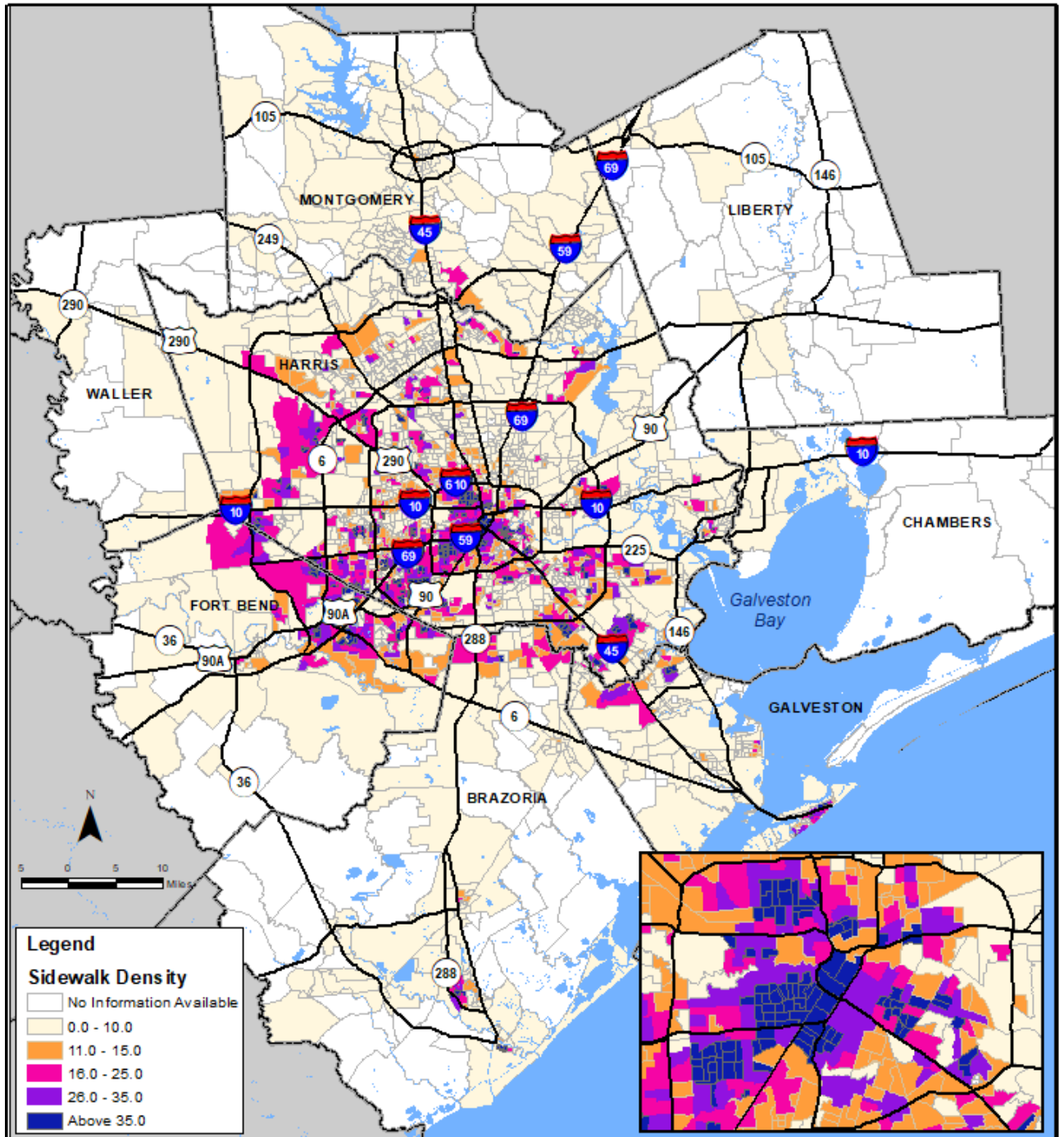
Bảng 11
Khu vực Công lý Môi trường Mục tiêu và Ngoài Mục tiêu và các Cơ sở vật chất Vĩa hè trong Khu vực Tám Quận của MPO

	Khu vực Công lý Môi trường	Khu vực Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn	Khu vực ngoài Công lý Môi trường
Chiều dài Vĩa hè (% cơ sở vật chất)	10,628.6 dặm (54.8%)	2,314.7 dặm (11.9%)	10,199.4 dặm (52.6%)

Nguồn: Cơ sở Dữ liệu Dịch vụ Thông tin Địa lý (GIS) của H-GAC - 2024

Bản đồ 21

Mật độ Vía hè theo Nhóm-Khối Điều tra Dân số trong Khu vực Tám quận của MPO (tính bằng dặm/dặm vuông)



Nguồn: Dịch vụ Thông tin Địa lý (GIS) 2024, Hội đồng Khu vực Houston-Galveston

Bảng 12

Đặc điểm Chuyển đi của Người dùng Xe hơi trong Giờ cao điểm Buổi sáng (6 giờ sáng – 9 giờ sáng)

	Tất cả các vùng TAZ	Vùng ngoài Công lý Môi trường	Vùng Công lý Môi trường	Vùng Công lý Môi trường - Bất lợi Lớn
	<i>Thời gian Trung bình cho Chuyển xe (Phút)</i>			
Mạng lưới 2023	24.5	26.1	22.4	19.6
Mạng lưới Xây dựng 2045	28.8	31.8	23.8	20.5
Không có Xây dựng 2045	29.8	33.3	24.0	20.6
	<i>Quãng đường Trung bình cho Chuyển xe (Dặm)</i>			
Mạng lưới 2023	14.5	15.6	13.0	11.4
Mạng lưới Xây dựng 2045	15.4	17.1	12.7	11.0
Không có Xây dựng 2045	14.9	16.6	12.3	10.6
	<i>Tốc độ Trung bình cho Chuyển xe (Dặm/Giờ)</i>			
Mạng lưới 2023	35.5	36.0	34.8	34.9
Mạng lưới Xây dựng 2045	32.1	32.2	31.9	32.1
Không có Xây dựng 2045	30.1	29.8	30.6	30.8

Nguồn: Mô hình Nhu cầu Đi lại của H-GAC, 2024

Bảng 13

Đặc điểm Chuyển đi của Người dùng Phương tiện Công cộng trong Giờ cao điểm Buổi sáng (6 giờ sáng – 9 giờ sáng)

	Tất cả các vùng TAZ	Vùng ngoài Công lý Môi trường	Vùng Công lý Môi trường	Vùng Công lý Môi trường - Bất lợi Lớn
	<i>Thời gian Trung bình cho Chuyển đi (Phút)</i>			
Mạng lưới 2023	19.9	23.3	17.9	14.9
Mạng lưới Xây dựng 2045	26.8	36.7	20.7	18.1
Không có Xây dựng 2045	22.8	29.8	18.8	16.0
	<i>Quãng đường Trung bình cho Chuyển đi (Dặm)</i>			
Mạng lưới 2023	12.1	14.1	10.9	9.2
Mạng lưới Xây dựng 2045	14.5	19.7	11.3	9.9
Không có Xây dựng 2045	12.0	15.2	10.2	8.8
	<i>Tốc độ Trung bình của Chuyển đi (Dặm/Giờ)</i>			
Mạng lưới 2023	36.3	36.4	36.3	37.1
Mạng lưới Xây dựng 2045	32.5	32.2	32.9	32.7
Không có Xây dựng 2045	31.6	30.6	32.4	33.1
	<i>Số Lượt đi Phương tiện Công cộng</i>			
Mạng lưới 2023	96,866	36,522	60,343	20,456
Mạng lưới Xây dựng 2045	242,941	93,142	149,799	52,339
Không có Xây dựng 2045	113,257	41,111	72,146	26,101

Nguồn: Mô hình Nhu cầu Đi lại của H-GAC, 2024

Bảng 14
Mức độ Dịch vụ Trong Giờ cao điểm Buổi sáng (6 giờ sáng – 9 giờ sáng)

Phân loại Đường bộ	Năm 2023		Mạng lưới Phù hợp 2045		Mạng lưới Không Xây dựng 2045	
	LOS	% theo Loại	LOS	% theo Loại	LOS	% theo Loại
Cao tốc	A-B-C	84.8%	A-B-C	73.1%	A-B-C	68.6%
	D-E	12.8%	D-E	15.2%	D-E	15.2%
	F	2.4%	F	11.1%	F	16.3%
Đường Thu phí	A-B-C	93.9%	A-B-C	82.5%	A-B-C	76.8%
	D-E	4.9%	D-E	9.2%	D-E	13.2%
	F	1.2%	F	8.3%	F	9.9%
Tuyến đường huyết mạch Chính	A-B-C	92.4%	A-B-C	82.0%	A-B-C	75.6%
	D-E	5.3%	D-E	10.5%	D-E	11.4%
	F	2.3%	F	7.5%	F	13.0%
Tuyến đường huyết mạch Khác	A-B-C	92.8%	A-B-C	83.1%	A-B-C	77.8%
	D-E	5.5%	D-E	10.0%	D-E	11.4%
	F	1.6%	F	6.9%	F	10.8%
Đường gom	A-B-C	97.6%	A-B-C	89.2%	A-B-C	84.0%
	D-E	1.8%	D-E	5.4%	D-E	6.8%
	F	0.6%	F	5.4%	F	9.2%
Đường dốc	A-B-C	93.1%	A-B-C	88.8%	A-B-C	86.9%
	D-E	4.0%	D-E	5.8%	D-E	5.6%
	F	3.0%	F	5.4%	F	7.5%
Đường song song	A-B-C	93.6%	A-B-C	84.3%	A-B-C	81.0%
	D-E	4.4%	D-E	8.6%	D-E	9.3%
	F	2.0%	F	7.1%	F	9.7%
HOT	A-B-C	76.6%	A-B-C	65.2%	A-B-C	58.5%
	D-E	23.4%	D-E	23.0%	D-E	20.4%
	F	0.0%	F	11.7%	F	21.2%

Nguồn: Mô hình Nhu cầu Đi lại của H-GAC, 2023

Bảng 15

Khả năng tiếp cận Công việc theo phương tiện Xe hơi và Phương tiện Công cộng – So sánh theo Mạng lưới

	Số lượng Việc làm Có thể Tiếp cận trong vòng 30 phút đi Xe hơi			Số lượng Việc làm Có thể Tiếp cận trong vòng 60 phút đi Phương tiện Công cộng		
	Năm 2023 Mạng lưới	Năm 2045 Xây dựng	Năm 2045 Không Xây dựng	Năm 2023 Mạng lưới	Năm 2045 Xây dựng	Năm 2045 Không Xây dựng
Vùng ngoài Công lý Môi trường	793,686	744,262	703,519	1,665,688	1,532,583	1,516,828
Phần trăm thay đổi so với Mạng lưới		-6.2%	-11.4%		-8.0%	-8.9%
Vùng Công lý Môi trường	1,054,307	1,147,762	1,089,848	2,167,869	2,132,190	2,309,659
Phần trăm thay đổi so với Mạng lưới		8.9%	3.4%		-1.6%	6.5%
Vùng Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn	1,479,880	1,664,339	1,596,098	2,561,174	2,689,449	2,978,959
Phần trăm thay đổi so với Mạng lưới		12.5%	7.9%		5.0%	16.3%

Nguồn: Mô hình Nhu cầu Đi lại của H-GAC, 2024

Bảng 16

Khả năng tiếp cận Việc làm theo phương tiện Xe hơi và Phương tiện Công cộng – So sánh theo Hạng mục Công lý Môi trường

Hạng mục Công lý Môi trường	Việc làm Có thể Tiếp cận trong vòng 30 phút đi Xe hơi			Việc làm Có thể Tiếp cận trong vòng 60 phút đi Phương tiện Công cộng		
	Mạng lưới Năm 2023	Xây dựng Năm 2045	Không Xây dựng Năm 2045	Mạng lưới Năm 2023	Xây dựng Năm 2045	Không Xây dựng Năm 2045
Ngoài Công lý Môi trường	793,686	744,262	703,519	1,665,688	1,532,583	1,516,828
Toàn bộ Công lý Môi trường	1,054,307	1,147,762	1,089,848	2,167,869	2,132,190	2,309,659
Thiếu số	1,077,333	1,178,572	1,119,685	2,209,131	2,182,167	2,367,498
Thu nhập Thấp	1,225,619	1,367,626	1,304,969	2,239,969	2,336,747	2,556,402
LEP	1,420,783	1,635,909	1,569,585	2,508,473	2,623,711	2,921,826
Hộ gia đình có Nữ chủ hộ	1,274,101	1,458,919	1,403,756	2,348,757	2,490,084	2,747,902
Hộ gia đình Không có Xe hơi	1,524,290	1,761,807	1,704,548	2,525,476	2,771,041	3,065,052
LEA	1,366,722	1,525,932	1,455,895	2,464,424	2,530,229	2,779,924
Người cao tuổi	1,194,826	1,206,900	1,147,801	2,262,748	2,201,353	2,399,189
Người Khuyết tật	1,076,234	1,059,332	996,099	2,178,957	2,068,204	2,219,486
Bất lợi lớn	1,479,880	1,664,339	1,596,098	2,561,174	2,689,449	2,978,959

Nguồn: Mô hình Nhu cầu Đi lại của H-GAC, 2024

Bảng 17

Ảnh hưởng của Phí trên Đường Beltway 8 đến Khả năng Tiếp cận Việc làm bằng Xe hơi và Phương tiện Công cộng

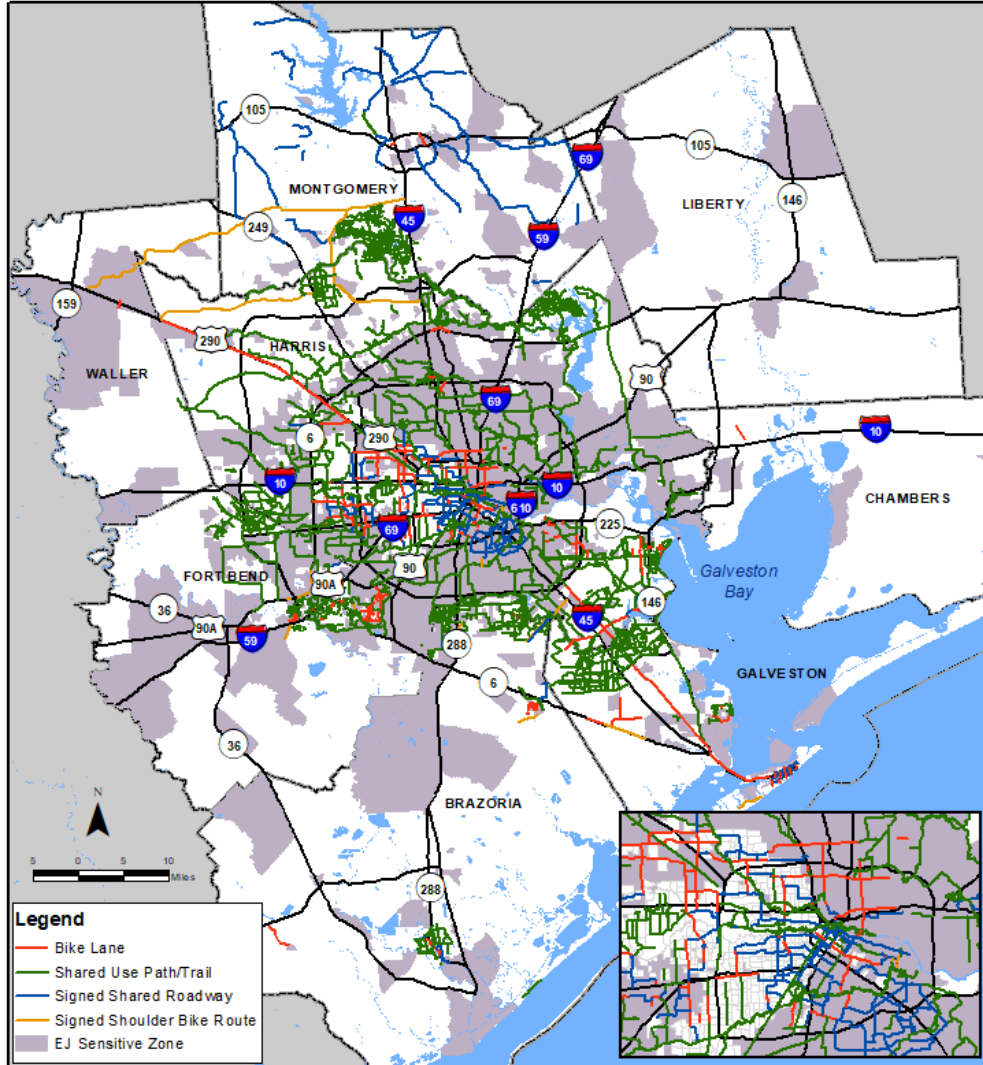
	Việc làm Có thể Tiếp cận trong vòng 30 phút đi Xe hơi			Việc làm Có thể Tiếp cận trong vòng 60 phút đi Phương tiện Công cộng		
Hạng mục Công lý Môi trường	Mạng lưới Năm 2023 có Thu phí	Mạng lưới Năm 2023 Không Thu phí	% Thay đổi do Phí tại Beltway 8	Mạng lưới Năm 2023 có Thu phí	Mạng lưới Năm 2023 không Thu phí	% Thay đổi vì Phí tại Beltway 8
Ngoài Công lý Môi trường	793,686	904,093	+13.9%	1,665,688	2,023,589	+21.5%
Toàn bộ Công lý Môi trường	1,054,307	1,397,696	+32.6%	2,167,869	2,861,590	+32.8%
Thiếu số	1,077,333	1,435,048	+33.2%	2,209,131	2,924,395	+32.4%
Thu nhập Thấp	1,225,619	1,660,546	+35.5%	2,239,969	2,999,514	+33.9%
LEP	1,420,783	1,955,897	+37.7%	2,508,473	3,334,557	+32.9%
Hộ gia đình có Nữ chủ hộ	1,274,101	1,754,802	+37.7%	2,348,757	3,213,439	+36.8%
Hộ gia đình Không có Xe hơi	1,524,290	2,113,555	+38.7%	2,525,476	3,457,240	+36.9%
LEA	1,366,722	1,814,928	+32.8%	2,464,424	3,205,145	+30.1%
Người cao tuổi	1,194,826	1,453,400	+21.6%	2,262,748	2,870,057	+26.8%
Người Khuyết tật	1,076,234	1,259,873	+17.1%	2,178,957	2,725,246	+25.1%
Bất lợi lớn	1,479,880	1,981,379	+33.9%	2,561,174	3,383,775	+32.1%

Nguồn: Mô hình Nhu cầu Đi lại của H-GAC, 2024

Không gian này được để trống có chủ ý

Bản đồ 22

Cơ sở Vật chất dành cho Người đi bộ-Làn xe đạp tại Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston-Galveston

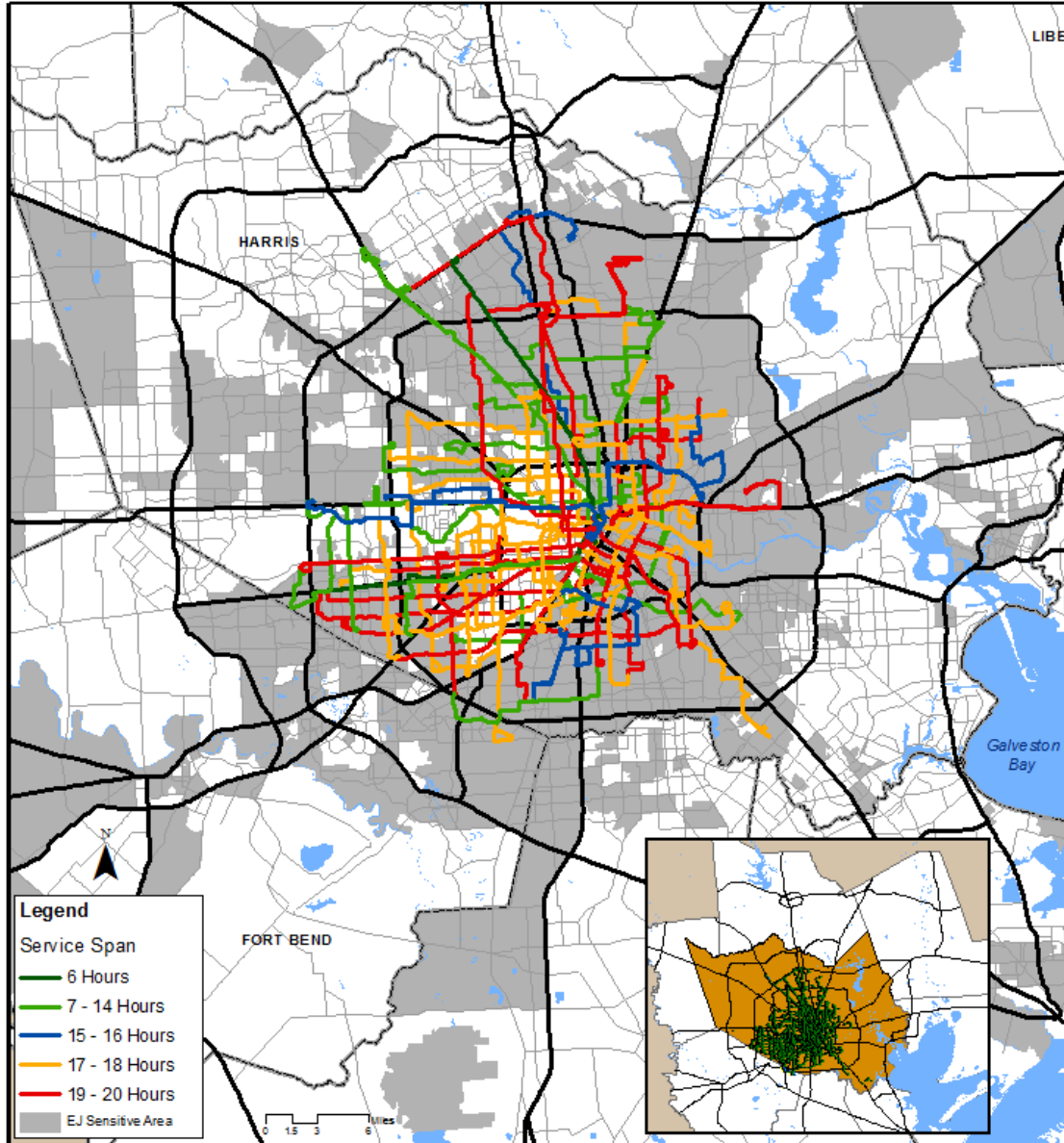


Bảng 18 Cơ sở hạ tầng Làn cho xe đạp trong Khu vực MPO gồm Tám Quận

Cơ sở Hạ tầng cho Người đi bộ- Người đi xe đạp	Tổng trong Khu vực	Ở Khu vực Ngoài Công lý Môi trường	% trong Mạng lưới	Trong Khu vực Công lý Môi trường	% trong Mạng lưới	Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn	% trong Mạng lưới
Làn Xe đạp	276 Dặm	223 Dặm	81.0%	215 Dặm	78.0%	142 Dặm	51.6%
Làn cho Người đi bộ và Xe đạp	2,203 Dặm	1,649 Dặm	74.8%	1,384 Dặm	62.8%	532 Dặm	24.1%
Làn cho Xe đạp và Xe hơi	281 Dặm	185 Dặm	66%	97 Dặm	34%	24 Dặm	9%
Làn Liên kề Dành cho Xe đạp	111 Dặm	105 Dặm	94.8%	86 Dặm	77.2%	1 Dặm	1%
Tổng	2,953 Dặm	2,269 Dặm	76.8%	1,884 Dặm	63.8%	795 Dặm	26.9%

Nguồn: Kế hoạch Đường cho Xe đạp Khu vực H-GAC năm 2024

Tuyến Xe buýt Địa phương và Xe buýt Nhanh METRO – Giờ hoạt động Dự tính



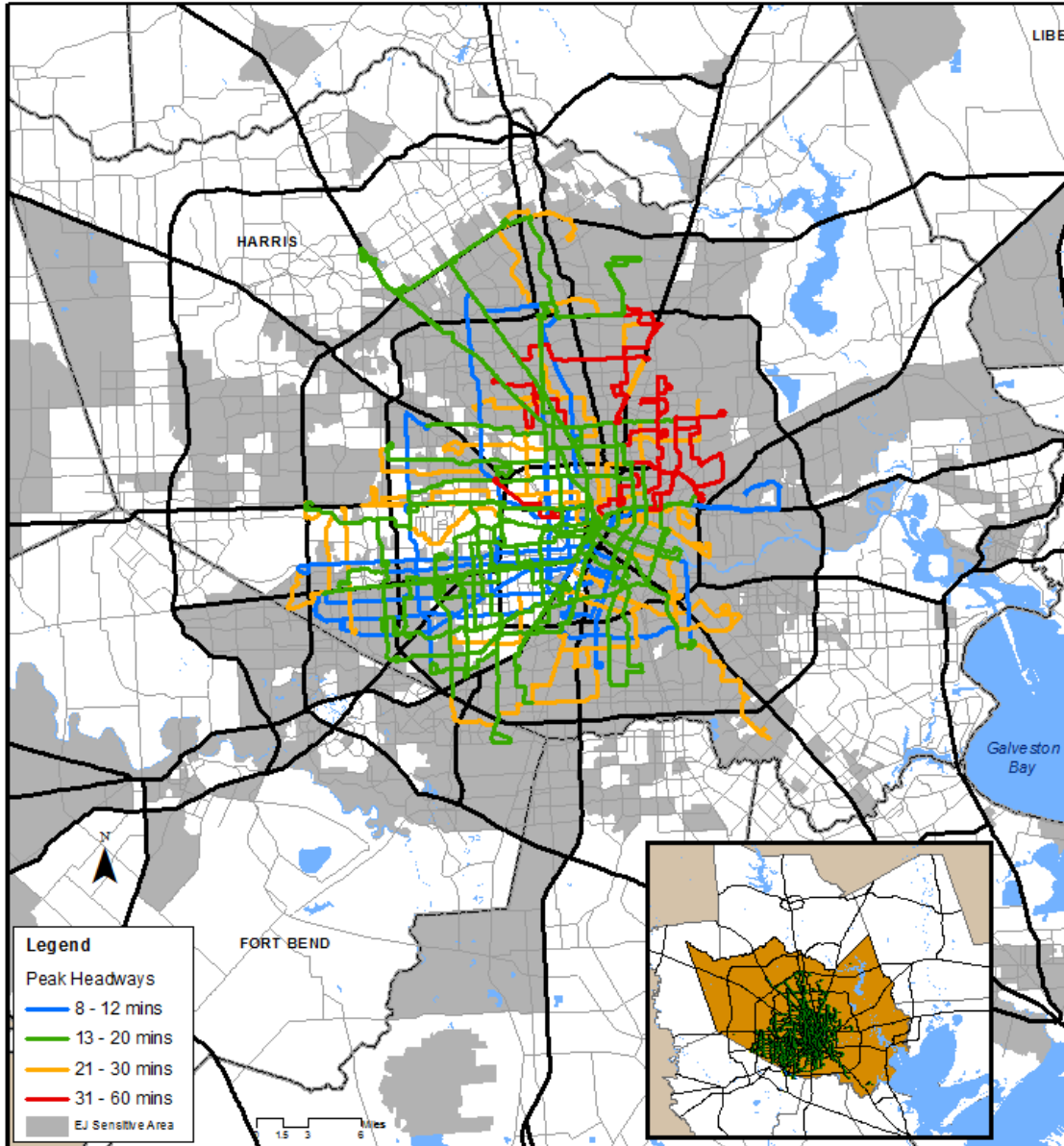
Bảng 19:

Phân bố các Trạm dừng Xe buýt METRO tại Khu vực Đô thị Houston

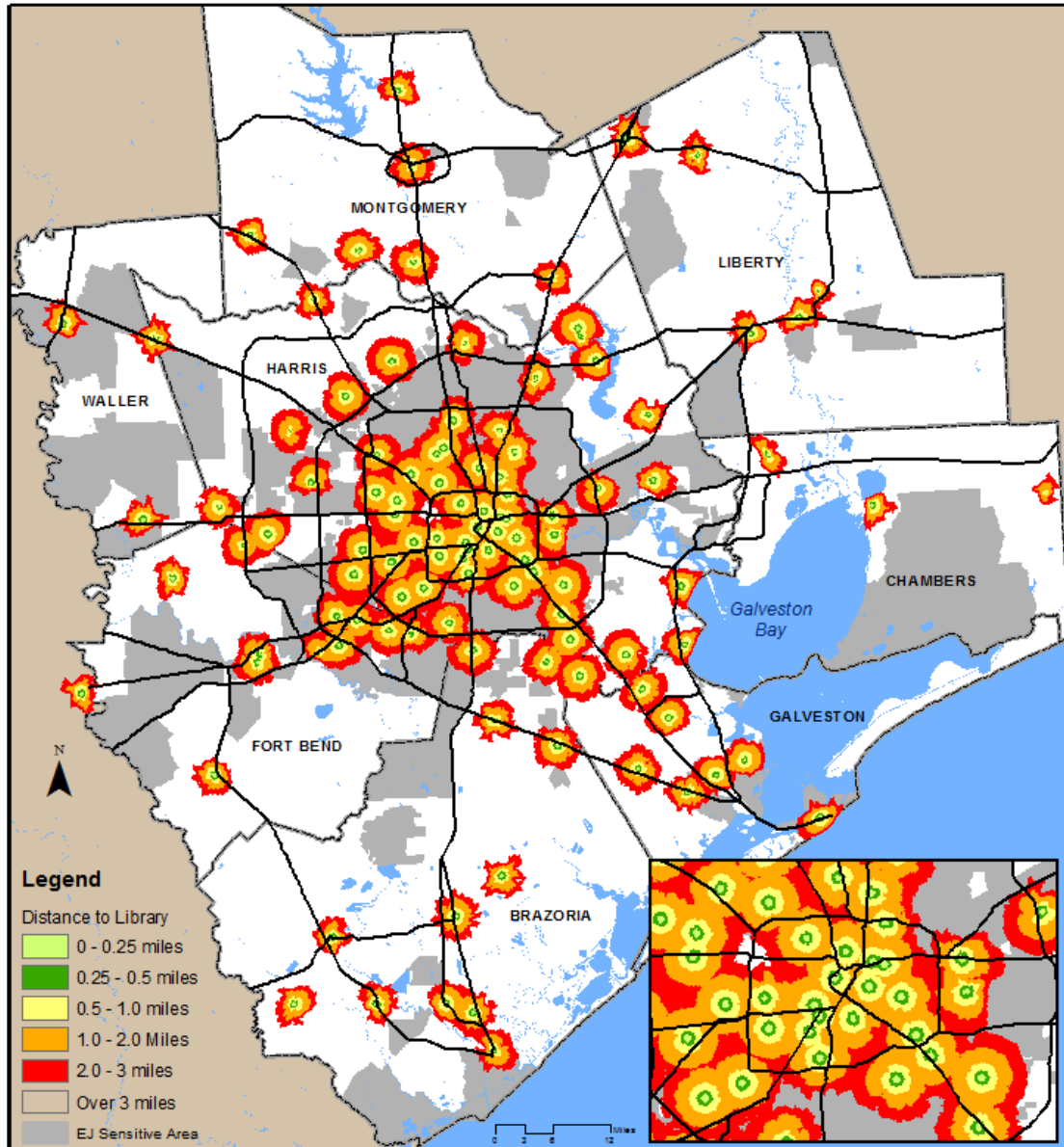
	Số Điểm dừng Xe buýt	Tỉ lệ Điểm dừng Xe buýt
Khu vực Công lý Môi trường	6,484	72.0%
Khu vực Ngoài Công lý Môi	2,532	28.0%
Công lý Môi trường-Bất lợi Lớn	3401	37.7%
Tổng	9,016	100%

Nguồn: Cơ quan Quản lý Phương tiện Công cộng Đô thị Quận Harris, 2024 * Tập hợp các Lĩnh vực Công lý Môi trường

Bản đồ 24
Tuyến Xe buýt METRO – Điều kiện Thời gian Di chuyển giờ Cao điểm

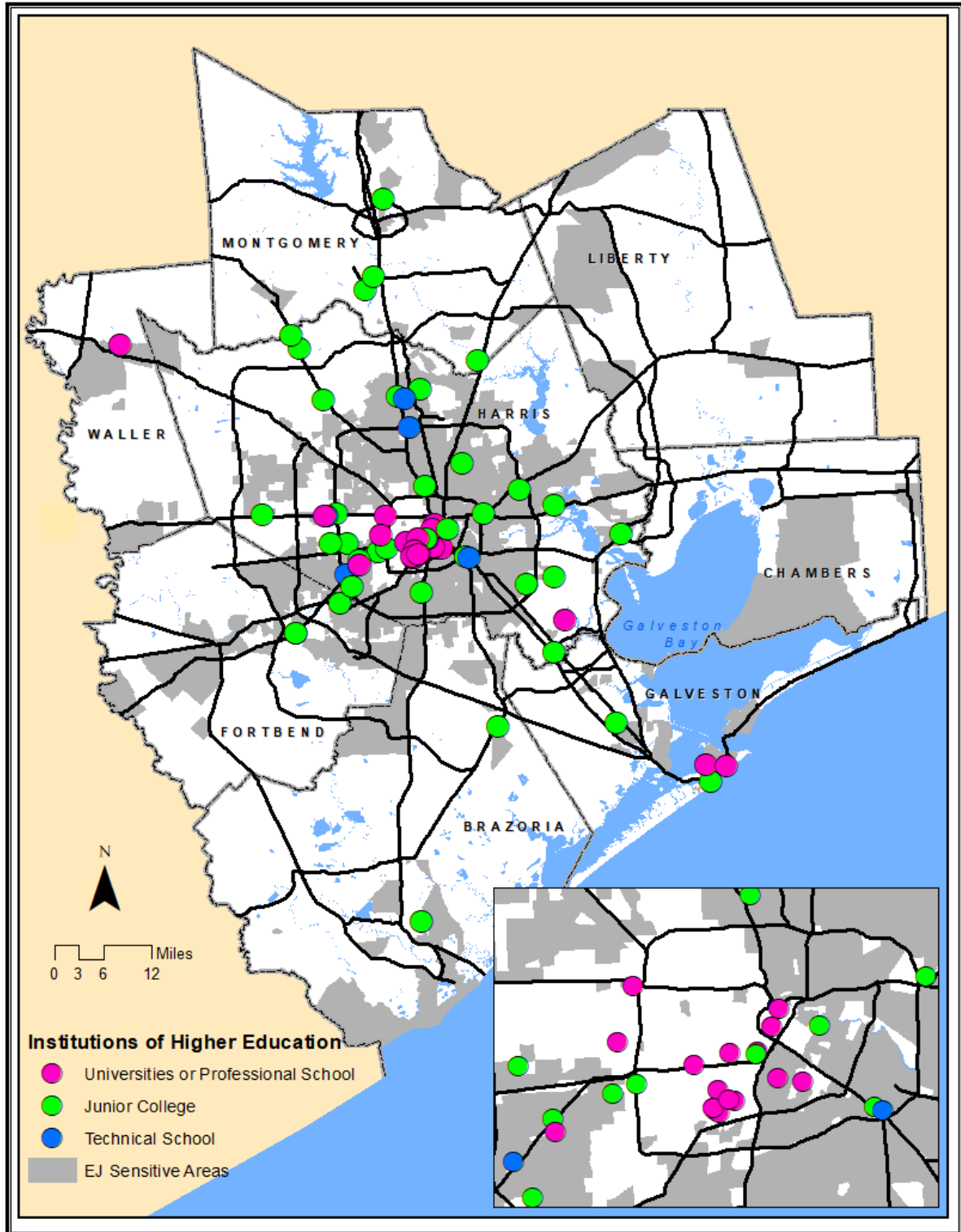


Nguồn: Cơ quan Quản lý Phương tiện Công cộng Đô thị Quận Harris, 2017

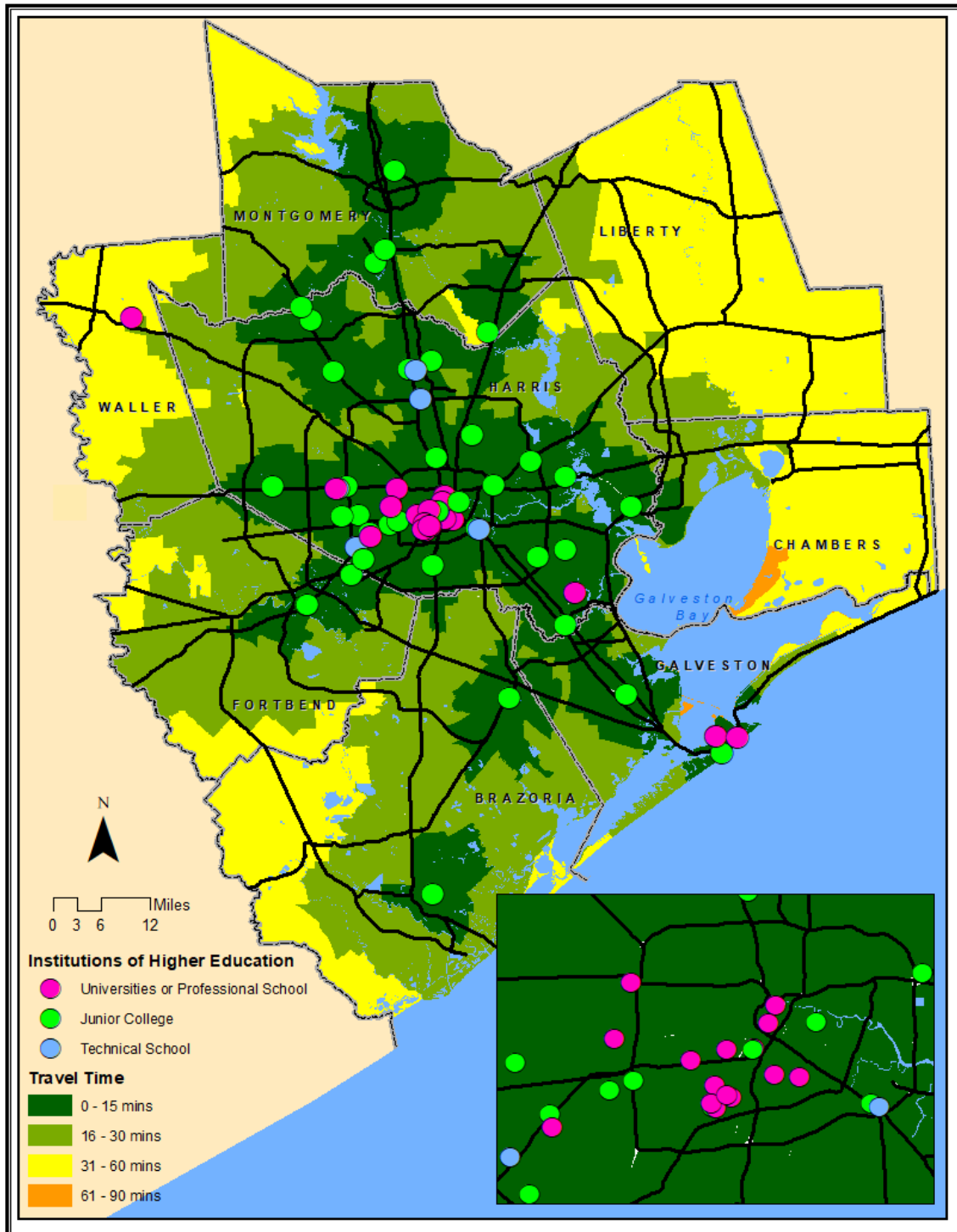


Nguồn: Hệ thống Thông tin Địa lý của H-GAC, 2017

Bản đồ 26
Các Cơ sở Giáo dục Đại học trong Khu vực MPO gồm Tám Quận

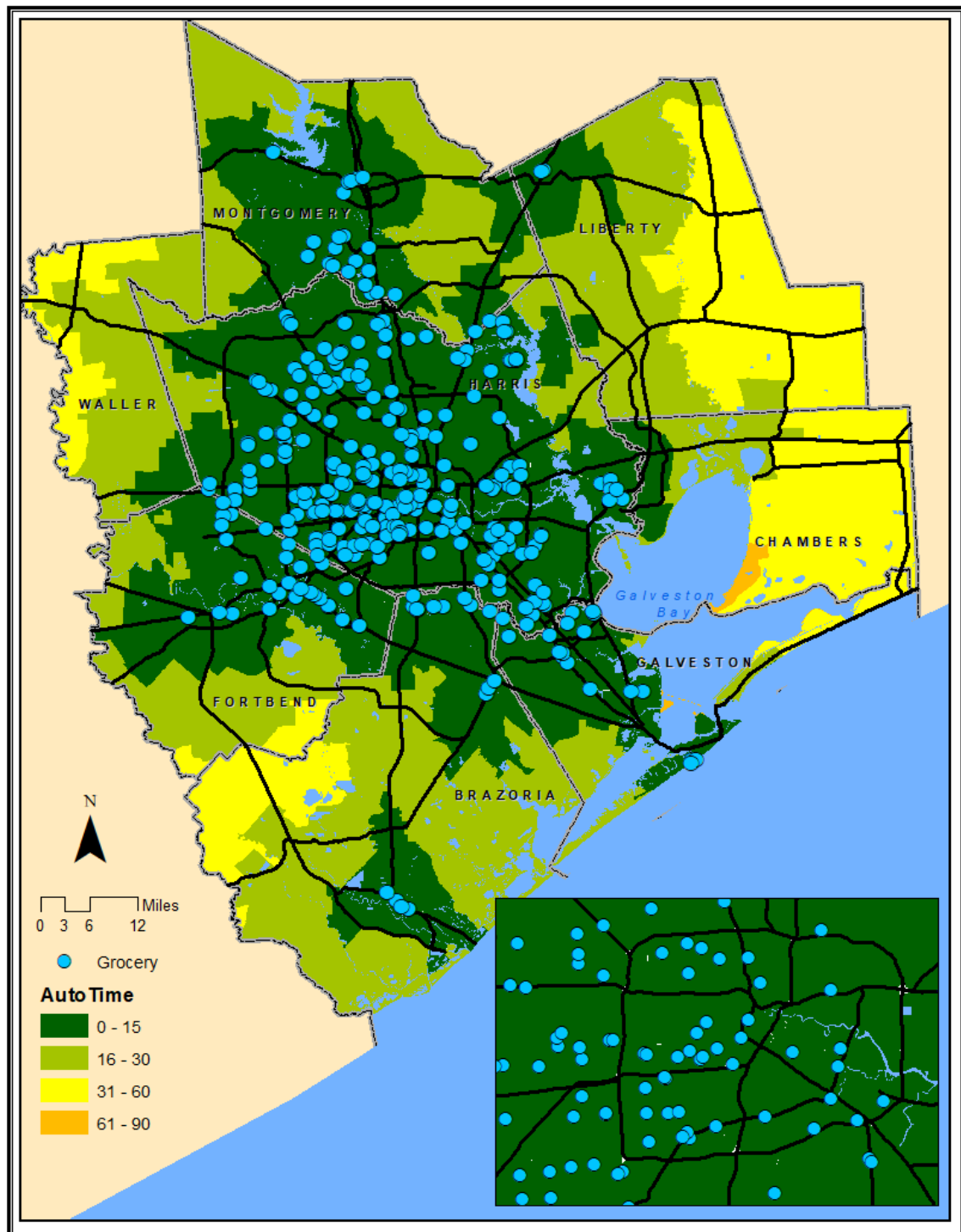


Nguồn: Hệ thống Thông tin Địa lý của H-GAC, 2021

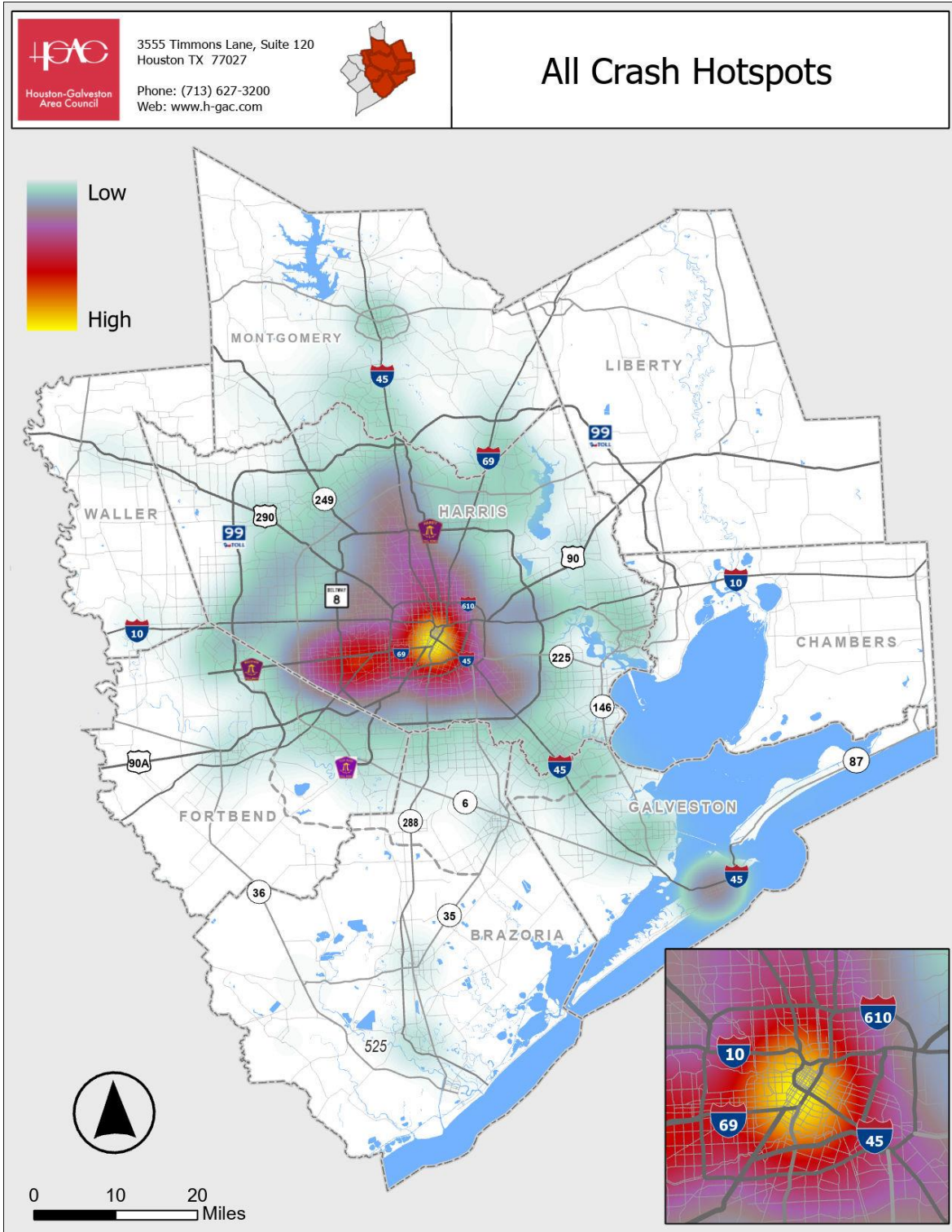


Nguồn: Hệ thống Thông tin Địa lý của H-GAC, 2021

Bản đồ 28
 Khu vực Có thể Tiếp cận đối với các Cửa hàng Tạp hóa trong Khu vực MPO gồm Tám Quận

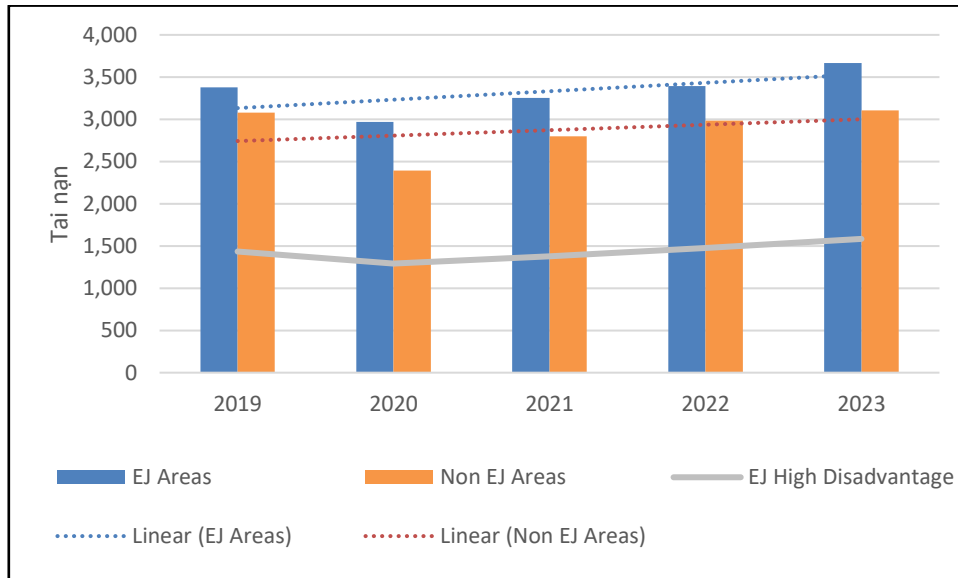


Nguồn: Hệ thống Thông tin Địa lý của H-GAC, 2021



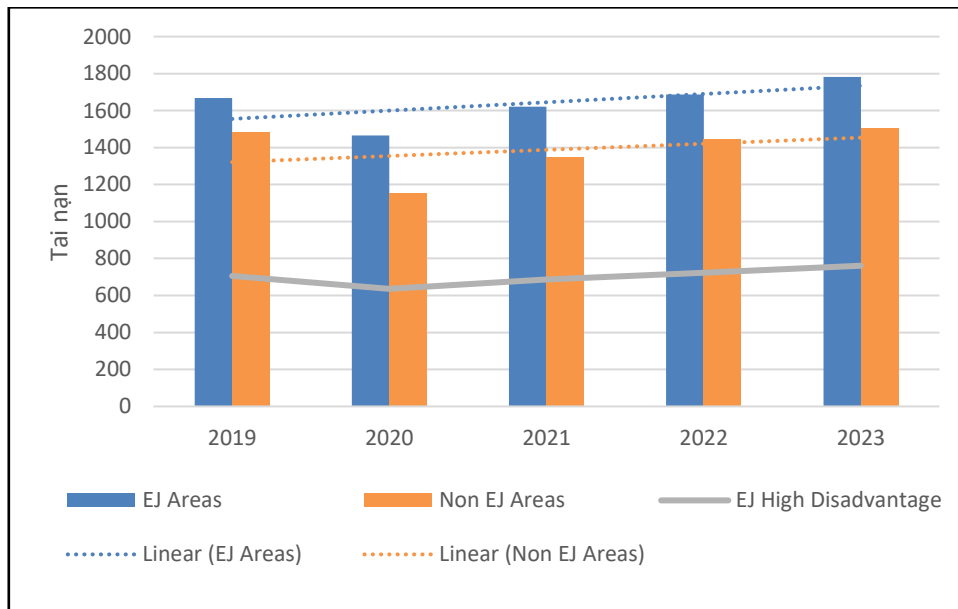
Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa Lý

Hình minh họa 12
Xu hướng trong các Vụ Tai nạn Giao thông trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC (2019 – 2023)



Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý

Hình minh họa 13
Xu hướng trong các Vụ Tai nạn Giao thông Cơ giới trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC (2019 – 2023)



Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý.

Bảng 20

Các Vụ Tai nạn Giao thông Cơ giới trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC (2019 – 2023)

	Vùng Công lý Môi trường	Vùng ngoài Công lý Môi trường	Vùng Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn*	Tổng
Dân số trong Khu vực**	3,960,905	3,151,292	855,861	7,112,197
Tỉ lệ trên Tổng Dân số	55.7%	44.3%	12.0%	100%
Số vụ Tai nạn Giao thông	8,224	6,938	3,511	15,162
% Tổng số vụ Tai nạn Giao thông	54.2%	45.8%	23.2%	100%
Vụ tai nạn trên 1000 Dân	2.1	2.2	4.1	2.1
Dặm Đã đi của Phương tiện (VMT)	100,441,585	89,170,628	24,266,352	189,612,213
Vụ tai nạn trên 100,000 Dặm Đã đi của Phương tiện (VMT)	8.2	7.8	14.5	8.0
Thương tích gây mất khả năng hoạt động	6,128	3,070	2,663	9,189
% Thương tích gây mất khả năng hoạt động	66.6%	33.4%	29.9%	100%
Thương tích gây mất khả năng hoạt động trên 100,000 Dân	155	97	311	129

Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý 2019 - 2023

* Số vụ tai nạn ở đây chỉ là một phần trong tổng số vụ tai nạn của Vùng Công lý Môi trường. Tỉ lệ phần trăm phản ánh một phần trong tổng số của Vùng Công lý Môi trường

** Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2018-2022

Không gian này được để trống có chủ ý

Bảng 21
Tai nạn Xe Cơ giới dẫn đến Tử vong hoặc Thương tích Nghiêm trọng tại
Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC (2019 – 2023)

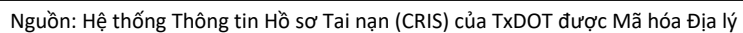
Tai nạn Năm	Vùng Công lý Môi trường	Vùng ngoài Công lý Môi trường	Vùng Công lý Môi trường có Bất lợi Lớn*	Tổng
2019	1,175 (66.6%)	589 (33.4%)	515 (29.2%)	1,764 (19.2%)
2020	1,121 (69.8%)	485 (30.2%)	513 (31.9%)	1,606 (17.5%)
2021	1,285 (70.5%)	538 (29.5%)	560 (30.7%)	1,823 (19.8%)
2022	1,265 (65.2%)	675 (34.8%)	513 (26.4%)	1,940 (21.1%)
2023	1,282 (62.1%)	783 (37.9%)	562 (27.2%)	2,065 (22.5%)
Tổng	6,128 (66.6%)	3,070 (33.4%)	2,663 (29.9%)	9.189

Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý

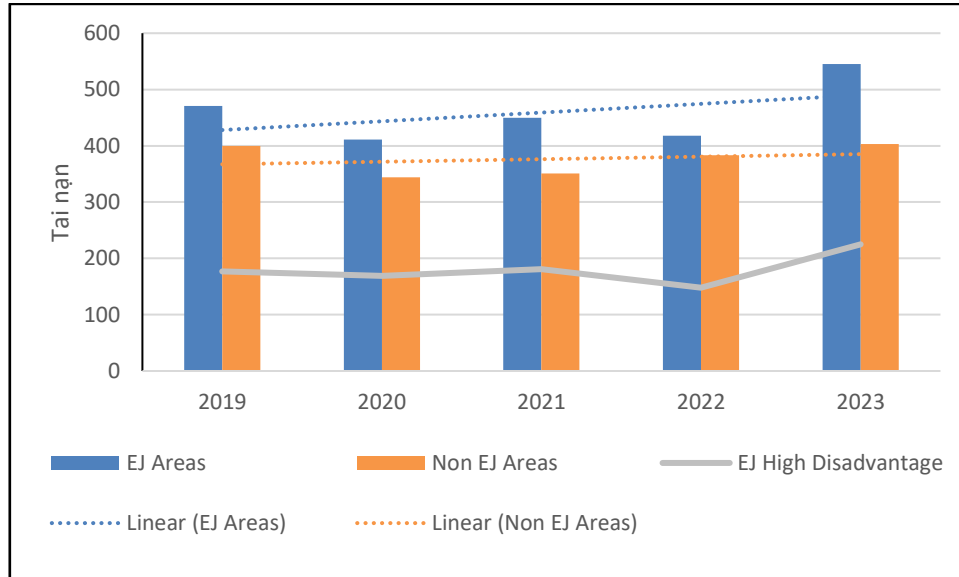
* Số vụ tai nạn ở đây chỉ là một phần trong tổng số vụ tai nạn của Vùng Công lý Môi trường. Tỷ lệ phần trăm phản ánh một phần trong tổng số của Vùng Công lý Môi trường

** Nguồn: Cục Điều tra Dân số Hoa Kỳ, Ước tính 5 Năm của Khảo sát Cộng đồng Hoa Kỳ 2015-2019

Không gian này được để trống có chủ ý

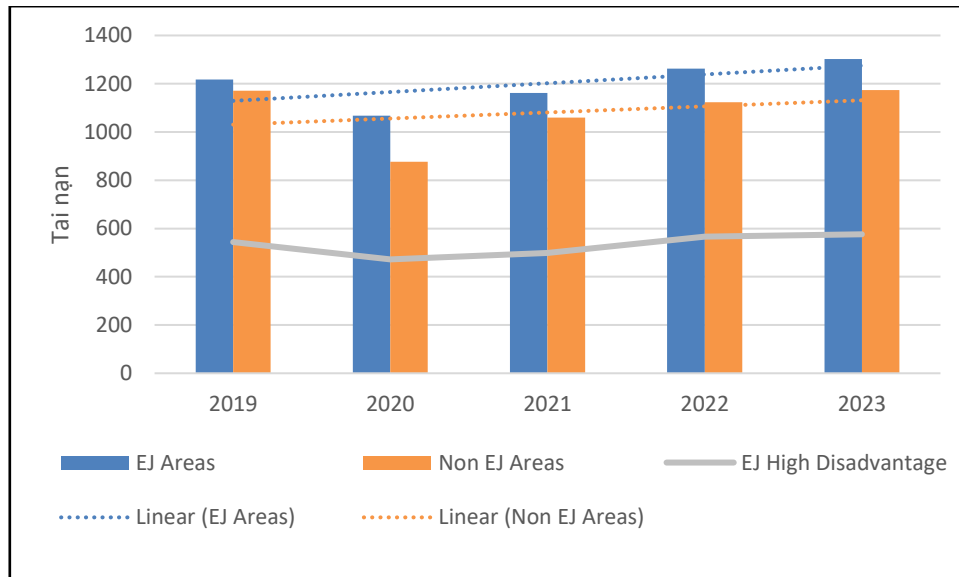


Hình minh họa 14
Xu hướng trong các Vụ Tai nạn Xe đạp trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC (2019 – 2023)

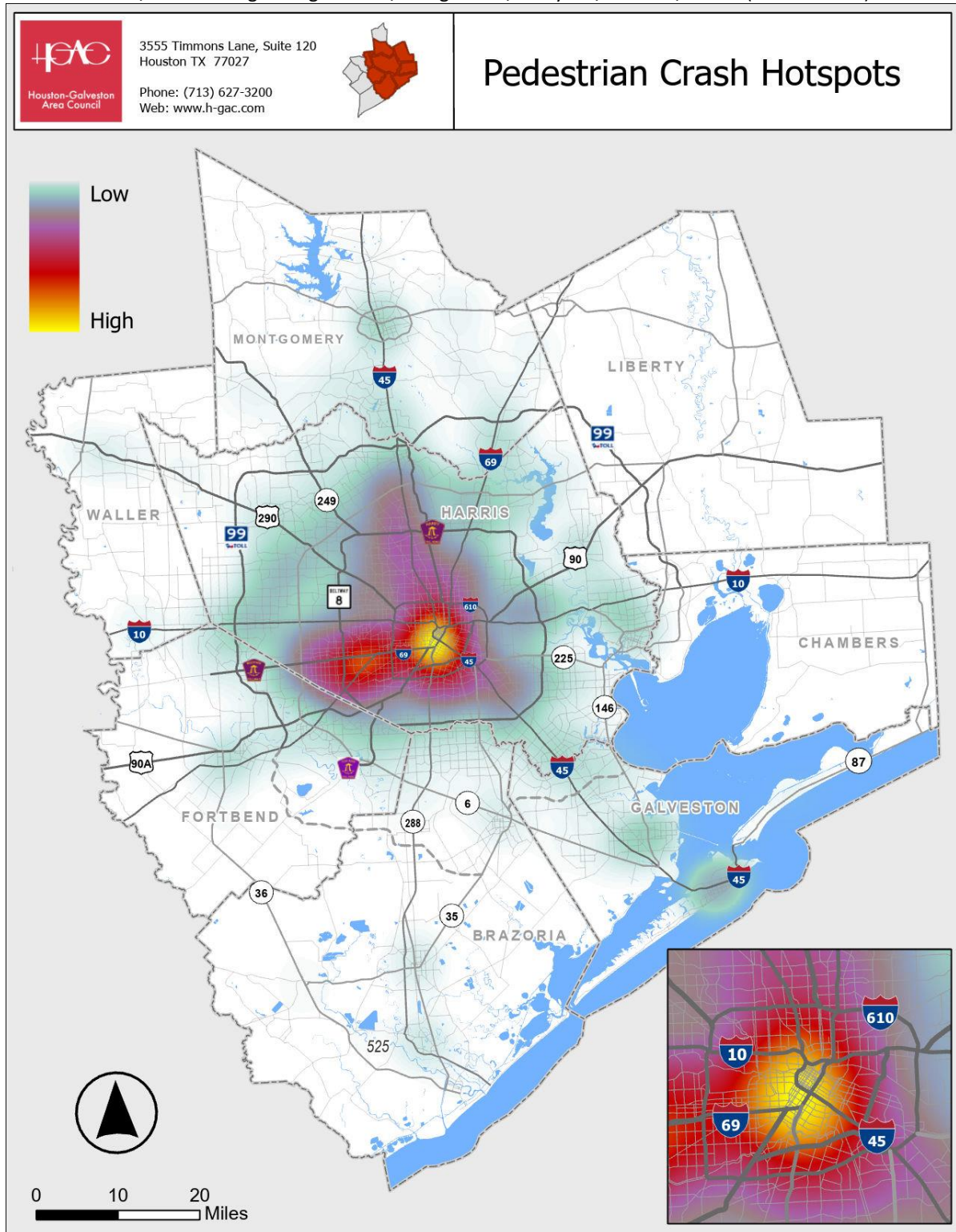


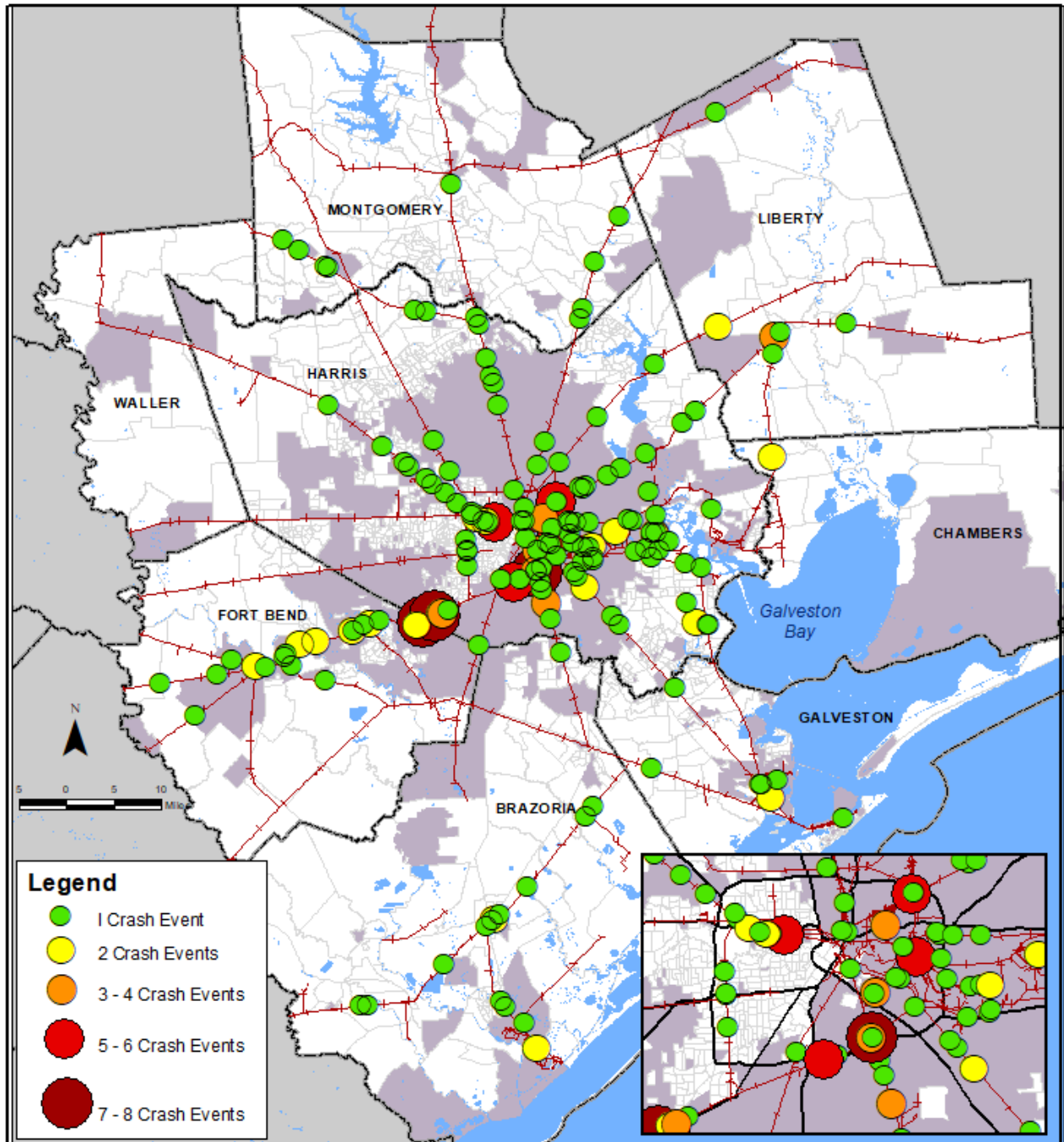
Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý

Hình minh họa 15
Xu hướng trong các Vụ Tai nạn Người đi bộ trong Khu vực Quy hoạch Đô thị H-GAC (2019 – 2023)



Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý





Nguồn: Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT được Mã hóa Địa lý

Hình minh họa 16

Phân tích Cấp độ Dự án Sử dụng Công cụ Eco-Logical của H-GAC - Báo cáo Cảnh báo

7/17/2021

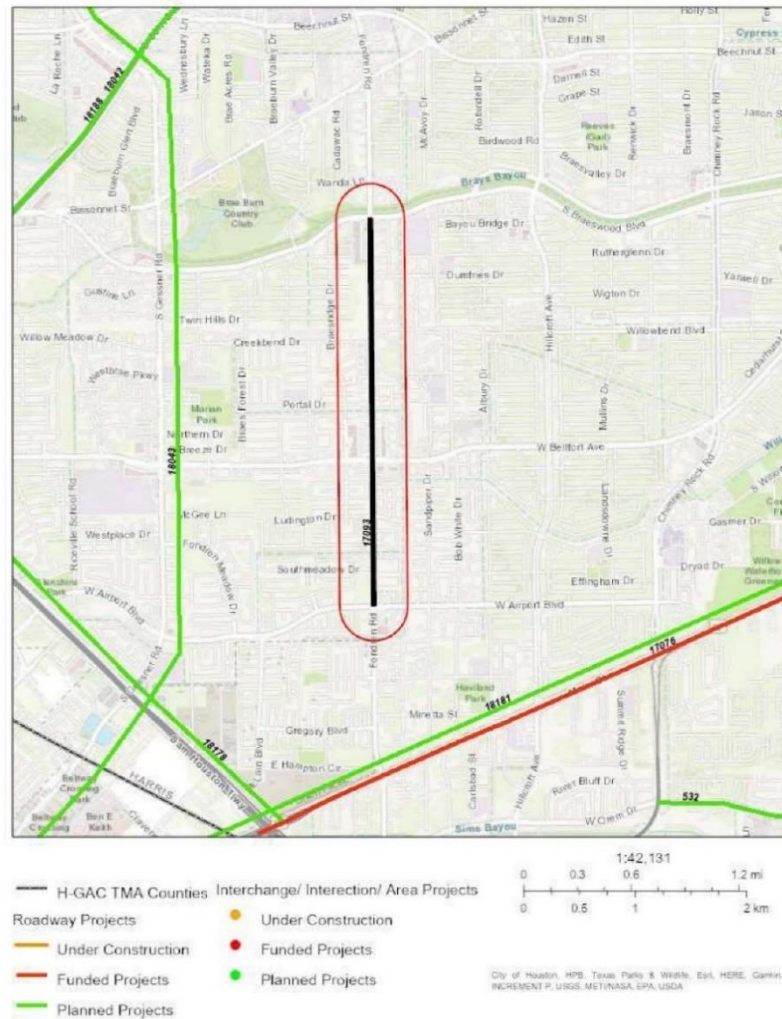


Red Flag Report : Fondren Rd. - From S. Braeswood to W. Airport

Area of Interest (AOI) Information

Area : 595.18 acres

Jul 17 2021 17:52:16 Central Daylight Time



7/17/2021

PROJECT DESCRIPTION: WIDEN FROM 4 TO 6 LANES WITH TRAFFIC SIGNAL AND DRAINAGE IMPROVEMENTS.
 CSJ NUMBER: 0912-72-381
 MPOID: 17093
 SPONSOR: CITY OF HOUSTON
 STATUS: FUNDED

Summary

Name	Count	Area(acres)	Length(mi)
Airports (INF)	0	N/A	N/A
Education Facilities (INF)	5	N/A	N/A
Hospitals (INF)	0	N/A	N/A
Religious Facilities (INF)	4	N/A	N/A
Pipelines (INF)	2	N/A	0.76
Railroad (INF)	0	N/A	0
Trails (INF)	1	N/A	0.39
Cemeteries (INF)	0	0	N/A
Managed Lands (INF)	1	14.51	N/A
Recreational Facilities (INF)	1	15.22	N/A
Mines & Mineral Resources (MIN)	0	N/A	N/A
Sand & Gravel Operations (MIN)	0	N/A	N/A
Wells (MIN)	0	N/A	N/A
Brownfields (HAZ)	0	N/A	N/A
Superfund Sites (HAZ)	0	N/A	N/A
Active Landfills (HAZ)	0	N/A	N/A
Closed Landfills (HAZ)	0	N/A	N/A
NPDES Facilities (HAZ)	0	N/A	N/A
RCRA Sites (HAZ)	5	N/A	N/A
Underground Storage Tanks (HAZ)	2	N/A	N/A
Impaired 303D Waterways (WAT)	3	N/A	1.96
Rivers & Streams (WAT)	3	N/A	1.41
Floodplains (WAT)	15	469.62	N/A
Lakes & Ponds (WAT)	1	0.09	N/A
Wetlands (WAT)	4	10.14	N/A
Archaeological Sites (CUL)	1	12.42	N/A
Historical Sites (CUL)	0	0	N/A
Eco-Types (ECO)	0	0	N/A
Rare, Threatened, Endangered Species (ECO)	1	595.18	N/A
Critical Habitats (ECO)	0	0	N/A
Prime Farmlands (ECO)	4	576.27	N/A
Vulnerable Population (SOC)	19	595.18	N/A

Education Facilities (INF)

2/8

7/17/2021

#	Name	School Type	Address	City	State
1	LA AMISTAD LOVE & LEARNING ACADEMY	PUBLIC SCHOOL	10860 ROCKLEY RD	HOUSTON	TX
2	GIRLS & BOYS PREP ACADEMY MIDDLE	PUBLIC SCHOOL	8415 W BELLFORT ST	HOUSTON	TX
3	TORAH GIRLS ACADEMY OF TEXAS	PRIVATE SCHOOL	10101 FONDREN RD STE 136	HOUSTON	TX
4	TORAH DAY SCHOOL	PRIVATE SCHOOL	10900 FONDREN RD	HOUSTON	TX
5	RESTORATION ACADEMY	PRIVATE SCHOOL	6706 W AIRPORT BLVD	HOUSTON	TX

#	ZIP	County	Count
1	77099	HARRIS	1
2	77071	HARRIS	1
3	77096	HARRIS	1
4	77096	HARRIS	1
5	77071	HARRIS	1

Religious Facilities (INF)

#	Name	Address	City	State	ZIP	County	Count
1	BRAESWOOD ASSEMBLY OF GOD	10611 FONDREN ROAD	HOUSTON	TX	77096	HARRIS	1
2	CONGREGATION BETH RAMBAM SEPHARDIC MINYAN	11333 BRAESRIDGE DRIVE	HOUSTON	TX	77071	HARRIS	1
3	CHABAD LUBAVITCH CENTER - TEXAS REGIONAL HEADQUARTERS	10900 FONDREN ROAD	HOUSTON	TX	77096	HARRIS	1
4	LIBERTY BAPTIST CHURCH	12200 FONDREN ROAD	HOUSTON	TX	77035	HARRIS	1

Pipelines (INF)

#	Operator	System Name	Diameter	Commodity	System Type	County	Length(mi)
1	COPANO NGL SERVICES LLC	SHERIDAN-HOUSTON	6.63	HIGHLY VOLATILE LIQUID (HVL)	Highly Volatile Liquids (Propa	HARRIS	0.38
2	ENTERPRISE CRUDE PIPELINE LLC	TEPPCO SOUTH TEXAS CRUDE LINES	10.75	CRUDE OIL	Crude Transmission	HARRIS	0.38

Trails (INF)

#	Sponsor	Location	Local Name	Bikeway Type	Length(mi)
1	Harris County	BRAYS BAYOU	No Data	Existing Shared Use Path/Trail	0.39

Managed Lands (INF)

3/8

7/17/2021

#	Loc_Nm	Area(acres)
1	BRAESWOOD PARKWAY	14.51

Recreational Facilities (INF)

#	Park Name	Park Local Owner	Park Size (Acres)	Area(acres)
1	Brays Bayou Trail	City of Houston	664.2076737146061	15.22

RCRA Sites (HAZ)

#	Registry ID	Primary Name	Address	City	County
1	110063680556	FAMILY DOLLAR #3105	9890 FONDREN RD	HOUSTON	HARRIS
2	110064014025	FAMILY DOLLAR #7428	11253 FONDREN RD.	HOUSTON	HARRIS
3	110031326553	1.25 EXPERT CLEANERS	6569 W BELLFORT	HOUSTON	HARRIS
4	110005082515	PILGRIM CLEANERS 16	11322 FONDREN RD	HOUSTON	HARRIS
5	110005121796	ENTEC SERVICES	12101 FONDREN DR STE 2009	HOUSTON	HARRIS

#	ZIP	Facility URL	Count
1	77096-3648	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110063680556	1
2	77096-5507	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110064014025	1
3	77035	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110031326553	1
4	77035	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110005082515	1
5	77035-4038	https://ofmpub.epa.gov/frs_public2/fil_query_detail_disp_program_facility?p_registry_id=110005121796	1

Underground Storage Tanks (HAZ)

#	RN	Facility ID	UST Type	Facility Name	Address
1	RN102483906	29185	FULLY REGULATED	STAR STOP 21	11302 FONDREN RD
2	RN102860657	63441	FULLY REGULATED	TIMEWISE FOOD STORE 028 00	11290 FONDREN RD

#	City	State	ZIP	County	Count
1	HOUSTON	TX	77035	HARRIS	1
2	HOUSTON	TX	77096	HARRIS	1

Impaired 303D Waterways (WAT)

4/8

7/17/2021

#	Feature ID	Feature URL	Length(mi)
1	TX-1007E_01	http://ofmpub.epa.gov/waters10/attains_wa/terbody.control?p_list_id=TX-1007E_01&p_report_type=T&p_cycle=2010	1.35
2	TX-1007B_01	http://ofmpub.epa.gov/waters10/attains_wa/terbody.control?p_list_id=TX-1007B_01&p_report_type=T&p_cycle=2010	0.38
3	TX-1007L_01	http://ofmpub.epa.gov/waters10/attains_wa/terbody.control?p_list_id=TX-1007L_01&p_report_type=T&p_cycle=2010	0.23

Rivers & Streams (WAT)

#	Segment ID	AU ID	Name	Length (Miles)	Length(mi)
1	1007L	1007L_01	Brays Bayou Above Tidal	0.6567790051522929	0.66
2	1007E	1007E_01	Willow Waterhole Bayou	5.559828078765492	0.38
3	1007B	1007B_01	Brays Bayou Above Tidal	25.10657316564262	0.38

Floodplains (WAT)

#	Category	Area(acres)
1	500YR	303.92
2	100YR	93.48
3	FLOODWAY	72.23

Lakes & Ponds (WAT)

#	Permanent ID	GNIS Name	Water Type	Area(acres)
1	113265195	No Data	LakePond_Perennial	0.09

Wetlands (WAT)

#	Wetland Type	Acres	Area(acres)
1	Riverine	117.04995836216568	6.01
2	Riverine	31.144580498241428	3.07
3	Riverine	3.6258634937366105	0.86
4	Riverine	0.20766872423609858	0.21

Archaeological Sites (CUL)

#	Project Type	Latest Date of Fieldwork	Sponsor Agency	Investigating Firm	Project Proponent	Acres	Area(acres)
1	No Data	August 1, 2002	Federal Housing Administration	HRA Gray and Pape	TxDOT	160.47670503310644	12.42

Rare, Threatened, Endangered Species (ECO)

#	Name	TPWD Link	Area (Sq Miles)	Area(acres)
1	Harris	https://tpwd.texas.gov/gis/rtest/ES_Reports.aspx?countyname=Harris	1777.15	595.18

5/8

7/17/2021

Prime Farmlands (ECO)

#	Area Name	Farm Class	Area(acres)
1	Harris County, Texas	All areas are prime farmland	576.27

Vulnerable Population (SOC)

#	Block Group	Area (Sq Miles)	County	Total Household Population	Total Population
1	482014233012	0.3	Harris	2220	2220
2	482014233022	0.17	Harris	2229	2229
3	482014224013	0.08	Harris	1809	1809
4	482014225001	0.14	Harris	2972	2972
5	482014223014	0.09	Harris	3052	3052
6	482014234012	0.15	Harris	2128	2128
7	482014224012	0.12	Harris	832	832
8	482014234011	0.23	Harris	2338	2373
9	482014225003	0.14	Harris	2946	2946
10	482014223011	0.05	Harris	2219	2219
11	482014223013	0.09	Harris	893	893
12	482014234013	0.49	Harris	1568	1575
13	482014222003	0.09	Harris	799	799
14	482014236004	0.34	Harris	2284	2292
15	482014230001	0.15	Harris	3324	3342
16	482014226003	0.28	Harris	2702	3013
17	482014233021	0.22	Harris	881	881
18	482014224023	0.04	Harris	1773	1773
19	482014225004	0.2	Harris	788	788

7/17/2021

#	Households	Population in Poverty	Non-Hispanic Minorities	Hispanic Minorities	Limited English Proficiency
1	847	551	1117	322	41
2	1084	359	1630	229	25
3	988	792	1086	518	340
4	799	1231	872	1871	855
5	826	1349	1818	780	717
6	718	455	1352	162	28
7	346	269	475	291	74
8	747	516	1491	812	110
9	946	1397	1427	1416	370
10	1141	488	1597	553	170
11	372	336	686	190	39
12	415	52	768	419	23
13	354	286	600	178	41
14	765	232	1418	258	60
15	1072	1649	949	2022	977
16	958	734	982	1117	357
17	356	51	318	246	12
18	563	342	77	1696	990
19	393	57	167	95	76

#	Disable Family	Elderly	Car-less	Single Female Householder	Vulnerable Index	Area(acres)
1	198	174	99	139	57.7	87.07
2	238	101	205	140	59.2	76.66
3	385	443	454	46	99.8	51.96
4	18	No Data	163	215	85.1	44.18
5	238	18	241	72	89.1	38.10
6	172	39	106	141	52.8	37.44
7	44	No Data	65	35	59.9	36.28
8	263	94	108	156	71.1	36.09
9	203	49	190	369	90.8	36.07
10	357	No Data	200	76	58.1	32.84
11	115	17	20	21	48.7	25.95
12	91	61	No Data	12	10.9	24.69
13	69	No Data	20	80	54.5	18.10
14	155	97	46	132	36.2	17.62
15	187	8	159	218	83.1	13.70
16	333	498	153	109	84.9	12.99
17	155	56	No Data	No Data	19	3.53
18	20	31	120	143	92.8	1.37
19	87	90	No Data	50	31.7	0.52

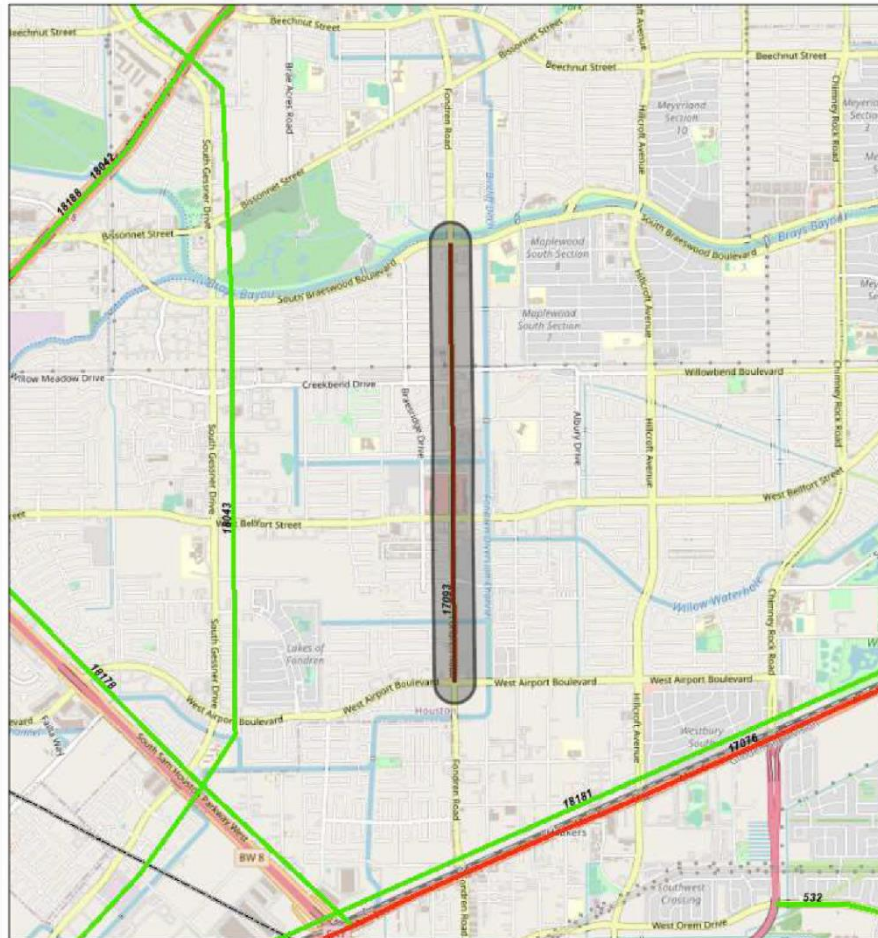
7/8

Hình minh họa 17

Phân tích Cấp độ Dự án Sử dụng Công cụ Eco-Logical của H-GAC - Báo cáo Vị trí/Mục đích Sử dụng Đất

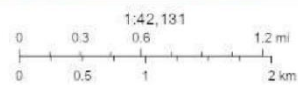


Fondren Rd - From S. Braeswood to W. Airport



7/17/2021, 5:06:57 PM

- | | |
|----------------------|--|
| — H-GAC TMA Counties | Interchange/ Intersection/ Area Projects |
| Roadway Projects | ● Under Construction |
| — Under Construction | ● Funded Projects |
| — Funded Projects | ● Planned Projects |
| — Planned Projects | |



© OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA

Project Description: Widen from 4 to 6 Lanes with traffic signal and drainage improvements.
 CSJ Number: 0912-72-381
 MPOID: 17093
 Sponsor: City of Houston
 Status: Funded Project

Eco-Type (acre)

Total Area (acre)	Total Eco-Type Area (acre)	Upland Forest (acre)	Bottomland Forest (acre)	Prairies (acre)	Tidal Prairies (acre)	Grasslands (acre)
560.0	5.2	0.2	0.3	4.7	0.0	0.0

Wetlands (acre)	Tidal Wetlands (acre)	Barren Lands (acre)	Row Crops (acre)	Open Water (acre)	Developed High Intensity (acre)	Developed Medium Intensity (acre)	Developed Low Intensity (acre)	Developed Open Spaces (acre)
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	109.9	333.6	94.5	17.2

Eco-Type (%)

Total Area (acre)	Total Eco-Type Area (%)	Upland Forest (%)	Bottomland Forest (%)	Prairies (%)	Tidal Prairies (%)	Grasslands (%)
560.0	0.9	0.0	0.1	0.8	0.0	0.0

Wetlands (%)	Tidal Wetlands (%)	Barren Lands (%)	Row Crops (%)	Open Water (%)	Developed High Intensity (%)	Developed Med Intensity (%)	Developed Low Intensity (%)	Developed Open Spaces (%)
0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	19.6	59.6	16.9	3.1

Land Use (Current)

Housing Units	Non-Res. Building Sq Ft	Total Area (acre)	Residential (acre)	Commercial (acre)	Industrial (acre)	Multiple (acre)
3,510	1,946,753	333.1	167.1	85.8	5.1	29.4

Other (acre)	Gov/Med/Edu (acre)	Parks/Open Spaces (acre)	Vacant Develop/Farm (acre)	Undeveloped (acre)	Unknown (acre)	Residential (%)
11.0	2.8	6.1	2.0	18.9	4.8	50.2

Commercial (%)	Industrial (%)	Multiple (%)	Other (%)	Gov/Med/Edu (%)	Parks/Open Spaces (%)	Vacant Develop/Farm (%)	Undeveloped (%)	Unknown (%)
25.8	1.5	8.8	3.3	0.8	1.8	0.6	5.7	1.4

Land Use (2045)

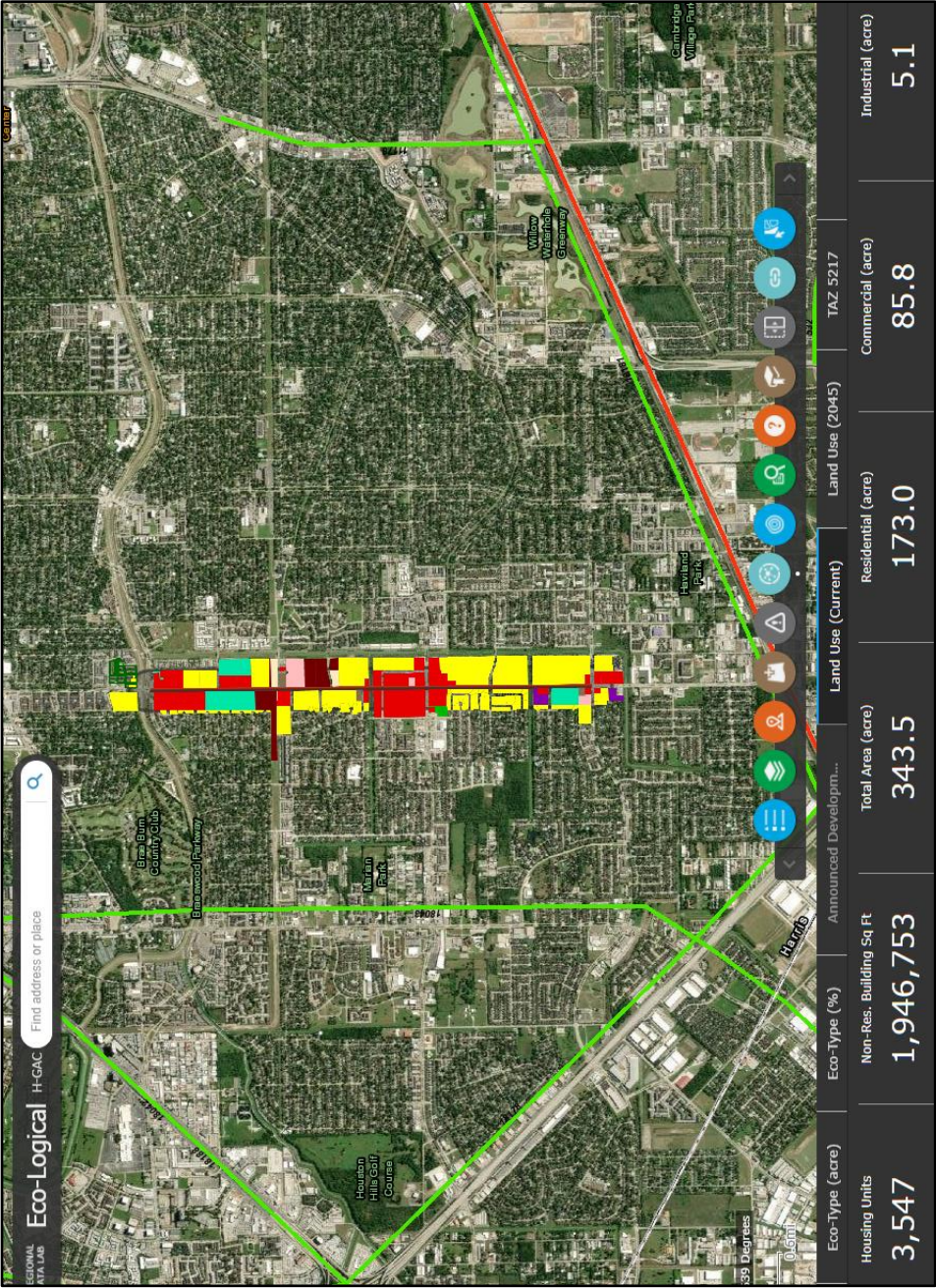
Housing Units	Non-Res. Building Sq Ft	Total Area (acre)	Residential (acre)	Commercial (acre)	Industrial (acre)	Multiple (acre)
3,510	1,946,753	333.1	167.1	85.8	5.1	29.4

Other (acre)	Gov/Med/Edu (acre)	Parks/Open Spaces (acre)	Vacant Develop/Farm (acre)	Undeveloped (acre)	Unknown (acre)	Residential (%)
11.0	2.8	6.1	2.0	18.9	4.8	50.2

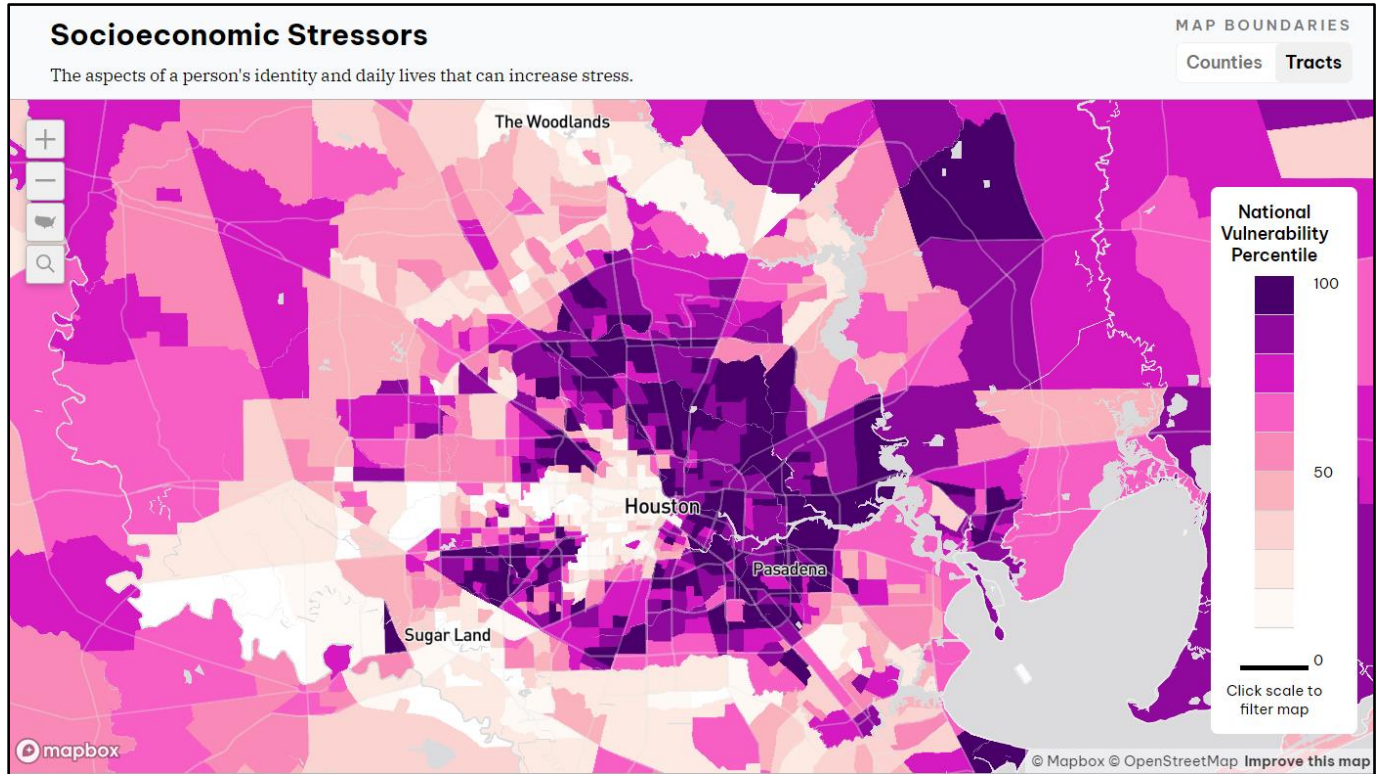
Commercial (%)	Industrial (%)	Multiple (%)	Other (%)	Gov/Med/Edu (%)	Parks/Open Spaces (%)	Vacant Develop/Farm (%)	Undeveloped (%)	Unknown (%)
25.8	1.5	8.8	3.3	0.8	1.8	0.6	5.7	1.4

TAZ 5217

Household Population (2018)	Household Population (2045)	Households (2018)	Households (2045)	Jobs (2018)	Jobs (2045)
60,029	59,421	24,064	25,192	12,203	13,565



Hình minh họa 18
Công cụ Chỉ số Dễ tổn thương do Khí hậu



Nguồn: Chỉ số Dễ tổn thương do Khí hậu - Texas A&M/Quỹ Bảo vệ Môi trường

Không gian này được để trống có chủ ý

3.5 ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG TIỀM ẨN ĐỐI VỚI CỘNG ĐỒNG

Phần trước đã liệt kê rõ các phát hiện từ nhiều phân tích về không gian, định tính và định lượng cũng như các công cụ mô hình hóa được sử dụng để điều tra tổng thể liệu các quyết định đầu tư giao thông tại địa phương và các sáng kiến quy hoạch mang lại lợi ích công bằng hay tác động không cân xứng đến các cộng đồng còn thiệt thòi. Các số liệu được đánh giá bao gồm phân bố các khoản đầu tư vào giao thông, khả năng tiếp cận các tiện ích công cộng và dịch vụ thiết yếu, cũng như tình trạng an toàn giao thông. Kết quả của những nghiên cứu này cung cấp thông tin cho các chính sách và chương trình giao thông của H-GAC, đồng thời hỗ trợ các hoạt động thúc đẩy công bằng và hòa nhập trong quy hoạch giao thông. Sau đây là tóm tắt một số đánh giá.



CÔNG BẰNG VỀ SỰ PHÂN BỐ KHOẢN ĐẦU TƯ GIAO THÔNG

Một đánh giá không độc quyền về mặt không gian đối với tuyến đường địa phương được đề xuất và các cải tiến giao thông lớn cho thấy mức đầu tư khác biệt vào các lĩnh vực công lý môi trường so với các lĩnh vực không được xem là nhạy cảm với công lý môi trường.

- Khoảng 79.0% dự án cải thiện đường sá địa phương được lập bản đồ trong Kế hoạch Mười năm 2021 – 2030 của H-GAC được lên kế hoạch tại các vùng thuộc Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston-Galveston được phân loại là khu vực nhạy cảm ngoài Công lý Môi trường. Các dự án này chiếm khoảng 86.0% nguồn quỹ được phân bổ. Trong khi đó, khoảng 76.0% các dự án cải thiện đường sá địa phương nằm trong hoặc liền kề với khu vực nhạy cảm về công lý môi trường, chi phí cho các dự án này chiếm khoảng 70.3% nguồn quỹ được phân bổ.
- Mức đầu tư bình quân đầu người cho các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường là khoảng \$508, trong khi mức đầu tư bình quân đầu người cho các khu vực được phân loại là không nhạy cảm về công lý môi trường là \$781.
- Đối với những cải thiện lớn về giao thông trong khu vực, khoảng 70% các dự án được lập bản đồ nằm trong hoặc liền kề với vùng được coi là nhạy cảm về công lý môi trường, với chi phí chiếm khoảng 83.0% nguồn quỹ được phân bổ. Trong khi đó, chỉ có khoảng 30% các dự án giao thông quan trọng trong khu vực nằm trong hoặc liền kề với vùng được coi là không nhạy cảm về công lý môi trường. Chi phí cho các dự án này chiếm khoảng 17.0% nguồn quỹ được phân bổ.
- Dự báo mô hình đi lại cho thấy nhóm nhạy cảm về công lý môi trường sẽ có khả năng tiếp cận việc làm tốt hơn so với nhóm không nhạy cảm về công lý môi trường do hoạt động xây dựng từ các dự án quy hoạch dài hạn đến 2045.

- Dự báo mô hình đi lại khu vực cũng cho thấy việc sử dụng Đường Thu phí Beltway 8 của cư dân trong các cộng đồng nhạy cảm về công lý môi trường sẽ tăng hơn 30.0% nếu đây không phải là đường thu phí. Trong khi đó, việc sử dụng Đường Thu phí Beltway 8 của cư dân từ các khu vực không nhạy cảm với công lý môi trường sẽ chỉ tăng khoảng 8.0%.

KHẢ NĂNG TIẾP CẬN CƠ SỞ HẠ TẦNG CÔNG CỘNG VÀ DỊCH VỤ THIẾT YẾU

Một nghiên cứu so sánh giữa các khu vực nhạy cảm với công lý môi trường và không nhạy cảm với công lý môi trường cho thấy mức phát triển đường cao hơn so với khu vực không nhạy cảm với công lý môi trường. Hơn nữa, các khu vực công lý môi trường không có khả năng tiếp cận cửa hàng tạp hóa như các khu vực không nhạy cảm không với công lý môi trường. Các phân tích khác cho thấy nhóm công lý môi trường có khả năng tiếp cận các cơ sở thư viện công, bệnh viện đầy đủ dịch vụ, trung tâm chấn thương cấp cao, cơ sở giáo dục đại học và dịch vụ giao thông công cộng tốt hơn hoặc tương đương so với nhóm không công lý môi trường.

Cơ sở hạ tầng cho Người đi bộ và Người đi xe đạp:

- Lên đến 1,884 dặm, tương đương gần hai phần ba (63.8%) cơ sở hạ tầng mạng lưới dành cho người đi bộ-người đi xe đạp trong Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston-Galveston nằm trong hoặc liền kề với khu vực nhạy cảm về công lý môi trường. Mặt khác, 2,269 dặm, tương đương khoảng 77% cơ sở hạ tầng mạng lưới dành cho người đi bộ-người đi xe đạp trong khu vực nằm trong hoặc liền kề với khu vực không nhạy cảm với công lý môi trường.
- Lên đến 27% mạng lưới cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ và người đi xe đạp trong khu vực nằm trong phạm vi tiếp cận trực tiếp đối với khu vực nhạy cảm về công lý môi trường vốn được mô tả là có bất lợi lớn.

Tiếp cận các Cơ sở Vật chất Công cộng:

- Khoảng 40% tổng số thư viện của Quận trong khu vực nằm trong vùng công lý môi trường.
- Gần như toàn bộ các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường trong vùng lõi đô thị IH 610 đều nằm trong phạm vi có thể đạp xe đến thư viện.
- Nhóm dân số nhạy cảm về công lý môi trường có khả năng tiếp cận thư viện bằng phương tiện giao thông công cộng tốt hơn so với những nhóm dân số không phải mục tiêu. Khả năng tiếp cận bằng phương tiện giao thông công cộng tốt nhất ở những khu vực có nhiều bất lợi về kinh tế xã hội nhất.

Dịch vụ Phương tiện Công cộng:

Dịch vụ METRO hướng tới nhóm dân số phụ thuộc vào phương tiện công cộng ở những vùng đông dân của khu vực đô thị Houston trong khu vực dịch vụ.

- Quãng đường di chuyển của phương tiện công cộng trong các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường gần gấp đôi so với quãng đường qua các khu vực không phải mục tiêu.
- Các tuyến phương tiện công cộng có thời gian di chuyển tốt nhất vào giờ cao điểm phục vụ khu vực trung tâm và tây nam Houston, mang lại lợi ích cho cả nhóm dân cư mục tiêu và không phải mục tiêu.

- Thời gian di chuyển kém nhất trong giờ cao điểm 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 CÓ NHIỀU BẤT LỢI

Các cộng đồng công lý môi trường được coi là gặp nhiều bất lợi tập trung chủ yếu ở trong và xung quanh trung tâm thành phố. Vị trí này góp phần tạo nên đặc điểm và tác động khác biệt so với cộng đồng công lý môi trường nói chung và so với các khu vực không phải mục tiêu. Trong đó bao gồm:

- Khả năng tiếp cận tốt tới các cơ sở thư viện, bệnh viện, trung tâm chấn thương và cơ sở giáo dục.
- Khả năng tiếp cận tốt tới điểm dừng xe buýt và tuyến phương tiện công cộng.
- Ít khả năng tiếp cận nhất đến cơ sở hạ tầng cho người đi bộ và người đi xe đạp.
- Nhiều khả năng tiếp cận cửa hàng tạp hóa.
- Mức đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông thấp nhất.

AN TOÀN GIAO THÔNG

An toàn giao thông là một quan ngại lớn trong khu vực quy hoạch Bờ Vịnh. Các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường được thể hiện quá mức trong một số nhóm tai nạn được đo lường, như được mô tả theo các số liệu thống kê như sau: ²²

Tai nạn Xe:

- Hơn 54% tổng số vụ tai nạn xe được lập bản đồ xảy ra ở khu vực quy hoạch đô thị Houston-Galveston từ năm 2019 đến năm 2023.
- Tỷ lệ tai nạn cao nhất cho mỗi 100,000 dặm đã đi của phương tiện.
- Hai phần ba (66.6%) số vụ tai nạn xe dẫn đến tử vong hoặc thương tích nghiêm trọng.
- Sau khi sụt giảm mạnh trong khủng hoảng Covid, số vụ tai nạn đang tăng cao hơn một chút so với các khu vực khác.

Tai nạn Xe đạp và Người đi bộ:

- Lên đến 55% số vụ tai nạn liên quan đến xe đạp được lập bản đồ và khoảng 65.5% số vụ tai nạn xe đạp dẫn đến tử vong hoặc thương tích nghiêm trọng.
- Lên đến 53% tổng số vụ tai nạn liên quan đến người đi bộ, bao gồm khoảng 65.5% số vụ tai nạn liên quan đến người đi bộ dẫn đến tử vong hoặc thương tích nghiêm trọng.

²² Dựa trên thông tin từ các sự cố được mã hóa địa lý trong Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT.

- Các điểm nóng về tai nạn liên quan đến người đi bộ và xe đạp trùng với các điểm nóng về tai nạn giao thông. Đối với các khu vực nhạy cảm về công lý môi trường, các điểm nóng này chủ yếu xuất hiện ở Tây Nam Houston, tại các khu vực xung quanh siêu khu phố Gulfton - Alief.

Tai nạn tại Điểm giao với Đường sắt:

- Khoảng hai phần ba tổng số vụ tai nạn đường sắt được lập bản đồ xảy ra ở khu vực nhạy cảm về công lý môi trường.
- Trên 75% điểm giao với đường sắt có nhiều vụ va chạm nằm trong khu vực nhạy cảm về công lý môi trường.



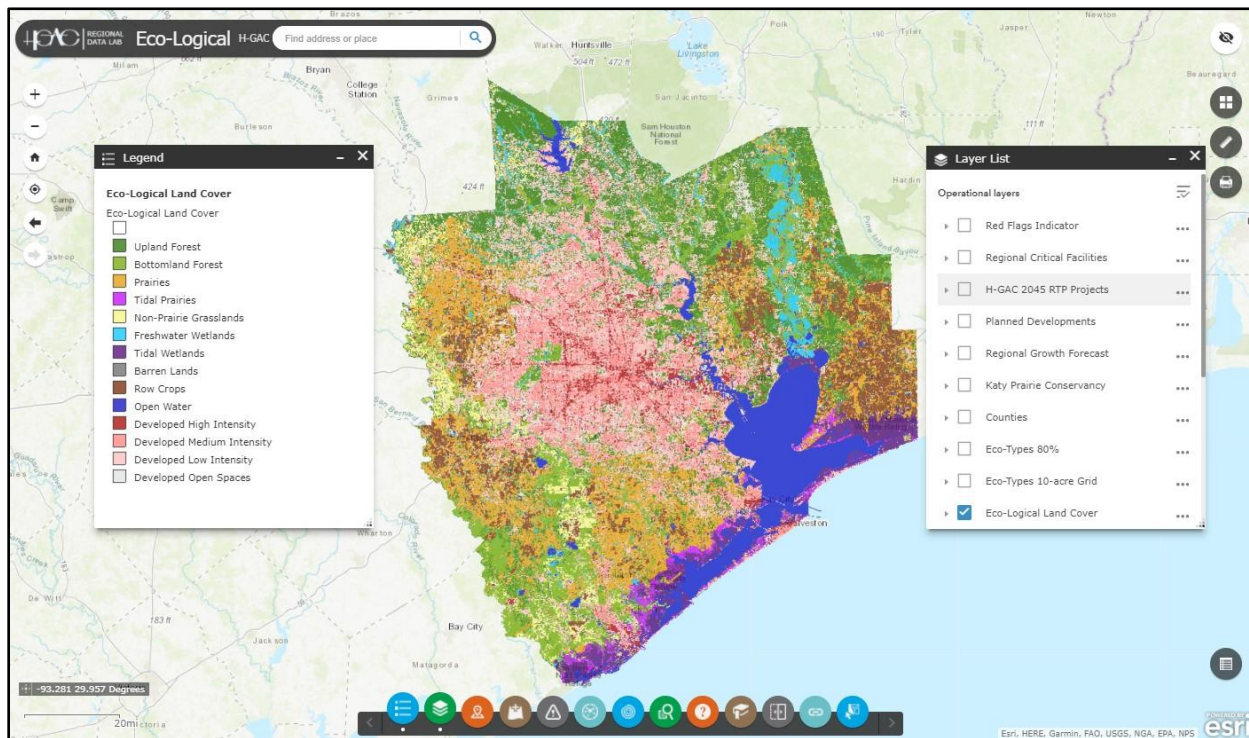
CÔNG CỤ PHÂN TÍCH CẤP ĐỘ DỰ ÁN TRONG TƯƠNG LAI

Hội đồng Khu vực Houston-Galveston liên tục tìm kiếm các phương pháp mới và hiệu quả để mô hình hóa tác động của các khoản đầu tư vào giao thông, các kế hoạch đề xuất và hoạt động đối với môi trường tự nhiên và dân số. Trong đó bao gồm tiếp cận các ứng dụng được phát triển bởi các cơ quan nguồn hỗ trợ liên bang và địa phương. H-GAC đã phát triển một số công cụ tương tác để lập bản đồ, phân tích dữ liệu kinh tế xã hội và mô tả sự công bằng trong khu vực.

■ Công cụ Web “Eco-Logical”

Công cụ lập bản đồ trực tuyến “Eco-Logical” có bản đồ cơ sở về tình trạng sử dụng đất/bao phủ đất trong khu vực, cho phép các nhà quy hoạch và phát triển dự án xác định nơi mà khoản đầu tư giao thông có thể tác động đến các nguồn tài nguyên sinh thái quý giá của khu vực (Hình minh họa 19). Công cụ Eco-Logical cũng bao gồm chức năng hỗ trợ phân tích công lý môi trường ở cấp độ dự án. Công cụ này có khả năng tạo vùng đệm xung quanh dự án giao thông, xác định dân số và cơ sở hạ tầng trong vùng đệm có khả năng bị ảnh hưởng bởi dự án. Đang tiến hành tích hợp ứng dụng này vào quy trình quy hoạch giao thông.

Hình minh họa 19
Công cụ Eco-Logical Hiển thị Bản đồ Cơ sở Sử dụng đất/Bao phủ đất



■ Chỉ số Dễ tổn thương do Khí hậu Hoa Kỳ

Chỉ số Dễ tổn thương do Khí hậu, (CVI),²³ là một công cụ lập bản đồ có tương tác và bảng thông tin do các nhà nghiên cứu từ Trường Đại học Texas A&M hợp tác với Quỹ Bảo vệ Môi trường (EDF) tạo ra, nhằm thúc đẩy hành động ứng phó về khí hậu và giải pháp cho các vấn đề môi trường trên toàn quốc. Công cụ CVI xếp hạng các khu vực điều tra dân số của Hoa Kỳ (và các khu dân cư được đại diện) theo chỉ số dễ tổn thương tích lũy, dựa trên sự kết hợp của 184 chỉ số được phân loại theo sức khỏe, tác nhân gây căng thẳng về xã hội/kinh tế, mức độ tiếp xúc và rủi ro từ giao thông, công nghiệp, môi trường và cơ sở hạ tầng. Các ngưỡng chuẩn cụ thể

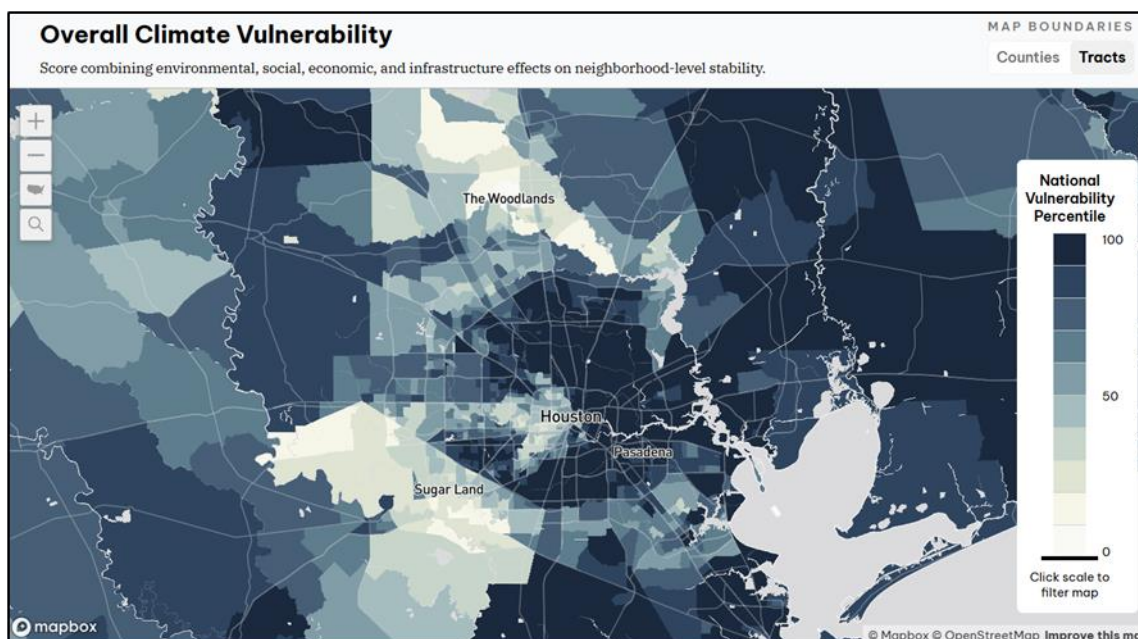
²³ Chỉ số Dễ tổn thương do Khí hậu được xây dựng bởi Trường Đại học Texas A&M hợp tác với Quỹ Bảo vệ Môi trường.

bao gồm nhà ở, khả năng tiếp cận thực phẩm lành mạnh/bổ dưỡng, khoảng cách so với bãi chất thải độc hại, các trường hợp mắc bệnh mạn tính, tiếp xúc với chất gây ô nhiễm có hại, khả năng tiếp cận dịch vụ chăm sóc sức khỏe và tính dễ bị ảnh hưởng do lũ lụt, hỏa hoạn, hạn hán và các hiện tượng cực đoan khác trong tự nhiên. Kết quả của công cụ này có thể được sử dụng để ưu tiên hỗ trợ cho các cộng đồng được coi là dễ bị tổn thương nhất, giúp họ hiểu các yếu tố nguy cơ và xây dựng kế hoạch hành động nhằm thúc đẩy công lý khí hậu.

Phân tích CVI trong Hình minh họa 20 bên dưới cho thấy trung tâm khu vực đô thị Houston nằm trong khoảng phân vị thứ 90 trên toàn quốc về mức độ dễ bị tổn thương trước các tác nhân gây căng thẳng về khí hậu. Khu vực này trùng với các khu vực được xác định là nhạy cảm với công lý môi trường.

Hình minh họa 20

Chỉ số Dễ tổn thương do Khí hậu (CVI) Cho thấy Mức độ Dễ bị tổn thương Nói chung do Khí hậu



3.6 Củng cố Title VI trong quá trình quy hoạch

H-GAC triển khai quy trình quy hoạch giao thông đô thị toàn diện, liên tục và hợp tác nhằm mục đích cung cấp hệ thống giao thông đa phương thức an toàn, hiệu quả và đáng tin cậy cho toàn thể cư dân của Khu vực Quy hoạch Đô thị Houston-Galveston. Một Chương trình Title VI vững mạnh và tiến bộ được lồng ghép vào quá trình quy hoạch này. Báo cáo này ghi nhận những nỗ lực của cơ quan nhằm tuân thủ các yêu cầu theo Title VI Liên bang được nêu chi tiết trong 49 CFR Phần 21 và tích hợp các mục tiêu của Title VI và Công lý Môi trường vào các chương trình và hoạt động của cơ quan.

CHƯƠNG TRÌNH NHẬN THỨC VỀ TITLE VI VÀ CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG

Vào năm 2023, H-GAC đã khởi động chương trình “Nhận thức về Title VI và Công lý Môi trường” để xây dựng nhận thức về các luật chống phân biệt đối xử của liên bang và các nghĩa vụ mà luật này đặt ra cho những bên nhận hỗ trợ tài chính liên bang. Chương trình Nhận thức về Title VI và Công lý Môi trường cũng có mục đích đưa các cuộc thảo luận về công bằng lên hàng đầu trong quá trình ra quyết định quy hoạch tại địa phương. Chương trình nhận thức được mở đầu bằng sự kiện hội thảo trực tuyến với tựa đề “Vai trò của Title VI và Công lý Môi trường trong Quy hoạch Giao thông”. Hội thảo đã nêu bật những phương pháp thực tiễn hay nhất để thúc đẩy hòa nhập và đạt sự công bằng trong quá trình quy hoạch giao thông. Dự kiến H-GAC sẽ tiếp tục tổ chức các hội thảo trực tuyến và/hoặc hội thảo chuyên đề nhằm nâng cao nhận thức về trách nhiệm và cơ hội từ Title VI và Công lý Môi trường trong quy hoạch.

H-GAC cũng đã cho ra mắt sáng kiến “Kết nối Cộng đồng” dựa trên chương trình nâng cao nhận thức và đóng vai trò thúc đẩy các nỗ lực tiếp cận cộng đồng. Chủ đề “Kết nối Cộng đồng” hướng đến mục tiêu thúc đẩy sự tham gia có ý nghĩa của các thành viên trong cộng đồng thiểu số và LEP, những người trước đây vốn chưa được đại diện đúng mức trong quá trình quy hoạch giao thông. Sự tham gia có ý nghĩa là một trong những nguyên tắc định hướng của Công lý Môi trường và là bước quan trọng hướng tới việc thúc đẩy không phân biệt đối xử theo Title VI. Sự tham gia liên tục của công chúng được dự tính sẽ đưa nhiều nhu cầu và ưu tiên của cộng đồng ra bàn luận, trước và trong giai đoạn ra quyết định.



Cuối cùng, H-GAC đã tổ chức các sự kiện bàn tròn cộng đồng để thúc đẩy giao tiếp với những người bảo vệ quyền lợi, đại diện và thành viên của các nhóm chủng tộc và sắc tộc thiểu số khác nhau, cũng như xây dựng mối quan hệ gắn kết với các cộng đồng này. Một mục tiêu quan trọng của các sự kiện bàn tròn cộng đồng là thông báo về việc cập nhật Chương trình Tiếp cận Ngôn ngữ (LAP) của H-GAC. LAP nêu cụ thể các biện pháp hỗ trợ ngôn ngữ mà H-GAC sẽ cung cấp miễn phí cho công chúng để đảm bảo rằng những bên liên quan có trình

độ tiếng Anh hạn chế có thể tiếp cận một cách có ý nghĩa các chương trình và hoạt động của cơ quan, và ngôn ngữ không phải là rào cản đối với sự tham gia vào quá trình quy hoạch giao thông.

KHUYẾN NGHỊ TÍCH HỢP/THÚC ĐẨY TITLE VI VÀ CÔNG LÝ MÔI TRƯỜNG TRONG QUÁ TRÌNH QUY HOẠCH GIAO THÔNG

Phần tiếp theo xác định các vấn đề liên quan và phác thảo các chiến lược để thúc đẩy các nguyên tắc của Công lý Môi trường và Title VI trong các chương trình và hoạt động của Tổ chức Quy hoạch Đô thị H-GAC.

1. Nâng cao Nhận thức về Title VI và Công lý Môi trường

Việc nâng cao nhận thức và sự tôn trọng đối với mục đích và nghĩa vụ theo Title VI của Đạo luật Dân quyền năm 1964 và luật Công lý Môi trường trong đội ngũ nhân sự H-GAC, các đối tác quy hoạch của cơ quan và đại chúng sẽ củng cố những nỗ lực thúc đẩy công bằng và hòa nhập, đồng thời thúc đẩy hơn nữa cam kết chống phân biệt đối xử của cơ quan.

- Xây dựng một chương trình nâng cao nhận thức, bao gồm tập huấn về Title VI, Công lý Môi trường và các luật chống phân biệt đối xử khác của liên bang cho nhân sự cơ quan và các đối tác quy hoạch khu vực.
- Mở rộng sáng kiến tiếp cận cộng đồng “Kết nối Cộng đồng” để nâng cao hiểu biết về Title VI và Công lý môi trường, đồng thời nhấn mạnh nhu cầu về sự tham gia của cộng đồng khu vực.
- Tiếp tục biên soạn “Báo cáo Kế hoạch Hoạt động và Thành tích” về các hoạt động do nhân sự H-GAC thực hiện hàng năm nhằm thúc đẩy các chỉ đạo chống phân biệt đối xử theo Title VI và Công lý Môi trường.
- Phổ biến thông tin và tài liệu giáo dục thông qua trang web của cơ quan, ấn phẩm và sự kiện liên quan đến các yêu cầu theo Title VI và Công lý Môi trường.

2. Nâng cao sự Nhạy cảm với Công bằng trong Quy hoạch Giao thông/Quyết định Đầu tư

Việc phân bổ lợi ích và gánh nặng từ các khoản đầu tư giao thông liên bang một cách công bằng là nguyên tắc cốt lõi của việc chống phân biệt đối xử. Sự công bằng có thể được thúc đẩy bằng cách nêu bật những cách thức mà đầu tư vào giao thông ảnh hưởng hoặc mang đến lợi ích cho các cộng đồng thiệt thòi so với các cộng đồng khác. Ngoài ra, người dân địa phương có quan ngại từ lâu rằng việc cải thiện giao thông qua các khu phố của người thiểu số chắc chắn sẽ di dời cư dân, từ đó dẫn đến tình trạng chỉnh trang đô thị.

- Giới thiệu các phương pháp luận, công cụ phân tích và nguồn dữ liệu mang đến cách phân tích mới và nhiều thông tin về tác động công bằng của các đề xuất sáng kiến giao thông đối với cộng đồng địa phương.
- Tìm hiểu về các chiến lược công bằng nhằm thúc đẩy sự ổn định của cư dân và bảo vệ cư dân lâu đời trong các cộng đồng dễ bị tổn thương khỏi tác động của tình trạng chỉnh trang đô thị. Trong đó có thể bao gồm các lựa chọn như trợ cấp nhà ở, giảm thuế phí và phát triển kinh tế.

3. Thúc đẩy Cải thiện Cơ sở Hạ tầng ở các Khu vực Chưa được phục vụ đúng mức

Các dự án giải quyết nhu cầu giao thông ở vùng nông thôn, nội thành và các khu vực khác chưa được phục vụ đúng mức thường không thể cạnh tranh tài trợ với các dự án chủ yếu phục vụ cộng đồng không phải mục tiêu.

- Xem xét các nguồn tài trợ thay thế cho các dự án giao thông đa phương thức nhằm giải quyết nhu cầu đi lại trong khu vực công lý môi trường và các khu phố vốn chưa được phục vụ đúng mức/yếu thế khác.
- Cung cấp hỗ trợ kỹ thuật và thúc đẩy hợp tác dưới hình thức quan hệ đối tác công-tư hoặc các phương thức tài trợ khác để hỗ trợ các sáng kiến trong cộng đồng nhằm tăng cường các lựa chọn đa phương thức và mở rộng dịch vụ giao thông trong các khu vực chưa được phục vụ đúng mức.

4. Giải quyết Vấn đề An toàn trong các Cộng đồng Nhạy cảm về Công lý Môi trường

An toàn giao thông là quan ngại lớn ở các cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức, bằng chứng là số vụ tai nạn xảy ra ở các khu vực công lý môi trường cao bất cân xứng so với các khu vực không phải mục tiêu.²⁴ Việc ưu tiên nghiên cứu và giải quyết nguyên nhân gây ra tai nạn trong các cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức sẽ cải thiện đáng kể tổng số vụ tai nạn trong khu vực.

- Phân tích dữ liệu tai nạn cho những khu vực chưa được phục vụ đúng mức để xác định các điểm sự cố, hiểu rõ kiểu hình và xây dựng các chiến lược để giải quyết nguy cơ về an toàn.
- Trong quá trình lựa chọn dự án, chấm điểm cho các dự án giao thông cải thiện an toàn ở các cộng đồng yếu thế.

5. Tạo cơ hội để Nhóm Chưa được Phục vụ đúng mức Tham gia một cách Có ý nghĩa

Sự tham gia của công chúng là cách thức chính để truyền đạt nhu cầu, ưu tiên và quan ngại của cộng đồng trong quá trình quy hoạch giao thông. Sự tham gia kịp thời và có ý nghĩa của những thành viên thuộc nhóm chưa được phục vụ đúng mức sẽ giúp tránh, giảm thiểu hoặc giảm bớt các xung đột vốn đôi khi đi kèm với quá trình xây dựng và triển khai dự án giao thông.

- Đảm bảo nhóm chưa được phục vụ đúng mức tham gia một cách có ý nghĩa.
- Tối đa hóa khả năng tiếp cận bằng cách sử dụng các chiến lược tiếp cận cộng đồng phi truyền thống khi tiếp cận với các cộng đồng chưa được phục vụ đúng mức. Trong đó bao gồm tham gia các cuộc họp khu phố và các sự kiện do cộng đồng tổ chức để thay thế hoặc bổ sung cho các cuộc họp công khai thông thường.

²⁴ Dựa trên thông tin từ các sự cố được mã hóa địa lý trong Hệ thống Thông tin Hồ sơ Tai nạn (CRIS) của TxDOT.

- Xây dựng mối quan hệ làm việc với các tổ chức cộng đồng, các viên chức dân cử địa phương, các lãnh đạo cộng đồng/người bảo vệ quyền lợi, các tổ chức tôn giáo và các bên liên quan khác để thiết lập các kênh truyền thông cũng như xác định các điểm liên lạc tiềm năng.
- Tạo động lực để khuyến khích tham gia, thúc đẩy sự quan tâm và khuyến khích có mặt trong quá trình tham gia của công chúng.

