TITLE VI Program

The Houston-Galveston Area Council

AGENDA
HOUSTON-GALVESTON AREA COUNCIL
BOARD OF DIRECTORS MEETING
September 15, 2015 10:00 a.m.
3555 Timmons Lane, 2nd Floor
Conference Room B
Houston, Texas 77027

1. INVOCATION

2. PLEDGE OF ALLEGIANCE

3. PUBLIC COMMENT

ACTION

4. CONSENT AGENDA
Items listed are of a routine nature and may be acted on in a single motion unless requested otherwise by a member of the Board.

a. Minutes of August 18, 2015 Board of Directors Meeting
Request approval of Minutes of August 18, 2015 Board Meeting. (Staff Contact: Rick Guerrero)

b. Current Model Cars, Light Trucks and Police Motorcycles
Request authorization to contract with respondents for current model cars, light trucks and police motorcycles. (Staff Contact: Deidre Vick)

c. Rentals – Equipment and Portable Facilities
Request authorization to contract with respondents for equipment and portable facilities rentals. (Staff Contact: Deidre Vick)

d. Criminal Justice Planning Contract
Request authorization to contract with Office of the Governor, Criminal Justice Division for criminal justice planning; amount not to exceed $268,111.95. (Staff Contact: Deidre Vick)

e. FY16 Law Enforcement Training
Request authorization to contract with Texas Commission on Law Enforcement Officers training academies and contracted training provider; amount not to exceed $215,096. (Staff Contact: Deidre Vick)

f. Homeland Security Management and Administration Contract
Request authorization to contract with Office of the Governor, Homeland Security Grants Division for H-GAC Regional Homeland Security Management and Administration; amount not to exceed $80,000. (Staff Contact: Deidre Vick)

g. Clean Vehicles Program Agreements
Request authorization of agreements for acquisition of nine cleaner vehicles, amount not to exceed $1,183,910. (Staff Contact: Alan Clark)

(over)

h. Title VI Program
Request approval of H-GAC's Title VI Program. (Staff Contact: Alan Clark)

5. FINANCE AND BUDGET COMMITTEE
Report on activities and Committee recommendations.

a. Monthly Financial Report
Request approval of August 2015 financial report. (Staff Contact: Nancy Haussler)

6. PLANS AND PROJECTS REVIEW COMMITTEE
Report on activities and Committee recommendations.

a. Fort Bend County Community Development FY15 Consolidated Annual Action Plan
Request project be found consistent with plans, policies and H-GAC review criteria. (Staff Contact: Jeff Taebel)

b. Biosynthetic Technologies
Request project be found consistent with plans, policies and H-GAC review criteria, including the Gulf Coast Economic Development District Comprehensive Economic Development Strategy. (Staff Contact: Jeff Taebel)

7. DATA SERVICES

a. 9-1-1 Network Upgrade
Request authorization to amend contract with AT&T for thirty-six month term; total amount not to exceed $2,600,000. (Staff Contact: Tanya Nguyen)

b. 9-1-1 MIS System eCaTS Deployment
Request authorization to accept funding from Commission on State Emergency Communications for deployment cost of a new management information system; amount not to exceed $102,102. (Staff Contact: Tanya Nguyen)

c. 9-1-1 Management Information System
Request authorization to contract with AT&T Public Safety Solutions for two-year subscription services for an emergency management information system with the Text to 9-1-1 module; amount not to exceed $363,684. (Staff Contact: Tanya Nguyen)

d. 9-1-1 Database Services
Request authorization to contract with Intrado for database management services through August 31, 2017, amount not to exceed $200,000. (Staff Contact: Tanya Nguyen)

8. HUMAN SERVICES

a. Area Agency on Aging FY16 Contract Recommendations
Request authorization to contract for FY16 aging nutrition/transportation and direct services; amount not to exceed $4,716,920. (Staff Contact: Mike Temple)

(over)

9. TRANSPORTATION

a. Comments on Proposed Emissions and Fuel Efficiency Standards for Medium - and Heavy-Duty Engines and Vehicles
Request authorization to submit comment letter to U.S. Environmental Protection Agency regarding proposed Emissions and Fuel Efficiency Standards for Medium - and Heavy-Duty Engines and Vehicles. (Staff Contact: Alan Clark)

b. Authorization of TxDOT Local Project Advance Funding Agreement Incident Management – Quick Clearance Towing Program
Request authorization to contract with Texas Department of Transportation for regional incident management activities; amount not to exceed $8,000,000. (Staff Contact: Alan Clark)

10. H-GAC ADVISORY COMMITTEE APPOINTMENTS
Request approval of appointments to H-GAC Advisory committees. (Staff Contact: Chuck Wemple)

11. TEXAS ASSOCIATION OF REGIONAL COUNCILS

a. Board Member Designation
Request nomination and approval of representative and alternate to the Texas Association of Regional Councils' Board of Directors. (Staff Contact: Jack Steele)

INFORMATION

12. COMMUNITY AND ENVIRONMENTAL PLANNING

a. Bringing Back Main Street
Information only. (Staff Contact: Jeff Taebel)

13. EXECUTIVE DIRECTOR'S REPORT
Report on current and upcoming H-GAC activities. (Staff Contact: Jack Steele)

a. Other Programs and Services

14. ADJOURNMENT

Form
spelli

TITLE VI PROGRAM

Background
Title VI of the Civil Rights Act is intended to prevent discrimination under any program or activity receiving Federal financial assistance. H-GAC is and continues to be compliant with Title VI requirements. In order for H-GAC to administer federal transit funding as a direct recipient, the Federal Transit Administration (FTA) requires H-GAC to adopt a Title VI program which fully documents compliance with the US Department of Transportation's Title VI regulations.

Current Situation
As the direct recipient of FTA funds, H-GAC's Title VI Program includes:

- A Public Participation Plan;
- A Limited English Proficiency Program;
- A description of Environmental Justice provisions; and
- Procedures for submission and resolution of Title VI complaints.

The Title VI Program developed by H-GAC staff has been reviewed by the Transportation Policy Council and was made available for public review and comment. No adverse comments were received. The full document can be found on our website at www.h-gac.com.

Action Requested
Request approval of H-GAC's Title VI Program.

This page intentionally left blank.

TABLE OF CONTENTS

1.0 INTRODUCTION 6

1.1 Purpose 7

1.2 Title VI Policy Statement 10

1.3 Title VI Coordinator and Liaison Descriptions..... 11

1.3.1 Designation of the Title VI Coordinator 11

1.3.2 Title VI Coordinator 11

1.3.3 Title VI Primary Liaison 11

1.3.4 Title VI Communications Liaison 11

1.3.5 Title VI Data Services Liaison 12

1.3.6 Title VI Contracts Liaison 12

2.0 GENERAL REQUIREMENTS 14

2.1 Provision of Title VI Assurances 14

2.2 Preparation and Submission of a Title VI Plan 14

2.3 Title VI Notice to the Public 14

2.4 Instructions to the Public on how to File a Title VI Discrimination Complaint 15

2.4.1 Purpose 15

2.4.2 Complaint Procedure 15

2.5 List of Title VI Investigations, Complaints, and Lawsuits 17

2.6 Public Participation Plan 17

2.7 Language Assistance Plan 17

2.7.1 Identifying LEP Populations in the Region 18

2.8 Minority Representation on Planning and Advisory Boards 19

2.8.1 Efforts to Encourage Minority Participation 21

2.9 Subrecipient Compliance Procedures 21

3.0 TITLE VI REQUIREMENTS SPECIFIC TO METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATIONS 23

3.1 Demographic Profile of the Metropolitan Area 23

3.2 Procedures by Which the Mobility Needs of Minority Populations Are Identified and Considered in the Planning Process 24

3.2.1 Environmental Justice Analysis 24

3.2.1.1 EJ Public Engagement 25

3.2.1.2 Methodology 26

3.2.1.3 Assessment of Potential Impacts 27

3.2.1.4 Transportation Improvements 27

3.2.1.5 EJ Summary 31

3.2.2 EJ Methodology 31

3.2.2.1 Public Engagement 31

3.2.2.2 Identification of EJ Indicators 32

3.2.2.3 Calculation of Regional Averages 33

3.2.2.4 Assessment of Potential Impacts 35

3.3 Demographic Profile Maps 35

3.4 Procedures to Provide Assistance to Potential Subrecipients 35

3.5 Monitoring Subrecipients 36

APPENDIX A: H-GAC Title VI Certifications and Assurances 37

APPENDIX B: Title VI Notice to the Public 50

APPENDIX C: H-GAC Title VI Complaint Form 54

APPENDIX D: H-GAC Organizational Chart 59

APPENDIX E: Environmental Justice Planning Process Maps 61

Low Income Households 62

Minority Concentration 63

Overlapping Minority and Low Income Populations 64

Female Head of Household 65

Elderly Population 66

Limited English Proficiency Households 67

Limited Educational Attainment 68

Zero Auto Household 69

APPENDIX F: Demographic Profile Maps 71

Environmental Justice Zones 72

Hispanic Population 73

African American Population 74

Asian Population 75

Population with Disabilities 76

Zero Automobile Households 77

LEP: Spanish Speaking 78

Limited Education Population 79

Female Head of Household 80

Low-Income Households 81

Minority Populations 82

Elderly Population 83

APPENDIX G: Regional Cumulative and Indirect Effects of Toll Facilities ... 85

APPENDIX H: Public Participation and Language Assistance Plan 115

附录 I: 重要文件 - 中文版 …….. 152

Apendice J: Documentos Vitales – Version Espa~n~ola ……... 190

Phụ lục K: Tài liệu quan trọng - Phiên bản Tiếng Việt …….. 240

LIST OF TABLES and FIGURES

Figure 1: Nondiscrimination Authorities Chart ……... 7

Table 1: Safe Harbor Analysis …… 19

Table 2: **RESERVED.**

Table 3: **RESERVED.**

Table 4: Demographic Profile of the Metropolitan Area …….. 23

Table 5: EJ Survey Results …… 26

Table 6: Environmental Justice Indicators …… 33

Table 7: Regional Averages and Standard Deviation for EJ Categories …….. 34

1.0 Introduction

Transportation is a lifeline that connects people with employment, education, medical care, and their surrounding community. All people benefit from accessing viable transportation solutions. In order to develop transportation strategies that are responsive to the needs and priorities of a diverse population, it is essential to have a process in place that effectively engages the public, fully consolidates their feedback, evaluates the benefits and burdens of various alternatives, and proposes the most equitable solutions. With calculated consideration, disadvantaged populations are assured equal access to this planning process and to the products of such planning. This program outlines the roles, method of administration, and analysis that supports equity in regional planning. The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) maintains a robust Title VI and Environmental Justice program to ensure all people have a meaningful role in the planning process.

Shaping the way we live, work, and play, H-GAC collaborates with state and local governments, the private sector, and the citizens of the region on improving transportation, promoting smart growth, protecting the environment, and enhancing the economy. H-GAC is the designated Metropolitan Planning Organization (MPO) for the eight-county Houston-Galveston Transportation Management Area (TMA). This area of more than 6 million people includes the counties of Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery, Waller and the 134 cities within them. Bordering outside the MPO but within the H-GAC jurisdiction, the counties of Austin, Colorado, Matagorda, Walker, and Wharton have an important equity interest due to their proximity to the TMA. This program is designed to not only consider the eight county MPO area, but also effectively engage the five rural counties in the transportation planning process. The next update to this program will include data on all counties in H-GAC's jurisdiction.

In accordance with federal regulations, the functions and responsibilities of H-GAC include development of an annual Unified Planning Work Program (UPWP), an annual list of obligated projects, a bi-annual 4-year Transportation Improvement Program (TIP), and a long-range Regional Transportation Plan (RTP). In addition to this, the H-GAC MPO must also demonstrate compliance with Title VI and other non-discrimination requirements. H-GAC must effectively facilitate public participation and construct a robust Language Assistance Plan (LAP) to engage Limited English Proficiency (LEP) populations. This Title VI Plan reflects H-GAC's commitment to ensuring that no person shall, on the grounds of race, color, national origin, sex, age, disability, or income status, be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity conducted by the MPO.

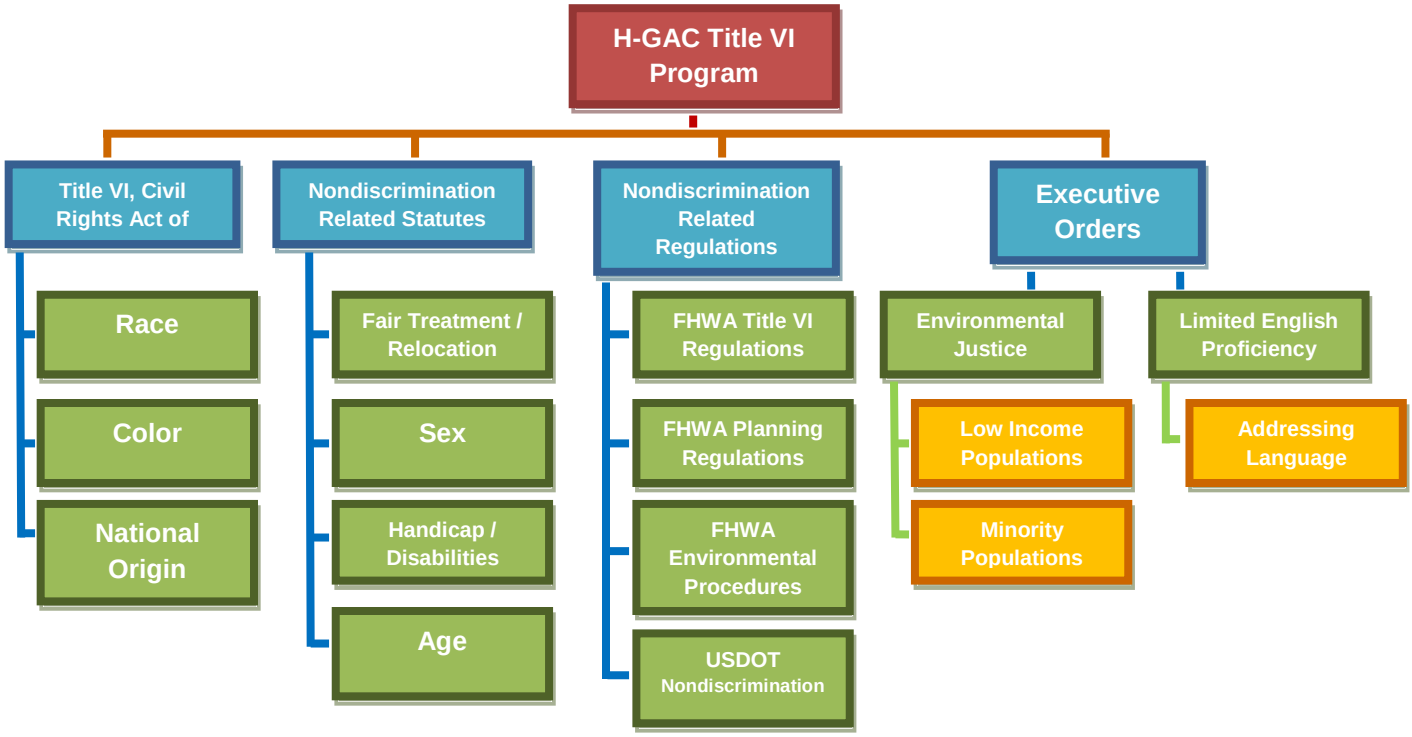
1.1 Purpose

Title VI of the Civil Rights Act of 1964 as amended, (42 USC 2000d to 2000-4) (23 CFR Part 200 and 49 CFR Part 21) states, “No person in the United States shall, on the ground of race, color, or national origin be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving federal financial assistance”. Subsequent laws, regulations, directives, and executive orders have expanded the criteria for which discrimination is prohibited to include disability, sex, age, income, and limited proficiency in English.

The Civil Rights Restoration Act of 1987, (Pub. L. No. 100-259) broadens the scope of Title VI by expanding definitions of the terms “programs or activities” to include all programs or activities of Federal Aid recipients, sub-recipients, and contractors. Signed into law in the early seventies, the Federal Highway Act of 1973 (23 USC 324) and the Age Discrimination Act of 1975, (42 USC 6101) expanded discrimination protections to include sex and age. Nondiscrimination with regard to Income and Limited English Proficiency (LEP) were decreed by two Executive Orders (EOs).

EO 12898 mandates that federal agencies address Environmental Justice (EJ) toward low-income and minority persons and populations. Whereas, EO 13166 directs Federal agencies to develop and implement systems by which Limited English Proficiency (LEP) persons have meaningful access to federally-conducted and/or funded programs and activities.

The chart below depicts the nondiscrimination authorities and what they address:



Title VI applies to federal agencies, recipients, and subrecipients of federal funds. In this document, Title VI refers to the entirety of the statutory, regulatory, and other directives related to the prohibition of discrimination in federally-funded programs including the requirements to address Environmental Justice and accessibility for those with Limited English Proficiency.

This plan provides an important discussion of how Title VI is incorporated in the H-GAC metropolitan transportation planning process in the areas of public participation, access to programs for LEP populations, Environmental Justice, contract development, monitoring of subrecipients, Title VI Coordinator's responsibilities, and filing and processing complaints of discrimination.

This space left intentionally blank

This page intentionally left blank.

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

1.2 Title VI Policy Statement

Title VI compliance is a condition of the receipt of federal funds. The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) assures that no person shall on the grounds of race, color, or national origin, as provided by Title VI of the Civil Rights Act of 1964, and the Civil Rights Restoration Act of 1987 (P.L. 100.259), be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any agency-sponsored program or activity. Nor shall sex, age, or disability stand in the way of fair treatment of all individuals.

In the event that H-GAC distributes federal aid funds to another entity, H-GAC will include Title VI language in all written agreements and will monitor for compliance.

H-GAC Executive Director

10-8-15
Date

1.3 Title VI Coordinator and Liaison Descriptions

1.3.1 Designation of the Title VI Coordinator

The Chief Operating Officer is the designated Title VI Coordinator for the Houston-Galveston Area Council and has direct contact with the Executive Director.

1.3.2 Title VI Coordinator

Under supervision of the Houston-Galveston Area Council (H-GAC) Executive Director, the Coordinator is responsible for the overall administration of the Title VI Plan, including Environmental Justice (EJ) and Limited English Proficiency (LEP) activities. This includes the following:

- Integrate data and feedback received from the liaisons into the Title VI Plan.
- Oversee responses to complaints and ensure issues are resolved.
- Review the plan on an annual basis and update the plan as needed.
- Communicate significant Title VI issues with the Executive Director.
- Receive periodic training related to Title VI and update liaisons and key staff as needed.

1.3.3 Title VI Primary Liaison

The Title VI Primary Liaison is responsible for assisting the Title VI Coordinator in the overall administration of the Title VI Plan. This includes the following:

- Integrate data and feedback received from the liaisons into the Title VI Plan.
- Review the plan on an annual basis and update the plan as needed.
- Receive periodic training related to Title VI and update liaisons and key staff as needed.

1.3.4 Title VI Communications Liaison

The H-GAC Public Participation Plan (PPP) is available as an attachment in **Appendix H, 附录 I, Apendice J, and Phụ lục K**, and also outlined in section 2.6 of this plan. The PPP applies to all populations and is an integral part of the H-GAC planning process. Activities specific to the Title VI Communications Liaison are as follows:

- Ensure communications and public involvement efforts assist the agency in complying with Title VI and encourage input from Title VI communities of concern.
- Develop and distribute information on Title VI and agency programs to the general public.

- Maintain a list of staff members and external sources who can provide translation and interpreter services.
- Advertise the availability of translation and interpreter services to the public in all materials.
- Connect bilingual staff with members of the public needing assistance.
- Maintain a mail list of Title VI stakeholders, including nonprofit agencies, community organizations, faith-based groups, and advocates.
- Disseminate information to the Title VI stakeholders and minority media to help ensure all social, economic, and ethnic interest groups in the region are represented in the planning process.
- Ensure the Title VI Notice to the Public is posted in all appropriate public spaces, published in the agency newsletter, and on the agency website.
- Notify affected protected groups of public hearings regarding proposed actions, and make the hearings accessible to all residents. This includes the use of interpreters when requested, or when a need for their use has been identified.
- Annually assess and improve the strategies and resources available to assist people with limited English proficiency (LEP) to ensure they are able to access and understand H-GAC materials, fully participate in the planning process, and that their feedback is understood and considered by policy makers.
- Routinely conduct surveys evaluating the level of awareness and participation in H-GAC activities.
- Participate in Title VI training as needed.

1.3.5 Title VI Data Services Liaison

- Collect and analyze data related to the communities of concern as they pertain to demographics and geographic characteristics. Collaborate with transportation planners to collect and analyze data related to Title VI transportation needs. These data will be provided to the Title VI Coordinator for inclusion in the plan updates.
- Develop and update maps indicating the residency locations of the communities of concern.
- Participate in Title VI training as needed.

1.3.6 Title VI Contracts Liaison

- Ensure contracts and procurements comply with Title VI.
- Include Title VI language in all contracts as specified in Attachment D.
- Include Title VI language in public postings for Requests for Proposals and Request for Qualifications as required.
- Comply with the Disadvantaged Business Enterprise requirements specified in the agreement with the Texas Department of Transportation and outlined in Appendix B.
- Participate in Title VI training as needed.

This page intentionally left blank.

SECTION 2: GENERAL REQUIREMENTS

2.1 Provision of Title VI Assurances

H-GAC submits its Title VI Assurances as part of its annual Certifications and Assurances submission to the Federal Transit Agency. H-GAC will collect Title VI Assurances from subrecipients prior to passing through FTA funds. The federal fiscal year 2015 FTA Certifications and Assurances for H-GAC were electronically pinned in TEAM in December of 2014. In addition to this, a Policy Statement signed by H-GAC's Executive Director in 2014 assuring H-GAC's annual compliance with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 can be found in Appendix A and online at www.h-gac.com.

2.2 Preparation and Submission of a Title VI Plan

H-GAC will update and submit its Title VI Program to its FTA (Region VI) regional civil rights officer.

2.3 Title VI Notice to the Public

H-GAC is required to post a notice to the public that indicates the organization complies with Title VI. This Title VI notice to the public is posted in all H-GAC public areas at 3555 Timmons Lane and in the H-GAC lobby on the first floor as well as online at www.hgac.com. The notice to the public is also provided in the three most common languages spoken in the region; Chinese, Spanish, and Vietnamese. A copy of the statement is provided below and in **Appendix B, 附录 I, Apendice J, and Phụ lục K**.

Notifying the Public of Rights Under Title VI

Houston-Galveston Area Council

- **The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) operates its programs and services without regard to race, color, and national origin in accordance with Title VI of the Civil Rights Act. Any person who believes she or he has been aggrieved by any lawful discriminatory practice under Title VI may file a complaint with H-GAC.**
- **For more information on H-GAC's civil rights program, and the procedures to file a complaint, contact 713-627-3200; email title.vi.coordinator@h-gac.com; or visit our administrative office at 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77227-2777. For more information, visit www.h-gac.com.**
- **A complainant may file a complaint directly with the Federal Transit Administration by filing a complaint with the Office of Civil Rights, Attention: Title VI Civil Rights Officer, 819 Taylor Street, Rm 8A36, Fort Worth, TX 76102.**
- **If information is needed in another language, contact 713-627-3200.**

2.4 Instructions to the Public on how to File a Title VI Discrimination Complaint

2.4.1 Purpose

The Houston-Galveston Area Council's (H-GAC) complaint process covers complaints filed by an individual or group of individuals under Title VI of the Civil Rights Act of 1964, relating to any planning process, program, or activity administered by H-GAC. The process does not deny the right of the complainant to file formal complaints with other state or federal agencies, or to seek private counsel.

2.4.2 Complaint Procedure

Any individual, group of individuals, or entity that believes they have been subjected to discrimination prohibited by Title VI nondiscrimination provisions may file a written complaint with H-GAC's Title VI Coordinator. Complainants must complete and submit the agency's Title VI Complaint Form contained in **Appendix C, 附录 I, Apendice J, and Phụ lục K** or the form can be downloaded from www.h-gac.com. These instructions are also available online in Spanish, Vietnamese, and Chinese.

H-GAC investigates complaints received no more than 180 days after the alleged incident. H-GAC will only process complaints that are complete. The complaint must meet the following requirements:

- Complaint shall be in writing and signed by the complainant(s).
- Include the date of the alleged act of discrimination, the date on which that conduct was discontinued or the latest instance of the conduct.
- Present a detailed description of the issues, including names and job titles of those individuals perceived as parties in the complained-of incident.
- Allegations received by fax or e-mail will be acknowledged and processed once the identity(ies) of the complainant(s) and the intent to proceed with the complaint have been established. An original signed copy of the fax or email transmittal must be received for H-GAC to be able to process it.
- Allegations received by telephone will be reduced to writing and provided to the complainant for confirmation or revision before processing. A complaint form will be forwarded to the complainant for her/him to complete, sign, and return to H-GAC for processing.

Upon receipt of the complaint, the Title VI Coordinator will determine its jurisdiction, acceptability, and need for additional information, as well as investigate the merit of the complaint. In cases where the complaint is against a subrecipient of H-GAC who receives federal funds, H-GAC will assume jurisdiction and will investigate and adjudicate the case. Complaints against H-GAC may be investigated by the H-GAC Title VI Coordinator or referred to the Texas Department of Transportation (TXDOT), the Federal Highway Administration or the Federal Transit Administration, as appropriate, for proper disposition pursuant to their procedures.

In order to be accepted, a complaint must meet the following criteria:

- The complaint must be filed within 180 calendar days of the alleged occurrence or when the alleged discrimination became known to the complainant.
- The allegation(s) must involve a covered basis such as race, color, national origin, gender, disability, or retaliation.
- The allegation(s) must involve a program or activity of a Federal-aid recipient, subrecipient, or contractor, or, in the case of ADA allegations, an entity open to the public.
- The complainant(s) must accept reasonable resolution based on H-GAC's administrative authority (reasonability to be determined by H-GAC).

A complaint may be dismissed for the following reasons:

- The complainant requests the withdrawal of the complaint.
- The complainant fails to respond to repeated requests for additional information needed to process the complaint.
- The complainant cannot be located after reasonable attempts.

If a determination is made that the matter is outside the scope of Title VI, notification will be provided to the complainant in writing within 10 working days of receipt of the complaint. If the matter is determined to be within the scope of Title VI, the Title VI Coordinator will notify the complainant and begin an investigation within 10 working days of receipt of the complaint.

The Title VI Coordinator, in consultation with the affected department or subrecipient, will conduct an investigation inclusive of the following steps:

- The basis of the alleged unequal treatment
- When and where the unequal treatment occurred
- Identification of and consultation with all relevant parties
- A review of all pertinent documents
- Gathering of all other factual records from appropriate sources

A record of all discussions will be maintained and documents relating to the investigation retained in a confidential file by Title VI Officials. Based upon conclusion of a thorough investigation, a report will be prepared summarizing findings and suggesting appropriate corrective action, along with a proposed resolution. The investigation will be conducted and completed within 60 days of the receipt of the formal complaint. The investigative report will be submitted to the H-GAC Executive Director.

The Executive Director of the Houston-Galveston Area Council will accept, reject or modify the investigative report. Written notification will be provided to the complainant of the findings and proposed resolution within 30 days of receipt of the aforementioned investigative report.

If a complainant wishes to appeal, she/he has 30 days after the date she/he receives the written proposed resolution. Any affected party may submit information and/or documentation in writing to the Title VI Coordinator in support of their request for reconsideration of the proposed resolution. Upon review of the additional information and documentation, the Title VI Coordinator and the H-GAC Executive Director will have ten days to either reaffirm or reverse the original resolution and provide written notice to the complainant. If neither party requests reconsideration, the resolution becomes final.

2.5 List of Title VI Investigations, Complaints, and Lawsuits

There have not been any investigations, complaints, or lawsuits in the last three years.

2.6 Public Participation Plan

H-GAC implements a Public Participation Plan (PPP) to provide complete information, timely public notice, and full public access to key decisions. This PPP promotes early public support and continuing public involvement in developing its regional plans. The PPP has been updated to include new strategies for public engagement and to meet the requirements of the Title VI Program.

H-GAC seeks to ensure that minority and low-income populations are involved in the regional planning process. The 2040 Regional Transportation Plan was supported by a comprehensive public involvement program that complied with Title VI and the executive orders on Environmental Justice. The RTP can be found online at http://www.h-gac.com/taq/plan/default.aspx and the full PPP can be found in **Appendix H, 附录 I, Apendice J, and Phụ lục K** of this document or at www.h-gac.com.

2.7 Language Assistance Plan

Consistent with Title VI and Executive Order 13166, “Improving Access to Services for Persons with Limited English Access”, recipients must take reasonable steps to ensure meaningful access to benefits, services, information and other important portions of their programs and activities for individuals who are Limited English Proficient (LEP).

Given the size and diversity of the H-GAC region, H-GAC’s frequency and type of interaction with LEP persons, and the resources available, H-GAC has determined that the agency will prioritize access to the information and translation of vital documents in the three most frequently spoken languages in the region other than English – Spanish, Chinese, and Vietnamese. Provided that it has the resources to do so, H-GAC will also, upon request, translate documents and provide interpretation services in other languages. Key elements of the current LEP plan include:

- Translating vital documents into the three largest LEP languages – Spanish, Vietnamese, and Chinese. H-GAC will determine, on a case-by-case basis, the effectiveness and appropriateness to translate other non-vital documents.
- Having translators, including bilingual staff members, available for public meetings and workshops as needed.
- Instituting formal procedures to document the frequency with which LEP persons come into contact with H-GAC and the nature of the interaction.

2.7.1 Identifying LEP Populations in the Region

To identify LEP populations in the region, H-GAC gathered the U.S. Census Bureau's American Community Survey (ACS) 2008-2012 Data Set using the criteria "Language Spoken at Home by Ability to Speak English, for Populations 5 Years and Older". After review and evaluation of the data, H-GAC determined that any individual who indicated they do not speak English "very well" would be classified as LEP. Out of a total regional aggregate population of 5,439,080 persons five years and older, approximately 942,882 persons or 17.3% of the aggregate population were identified as LEP. Spanish speakers constituted the largest LEP group with 768,832 persons or 14.1% of the region's population. Other large LEP populations in the region include Vietnamese and Chinese speakers. The table on the next page provides additional information including LEP populations that meet the DOJ's safe harbor threshold of 1,000 persons of the total LEP population eligible to be served (See Table 1 next page).

A full copy of H-GAC's adopted Language Assistance Plan can be found in **Appendix H, 附录 I, Apendice J, and Phụ lục K** and online at www.h-gac.com. A new plan is currently being developed and will be updated in November of this year meeting the three year revision requirement.

This space intentionally left blank.

Table 1: Safe Harbor Analysis

Type of Languages	Region Aggregate	Percentage of Total Population over 5
Total Population	5439080	100.000000%
Spanish: Speak English less than "very well"	768832	14.135332%
Vietnamese: Speak English less than "very well"	53774	0.988660%
Chinese: Speak English less than "very well"	31936	0.587158%
Urdu: Speak English less than "very well"	9882	0.181685%
Arabic: Speak English less than "very well"	7657	0.140777%
Other Asian languages: Speak English less than "very well"	7632	0.140318%
Tagalog: Speak English less than "very well"	7219	0.132725%
African languages: Speak English less than "very well"	6749	0.124083%
Korean: Speak English less than "very well"	6240	0.114725%
Other Indic languages: Speak English less than "very well"	5695	0.104705%
Hindi: Speak English less than "very well"	5179	0.095218%
Gujarati: Speak English less than "very well"	4076	0.074939%
Persian: Speak English less than "very well"	3528	0.064864%
Franch: Speak English less than "very well"	3297	0.060617%
Russian: Speak English less than "very well"	2554	0.046956%
Mon-Khmer, Cambodian: Speak English less than "very well"	2108	0.038757%
Japanese: Speak English less than "very well"	1901	0.034951%
Portuguese or Portuguese Creole: Speak English less than "very well"	1853	0.034068%
Other Pacific Island languages: Speak English less than "very well"	1853	0.034068%
Thai: Speak English less than "very well"	1439	0.026457%
German: Speak English less than "very well"	1333	0.024508%
Other Indo_European languages: Speak English less than "very well"	1308	0.024048%
Laotian: Speak English less than "very well"	1154	0.021217%
Total LEP Population	942882*	17.335321%
Source: 2008-2012 American Community Survey * Total includes LEP Populations less than 1000: French Creole, Italian, Greek, Polish, Serbo-Croatian, Other Slavic languages, Hungarian, Scandinavian, Other West Germanic Languages, Hebrew, Armenian, Other Native North American languages, and Yiddish		

2.8 Minority Representation on Planning and Advisory Boards

Title 49 CFT Section 21.5(b)(1)(vii) states that a recipient may not, on the grounds of race, color, and national origin, “deny a person the opportunity to participate as a member of a planning, advisory, or similar body which is an integral part of the program”. Recipients that have transit-related, nonelected planning boards, advisory councils or committees, or similar decision-making bodies, the membership of which is selected by the recipient, must provide a table depicting the racial breakdown of the membership of those bodies, and a description of efforts made to encourage the

participation of minorities on such decision-making bodies. The H-GAC MPO has six decision-making committees or councils; they are, 1) The Houston-Galveston Area Council Board of Directors (H-GAC Board); 2) Transportation Policy Council (TPC), 3) Technical Advisory Committee (TAC), 4) Regional Transportation Plan Subcommittee (RTPS); 5) Transportation Improvement Plan Subcommittee (TIPS); and 6) Regional Transit Coordination Subcommittee (RTCS). A link to each respective governing body's bylaws, if available, is included at the end of each description below.

The H-GAC Board of Directors is composed of 36 elected officials representing 13 counties, 105 cities, and 14 member independent school districts in the region. The Board meets monthly. BYLAWS

The TPC provides policy guidance and overall coordination of the transportation planning activities within the region. The TPC consists of 28 members representing cities and counties, the Texas Department of Transportation (TxDOT), the Metropolitan Transit Authority of Harris County (METRO), one at-large member appointed by the H-GAC board of Directors representing cities with a population greater than 50,000, and one voting member position for representation from the Gulf Coast Rail District. Meetings are held on the fourth Friday of each month except for December. BYLAWS

The TAC reviews and evaluates H-GAC's regional transportation plans and provides its recommendations to the TPC. The TAC is an appointed body which is comprised of representatives of member governments and special citizen interest groups with expertise in transportation planning. TAC members are appointed by the TPC to assist with the coordination of the Transportation Improvement Plan (TIP), Metropolitan Transportation Plan (MTP), and other transportation planning activities. TAC meets on the third Wednesday of every month in H-GAC's second floor conference rooms. BYLAWS

The RTPS and TIPS are subcommittees of the TAC. As such, they are comprised of members of the TAC and have expertise or an interest in transportation planning and related issues. Membership reflects the diversity of transportation modes and interests affected by transportation policy decisions to assure transportation planning decisions are considered in their broadest context.

The RTCS meets quarterly to provide guidance related to the implementation of regional transit coordination pilot projects that are identified in the regional transit coordination action plan. The members focus on identifying opportunities for expanding transit services in the region as well as improving the efficiency and effectiveness of the current regional transit system.

As an MPO, the H-GAC serves as staff to these committees and councils and does not select their members; rather the constituents (i.e. local governments, transit authorities, etc…) select their representatives.

2.8.1 Efforts to Encourage Minority Participation

The MPO understands diverse representation on boards and committees results in sound policy reflective of its entire population. As such, the MPO encourages participation of all its citizens. As vacancies on boards and committees become available, the MPO makes efforts to encourage and promote diversity. To encourage participation on its boards and committees, the MPO reaches out to community, ethnic and non-profit organizations to connect with all populations.

2.9 Subrecipient Compliance Procedures

The Title VI Coordinator monitors subrecipients and consultants for compliance with Title VI as described below:

- Ensures inclusion of nondiscrimination language in contracts, Requests for Proposals (RFPs), and Request for Qualifications (RFQs).
- Provides Title VI compliance requirements to all subrecipients/consultants as part of the contracting process.
- Ensures that all subrecipients/consultants verify their compliance with nondiscrimination authorities, procedures, and requirements.
- If a Subrecipient/consultant is not in compliance with Title VI, the Title VI Coordinator and assigned staff will work with the subrecipient/consultant to correct the deficiency. This may include providing technical assistance and guidance available from H-GAC staff. If the subrecipient/consultant does not correct the deficiency, the Title VI Coordinator may take corrective action or implement other remedies as provided in the executed agreement.
- Reviews outreach activities to ensure small, disadvantaged, minority, women, and disabled veteran businesses are not excluded from participating in opportunities to compete for consulting contracts.

This space intentionally left blank.

This page intentionally left blank.

3.0 Title VI Requirements Specific to Metropolitan Planning Organizations

3.1 Demographic Profile of the Metropolitan Area

The following represents the demographic profile of H-GAC's metropolitan area which includes identification of the locations of minority populations in the aggregate.

Table 4: H-GAC Aggregate Demographic Profile

Population by Race/Ethnicity	Brazoria County, Texas		Chambers County, Texas	
	Population	% of County	Population	% of County
Hispanic or Latino	87,042	28%	6,678	19%
Non Hispanic White	166,698	53%	24,233	70%
Non Hispanic African American	37,432	12%	2,672	8%
Non Hispanic Indian & Alaska Native	1,170	0%	77	0%
Non Hispanic Asian	17,043	5%	350	1%
Non Hispanic Others	4,428	1%	552	2%
Total:	313,813	100%	34,562	100%

Population by Race/Ethnicity	Fort Bend County, Texas		Galveston County, Texas	
	Population	% of County	Population	% of County
Hispanic or Latino	139,823	24%	65,767	22%
Non Hispanic White	212,865	36%	172,872	59%
Non Hispanic African American	124,038	21%	40,188	14%
Non Hispanic Indian & Alaska Native	758	0%	781	0%
Non Hispanic Asian	100,527	17%	8,872	3%
Non Hispanic Others	9,655	2%	4,394	2%
Total:	587,666	100%	292,874	100%

Population by Race/Ethnicity	Harris County, Texas		Liberty County, Texas	
	Population	% of County	Population	% of County
Hispanic or Latino	1,671,262	41%	13,650	18%
Non Hispanic White	1,354,869	33%	52,096	69%
Non Hispanic African American	760,521	19%	8,831	11%
Non Hispanic Indian & Alaska Native	7,584	0%	208	0%
Non Hispanic Asian	255,059	6%	352	0%
Non Hispanic Others	52,457	1%	975	1%
Total:	4,101,752	100%	75,662	100%

Population by Race/Ethnicity	Montgomery County, Texas		Waller County, Texas	
	Population	% of County	Population	% of County
Hispanic or Latino	94,433	21%	12,402	29%
Non Hispanic White	326,244	71%	19,205	45%
Non Hispanic African American	18,025	4%	10,234	24%
Non Hispanic Indian & Alaska Native	693	0%	86	0%
Non Hispanic Asian	9,731	2%	134	0%
Non Hispanic Others	8,713	2%	833	2%
Total:	458,339	100%	42,894	100%

Source: 2008-2012 American Community Survey

Population by Race/Ethnicity	H-GAC Region	
	Population	% of County
Hispanic or Latino	2,091,559	35%
Non Hispanic White	2,329,086	45%
Non Hispanic African American	1,001,492	24%
Non Hispanic Indian & Alaska Native	11,357	0%
Non Hispanic Asian	392,068	0%
Non Hispanic Others	82,007	0%
Total:	5,907,570	100%

Source: 2008-2012 American Community Survey

3.2 Procedures by Which the Mobility Needs of Minority Populations are Identified and Considered within the Planning Process

Key objectives of the H-GAC Public Participation Plan are to involve traditionally underserved persons, including minority, tribal governments, low-income and elderly citizens or those addressed by the Americans with Disabilities Act (ADA) in the development and review of transportation plans and projects. H-GAC actively seeks out and considers the needs of those traditionally underserved by existing transportation systems in an effort to ensure the requirements of Title VI and Environmental Justice have been met.

H-GAC's Environmental Justice program includes both public outreach and a thorough technical analysis. Specifically, H-GAC seeks to ensure that traditionally underserved persons are identified and have ample opportunity to participate in the transportation decision-making process. The following EJ analysis is conducted to evaluate potential disproportionate burdens to any low-income or minority populations and to identify potential mitigation strategies to address EJ concerns.

3.2.1 Environmental Justice Analysis

This section contains a description of activities in which H-GAC has engaged to ensure that the 2040 Regional Transportation Plan (RTP) meets all federal goals of

Environmental Justice (EJ), as described in the guidelines of *Executive Order 12898: Federal Action to Address Environmental Justice (EJ) in Minority Populations and Low-Income Populations*. *Executive Order 12898* directs Federal agencies to take the appropriate and necessary steps to identify and address disproportionately high and adverse effects of Federal projects on the health or environment of minority and low-income populations to the greatest extent practicable and permitted by law."

In accordance with this federal guidance, H-GAC's approach is directed toward the preparation and adoption of an RTP that:

- Avoids and minimizes disproportionate health, environmental, social, and economic impacts on the identified populations;
- Implements public outreach strategies that maximize EJ participation in transportation decision-making processes;
- Is informed by project-level analysis to identify benefits and burdens to EJ communities; and
- Sustains and promotes equitable distribution of benefits

A discussion of H-GAC's EJ public engagement process, methodology for identifying potential impacts, and potential impacts to EJ communities follows.

Maps displaying the environmental justice indicators with the proposed transportation projects overlaid are located in **Appendix E**.

3.2.1.1 EJ Public Engagement

H-GAC's public outreach to EJ populations was highly pro-active. The process maximized opportunities for EJ populations to participate in the planning process by employing innovative methods. These methods included providing opportunities to provide input during meetings held in EJ communities, as well as opportunities to submit comments online. In addition, meetings were often held during the regular meeting times of civic organizations at their regular meeting locations. Other innovations included making arrangements with the Houston Housing Authority to transport citizens to meetings and convening an open house in a highly-trafficked area of a university student center.

Meetings were publicized through telephone contact with community leaders and public and community agency representatives, flyers were placed in public gathering places, press releases, and notices were sent to individuals via email and U. S. Postal Service. As a result, attendance at EJ meetings exceeded 400.

Another innovation was the administration of a survey to EJ populations during the first round of EJ meetings. The survey was completed by 170 individuals and survey results served as an input to the analysis of potential impacts.

Survey results that pertain to the transportation priorities of EJ populations are shown on **Table 4**. Transportation priorities identified as part of the H-GAC regional planning process that concluded in 2013 are also shown on the table (next page).

Public transportation was the highest priority of the respondents in the EJ categories that could be identified, given the structure of the survey instrument. (These categories are displayed on the table.) Minorities, persons with low educational attainment, and elderly persons ranked "fix existing roads and highways" second in priority. In a tie vote, individuals with low educational attainment ranked "fix existing roads and highways" *and* "build new roads and highways" second. Planning and coordination consistently ranked lowest in priority.

Table 5: EJ SURVEY RESULTS

EJ Category	Public Transportation	Fix existing roads and highways	Build new roads and highways	Improve design and safety	Sidewalks and bikeways	Planning and coordination
	PRIORITY RANKING					
Minority Population	1	2	3	4	5	6
Low-Income	1	2	4	3	5	6
Elderly	1	2	3	5	4	6
Zero Automobile Households	1	3	4	5	2	6
Limited Educational Attainment	1	2	2	4	3	5
13-County Houston-Galveston Region	2	1	4	5	3	6

Source: H-GAC RTP Survey, 2013 and Our Great Region Plan, 2013.

A comparison of EJ survey results with results from the polling conducted in conjunction with the **Our Great Region 2040 Plan** alluded to earlier, indicates that region-wide, public transportation is also a high priority for respondents to that plan's survey. "Fix existing roads and highways" ranked first in that survey, but public transportation ranked second.

3.2.1.2 Methodology

Primary and secondary EJ indicators were used to determine whether EJ communities are likely to experience disproportionate impacts from proposed projects. Data from the U. S. Census Bureau American Community Survey (2012) was aggregated to support the process of identifying communities that can be categorized as EJ communities. The

primary categories are minorities and low-income persons, as required by federal regulations. The secondary categories are elderly persons, persons with a low level of educational attainment, households that do not own an automobile, female headed households, and persons with limited English language proficiency.

To facilitate the identification of potential impacts, census tracts containing concentrations of persons and households in the seven above-named categories were mapped, and proposed projects were overlaid on these maps. Next, a review was performed to determine the proximity of projects to these populations. Community centers, colleges and universities, and hospitals were also overlaid on these maps for purposes of identifying potential improvements to access. Lastly, an inventory of major employers and survey data collected from EJ populations were reviewed and serve as inputs to the assessment.

3.2.1.3 Assessment of Potential Impacts

The foregoing assessment demonstrates that a number of proposed projects may affect EJ populations, with potentially beneficial *and* potentially adverse impacts. Although this assessment is informed by data, to a significant extent, it is qualitative.

Moreover, this assessment does not take into account impacts that are not possible to definitively ascertain prior to final design. Such impacts might include displacements and land use, air quality, and environmental effects. The assessment *does* take into account mobility and access to employment centers, hospitals, and institutions of higher education, along with congestion mitigation and connectivity, as it relates to EJ populations.

Finally, there is typically an overlap between the two primary categories and one or more secondary categories. For example, there is a high correlation between census tracts where there are concentrations of persons with limited English language proficiency and census tracts where there is a concentration of minorities. Also, there is a high correlation between census tracts where there is a concentration of households that do not have an automobile and census tracts where there is a concentration of low-income persons. Therefore, the assessment focuses primarily on minority and low-income concentrations.

3.2.1.4 Transportation Improvements

It was demonstrated earlier that public transportation ranks high as a priority for the EJ population and there are a number of proposed public transportation projects that may affect EJ populations, as shown below. These projects would enhance access to employment and other centers of activity and also possibly relieve congestion, as patrons take advantage of this alternative to private transportation. In addition, the use of new technology, such as hybrid buses, should mitigate any adverse air quality impacts.

However, proposed public transportation expenditures are not in alignment with the high priority placed on public transportation by EJ populations. Proposed expenditures for highways and roads outpace proposed expenditures for public transportation.

METRO Solutions North Corridor Extension to George Bush-IAH

The alignment for this proposed transportation project would traverse a number of census tracts that are inhabited by members of EJ groups. This project would enhance access to George Bush-Intercontinental Airport (IAH), a major employment center. In addition to this, the project would improve access from Greenspoint and other communities proximate to IAH to the Houston Community College Northeast campus and to the University of Houston-Downtown campus. Connections to existing Light Rail Transit lines would further enhance access to employment centers, such as Downtown Houston and the Texas Medical Center.

University Corridor Light Rail Transit

The University Corridor LRT would facilitate east-west travel within Houston and would connect to the Red Line at the Main Street and Wheeler Avenue Station. Access to the University of Houston main campus, Texas Southern University, the University of St. Thomas, Greenway Plaza, and numerous community facilities would be improved. Mobility for low-income and minority communities in the Gulfton and Third Ward areas would be enhanced.

Southeast Corridor Light Rail Transit Extension to Hobby Airport

This project would benefit minority and-low income communities from Houston's East End to the vicinity of Hobby Airport by providing public transportation to gain access to Hobby Airport. It would also connect communities near Hobby Airport to Downtown Houston, which is a major employment center.

US 90A Commuter Rail

This proposed project would enhance access for inhabitants of majority-minority and low-income census tracts travelling to the Texas Medical Center and Downtown Houston, which are major employment centers. Access to the UH-Downtown and the Houston Community College central campus would also be enhanced.

U.S. Highway 290 Commuter Rail

Persons who participated in EJ meetings held in Waller County expressed a desire for express bus or train service to Houston. This project would provide an alternative that addresses this stated preference. Moreover, adjoining the alignment are numerous

census tracts that are inhabited by majority-minority populations and, to a lesser extent, low-income populations.

Galveston –SH 3 Commuter Rail

As is true of Waller County EJ participants, Galveston County EJ meeting participants identified public transportation to Houston as a priority. The proposed Galveston-SH3 Commuter Rail project will connect Galveston to Houston via rail transport, enhancing access to Downtown Houston, which is a major employment center, and also to the College of the Mainland and Ellington Field. This project also has the potential to decrease congestion on IH-45 South.

Signature Express Bus Projects

There are 30-plus Metropolitan Transit Authority (METRO) signature express bus projects proposed for inclusion in this 2040 Regional Transportation Plan. According to METRO, signature express bus service is designed to provide "faster travel and fewer stops aboard high-end hybrid vehicles, plus greater reliability and increased customer convenience through the use of integrated technology, infrastructure, and operational investments." *(www.ridemetro.org*)

All of the proposed Signature Express Bus projects would enhance mobility for persons residing in census tracts with a concentration of minorities. The majority will enhance mobility for low-income persons.

The signature express buses would also improve access to employment centers and educational institutions such as Houston Community College campuses, the Texas Medical Center, Texas Southern University, University of Houston campuses, Lone Star College campuses, hospitals, and major employers.

Highway Projects

The number of miles of highway improvements that are proposed for census tracts with higher than average minority populations and census tracts with average and lower than average concentrations of non-minorities are comparable. Moreover, H-GAC anticipates region-wide improvements in air quality, so it is possible that neither population group would experience adverse impacts. However, in the absence of an identification of land uses proximate to projects that will add highway capacity, it is not possible to precisely pinpoint air quality impacts.

Improvements to existing highways and roads consistently ranked high as a priority for members of EJ groups that completed the survey; thus highway improvements are likely to be well received.

Following is an inventory of selected highway improvements that would potentially affect EJ populations. These projects have the potential to increase mobility, enhance access

to employment centers and community facilities, improve connectivity, and relieve congestion for EJ populations.

There are also roadway improvements that are likely to affect EJ populations, but they are addressed on a case-by-case basis due to the high number of projects.

SH288
Toll lanes construction, widening, and major interchange improvements

IH 610 Southbound to US 59 Eastbound/Northbound
Construct direct connector

Hardy Toll Road Extension
From IH 610 to US 59/IH 10

US 290/Hempstead Road
US 290/Hempstead Road managed lane construction, widening, and improvements

I-10 East, SH 73 East to Jefferson County Line
Widen existing four lanes to six lanes

Beltway 8, SH 288 to IH 45 S
Widen from four to eight main lanes in sections

Beltway 8, SH 225 to IH 10
Widen from four to eight lanes by constructing a bridge across the ship channel

SH 146, Fairmont Parkway to Red Bluff Road
Widen to six lanes with two 2-lane frontage roads

SH 146, at BS 146E to Ferry Road
Construct four main lanes and grade separation

Commuter and Light Rail Projects

EJ populations abut the proposed US90A, Galveston, and Prairie View commuter rail alignments, with minority and low-income concentrations occurring most frequently. However, zero automobile households and the remaining EJ populations also would benefit. Ultimately, environmental assessments that identify potential impacts will be prepared for these projects and adverse impacts will be identified, along with mitigation measures.

All of the METRO Solutions Light Rail Transit lines have concentrations of EJ populations occurring in segments of the lines. Environmental assessments have been completed for these lines, except for the proposed extensions to Hobby and George

Bush-IAH airports. Assessments that have been completed identify potential impacts, along with proposed mitigation measures.

Positive impacts of the light rail and commuter rail lines would include improved mobility, as well as enhanced access to employment, social services, educational institutions, and hospitals and other forms of health care.

3.2.1.5 EJ SUMMARY

EJ populations would likely experience benefits from the proposed transportation improvements included herein. Enhanced access to employment centers, community centers, colleges and universities, and health care facilities are among the benefits that can be anticipated. It is possible that adverse impacts to air quality and land uses would also occur, but these impacts may not be disproportionate, given the distribution of proposed projects.

Finally, EJ populations ranked public transportation as a high priority. Proposed expenditures do not reflect this priority; however, if a substantial number of the public transportation projects that are proposed are eventually built, this may change.

3.2.2 EJ Methodology

The following narrative describes the methodology used by H-GAC to comply with the federal directive, and at the same time, address H-GAC's goals relative to Environmental Justice.

3.2.2.1 Public Engagement

Metropolitan Planning Organizations are required to provide adequate opportunity for EJ populations to provide input to Regional Transportation Plans. Moreover, H-GAC is committed to this goal.

The EJ public engagement process for the 2040 RTP featured numerous opportunities for EJ populations to participate in the planning process. H-GAC's EJ public engagement process went beyond minimum requirements in its pro-active outreach at every phase of the plan development process. The robust nature of this process enabled H-GAC to truly engage EJ communities and discover their priorities.

The public engagement process incorporated a number of methods employed to ensure maximum participation and input. These methods included the use of census data to identify concentrations of EJ populations, meetings held in EJ communities, and the provision of opportunities to submit comments online.

As described in the Environmental Justice section of this document, meetings were publicized through one-on-one telephone contact with community leaders and public agency representatives, flyers placed in public gathering places, press releases, and notices sent to individuals via email and the U. S. Postal Service.

3.2.2.2 Identification of EJ Indicators

Primary and secondary indicators, also referred to herein as categories, were chosen as inputs to the assessment of potential impacts. The two primary indicators are membership in a minority group, including African-Americans, Asians and Pacific Islanders, and persons of Hispanic/Latino origin and low-income households, defined as households below the poverty level. The minority and low-income indicators are classified as primary because they are identified in *Executive Order 12898 and the DOT and FHWA Orders on Environmental Justice.*

Five secondary indicators were chosen to identify EJ concentrations. These additional indicators were chosen on the basis that persons and households that fall in these categories are likely to be as vulnerable to disproportionate health, environmental, social, and economic impacts as minorities and low-income populations. These additional indicators expand the focus of environmental justice, augmenting an assessment that is traditionally based on minority and low-income status.

The secondary indicators are:

- **Elderly:** Persons 65 years of age and older
- **Limited Educational Attainment:** Persons age 25 and older that did not complete high school
- **Zero Automobile Ownership:** Households that do not own an automobile
- **Female Heads of Household:** Households headed by a female
- **Limited English Language Proficiency:** Persons age 5 or older that do not speak English or do not speak English well.

U. S. Census Bureau American Community Survey data was relied upon for the identification of concentrations of populations in the seven categories. The 2008 – 2012 American Community Survey (ACS) data was acquired in a database format that detailed the seven indicators at the census tract level. This dataset was used in lieu of the 2010 Census data because the ACS replaced the census "long form" that traditionally provided the demographic estimates included in this analysis. The tabular database containing the ACS data was joined to TIGER line/shape files at the census tract level. Performing this database join enabled the analysis to be performed in GIS. A description of each of the seven indicators appears in **Table 6 (next page).**

This space intentionally left blank.

Table 6: Environmental Justice Indicators

Indicator	Description
Minority Population	Total population of those not listed as "White, Not-Hispanic" that includes: African Americans, American Indians, Asians, Native Hawaiians, Hispanics, other, and those of two or more races. To avoid double counting, only "non-Hispanic" whites are classified as white.
Low-Income Households	Households with income below poverty level as defined by the US Census Bureau
Senior Population	Population 65 years or older
Limited Educational Attainment	Population 25 years or older without a high school diploma or GED
Zero Automobile Ownership	Households with no vehicles available
Female Head of Household	Households with more than one person in which a male head of household is not present
Limited English Proficiency	Individuals 5 years or older that speak English "Not Well" or "Not at All"

3.2.2.3 Calculation of Regional Averages

Regional averages were calculated for the purpose of establishing benchmarks for the identification of concentrations of persons/households in the seven categories. The mean value (as a percentage of the region's total population) and standard deviation above the average was calculated for each indicator. The equations to determine average percentages for each indicator are as follows:

A. Equation for Minority Population as a Percentage of Total Population:

$$Minority\ Population\ by\ \% = \left(\frac{["Total\ Population"] - ["White,\ Not\ Hispanic\ Population"]}{["Total\ Population"]}\right)$$

B. Equation for Low-Income Households as a Percentage of Total Households:

$$Low\ Income\ Households\ by\ \% = \left(\frac{["Households\ with\ Income\ Below\ Poverty\ Level"]}{["Total\ Households"]}\right)$$

C. Equation for Senior Population as a Percentage of Total Population:

$$\%\ Population\ Age\ 65\ or\ Greater = \left(\frac{["Population\ Above\ Age\ 65"]}{["Total\ Population"]}\right)$$

D. Equation for Limited Educational Attainment (Age 25 or Older Without a High School Diploma) as a Percentage of Total Population:

$$\%\ Population\ 25\ or\ Older\ Without\ a\ Highschool\ Diploma\ by\ \% = \left(\frac{[\text{Population Age 25 or Older without a Diploma}]}{[\text{Total Population Age 25 or Older}]}\right)$$

E. Equation for Zero Automobile Ownership as a Percentage of Total Households

$$\%\ Households\ with\ No\ Automobile\ Available = \left(\frac{["Households\ with\ No\ Automobile\ Available"]}{["Total\ Households"]}\right)$$

F. Equation for Female Head of Household as a Percentage of Total Households

$$\%\ Female\ Headed\ Households = \left(\frac{["Households\ with\ female\ householder"]}{["Total\ Households\ "]}\right)$$

G. Equation for Limited English Language Proficiency as a Percentage of Total Population Age 5 or Older

$$\%\ Limited\ English\ Proficiency = \left(\frac{["\text{Population that Speaks English Not Well}" + "Populaton\ that\ Speaks\ English\ Not\ at\ All"]}{["Total\ Population\ Age\ 5\ or\ Older\ "]}\right)$$

The regional averages and standard deviations for each indicator are presented below in **Table 7.**

Table 7: Regional Averages and Standard Deviation for EJ Categories

Category	Regional Average	Standard Deviation from Regional Average	High Concentration Threshold
Minority Population	59.90%	29.08%	59.9%**
Low-Income Households	15.60%	11.86%	27.46%
Elderly Population	9.30%	5.03%	14.33%
Limited Educational Attainment	21.32%	16.41%	37.73%
Zero Automobile Ownership	6.97%	7.75%	14.72%
Female Heads of Household	29.75%	11.47%	41.22%
Limited English Proficiency	10.44%	10.66%	21.10%
Limited English Proficiency: Spanish	9.11%	10.38%	19.49%

***Data Source: ACS2008-2012**

****** **Discard standard deviation due to wide margin**

As **Table 7** illustrates, census tracts where 27.46 percent of households are below the poverty level and are classified as low-income households. This figure was derived by adding the regional average plus one standard deviation from the regional average.

Census tracts that contain more than 60.00% of persons that are members of a minority group are defined as having a minority concentration. This approach differs from that used to establish benchmarks for the other six categories, which is to add the regional average plus one standard deviation from the average. This different approach reflects

the fact that adding the regional average plus one standard deviation yields an unreasonably high percentage of 89.08%.

3.2.2.4 Assessment of Potential Impacts

The next step was to assess potential impacts. The approach was to overlay transportation improvements that add capacity along select major roadways, signature express bus routes, commuter and light rail transit, and major investment projects onto maps that displayed concentrations of EJ populations in the seven categories. The emphasis was on analyzing potential impacts to minority and low income populations, although attention was also paid to assessing impacts to EJ populations that fall into the remaining five categories.

H-GAC's database was used to locate and overlay community centers, universities and colleges, and hospitals. The purpose of this activity was to facilitate an assessment of how proposed projects might affect access to these institutions. Lastly, the locations of major employers were identified, though not mapped, to facilitate an assessment of access to employment.

An additional input to this analysis are the survey results that were compiled and aggregated by income, elderly status, access to an automobile, and educational attainment.

The maps included in **Appendix E** of this document represent the visuals that support the assessment of potential impacts.

3.3 Demographic Profile Maps

H-GAC has developed maps that depict the demographic profile of the metropolitan area and identifies the locations of minority and disadvantaged populations in the aggregate. These maps are located in **Appendix F** of this document.

3.4 Procedures to Provide Assistance to Potential Subrecipients

To provide assistance to potential subrecipients on how to provide programs and services in a nondiscriminatory manner, H-GAC uses the following procedures:

- Pvovide each applicant with H-GAC's notice to the public informing people of their rights under Title VI
- Provide each applicant with H-GAC's procedures on how to file a Title VI complaint
- Provide technical assistance and education to applicants with regards to any Title VI question
- Reply to questions during the application process in a manner that does not give any applicant an advantage over other applicants

- Provide any other relevant Title VI information or data to applicants as requested.

3.5 Monitoring Subrecipients

The MPO monitors subrecipients as specified in **Section 2.9** of this Title VI Plan.

This space intentionally left blank.

Appendix A: H-GAC Title VI Certifications and Assurances

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

FEDERAL FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES FOR FEDERAL TRANSIT ADMINISTRATION ASSISTANCE PROGRAMS

(Signature pages alternative to providing Certifications and Assurances in TEAM-Web)

Name of Applicant: Houston-Galveston Area Council

The Applicant agrees to comply with applicable provisions of Groups 01 – 24. X

OR

The Applicant agrees to comply with applicable provisions of the Groups it has selected:

Group	Description	
01.	Required Certifications and Assurances for Each Applicant.	____
02.	Lobbying.	____
03.	Procurement and Procurement Systems.	____
04.	Private Sector Protections.	____
05.	Rolling Stock Reviews and Bus Testing.	____
06.	Demand Responsive Service.	____
07.	Intelligent Transportation Systems.	____
08.	Interest and Financing Costs and Acquisition of Capital Assets by Lease.	____
09.	Transit Asset Management Plan and Public Transportation Agency Safety Plan.	____
10.	Alcohol and Controlled Substances Testing.	____
11.	Fixed Guideway Capital Investment Grants Program (New Starts, Small Starts, and Core Capacity) and Capital Investment Program in Effect before MAP-21 Became Effective.	____
12.	State of Good Repair Program.	____
13.	Fixed Guideway Modernization Grant Program.	____
14.	Bus and Bus Facilities Formula Grants Program and Bus and Bus-Related Equipment and Facilities Grant Program (Discretionary).	____
15.	Urbanized Area Formula Grants Programs/ Passenger Ferry Grants Program/Job Access and Reverse Commute (JARC) Formula Grant Program.	____
16.	Seniors/Elderly/Individuals with Disabilities Programs/New Freedom Program.	____
17.	Rural/Other Than Urbanized Areas/Appalachian Development/Over-the-Road Bus Accessibility Programs.	____
18.	Tribal Transit Programs (Public Transportation on Indian Reservations Programs).	____
19.	Low or No Emission/Clean Fuels Grant Programs.	____
20.	Paul S. Sarbanes Transit in Parks Program.	____
21.	State Safety Oversight Grant Program.	____
22.	Public Transportation Emergency Relief Program.	____
23.	Expedited Project Delivery Pilot Program.	____
24.	Infrastructure Finance Programs.	____

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

FEDERAL FISCAL YEAR 2015 FTA CERTIFICATIONS AND ASSURANCES SIGNATURE PAGE

(Required of all Applicants for FTA funding and all FTA Grantees with an active Capital or Formula Project)

AFFIRMATION OF APPLICANT

Name of the Applicant: Houston-Galveston Area Council

Name and Relationship of the Authorized Representative: Jack Steele, Executive Director

BY SIGNING BELOW, on behalf of the Applicant, I declare that it has duly authorized me to make these Certifications and Assurances and bind its compliance. Thus, it agrees to comply with all Federal statutes and regulations, and follow applicable Federal guidance, and comply with the Certifications and Assurances as indicated on the foregoing page applicable to each application its Authorized Representative makes to the Federal Transit Administration (FTA) in Federal Fiscal Year 2015, irrespective of whether the individual that acted on his or her Applicant's behalf continues to represent it.

FTA intends that the Certifications and Assurances the Applicant selects on the other side of this document should apply to each Project for which it seeks now, or may later seek FTA funding during Federal Fiscal Year 2015.

The Applicant affirms the truthfulness and accuracy of the Certifications and Assurances it has selected in the statements submitted with this document and any other submission made to FTA, and acknowledges that the Program Fraud Civil Remedies Act of 1986, 31 U.S.C. 3801 *et seq*., and implementing U.S. DOT regulations, "Program Fraud Civil Remedies," 49 CFR part 31, apply to any certification, assurance or submission made to FTA. The criminal provisions of 18 U.S.C. 1001 apply to any certification, assurance, or submission made in connection with a Federal public transportation program authorized by 49 U.S.C. chapter 53 or any other statute

In signing this document, I declare under penalties of perjury that the foregoing Certifications and Assurances, and any other statements made by me on behalf of the Applicant are true and accurate.

Signature _____ Date: 12-11-14

Name Jack Steele, Executive Director
Authorized Representative of Applicant

AFFIRMATION OF APPLICANT'S ATTORNEY

For (Name of Applicant): Houston-Galveston Area Council

As the undersigned Attorney for the above named Applicant, I hereby affirm to the Applicant that it has authority under State, local, or tribal government law, as applicable, to make and comply with the Certifications and Assurances as indicated on the foregoing pages. I further affirm that, in my opinion, the Certifications and Assurances have been legally made and constitute legal and binding obligations on it.

I further affirm that, to the best of my knowledge, there is no legislation or litigation pending or imminent that might adversely affect the validity of these Certifications and Assurances, or of the performance of its FTA Project or Projects.

Signature _____ Date: _____

Name Kathleen Ellison
Attorney for Applicant

Each Applicant for FTA funding and each FTA Grantee with an active Capital or Formula Project must provide an Affirmation of Applicant's Attorney pertaining to the Applicant's legal capacity. The Applicant may enter its signature in lieu of the Attorney's signature, provided the Applicant has on file this Affirmation, signed by the attorney and dated this Federal fiscal year.

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

LOBBYING CERTIFICATION REQUIRED FOR EACH APPLICATION EXCEEDING $100,000

(TxDOT requires this form to be completed by all Applicants)

An Applicant that submits, or intends to submit this fiscal year, an application for Federal assistance exceeding $100,000 **from all Federal sources** must provide the following certification. FTA may not provide Federal assistance for an application exceeding $100,000 until the Applicant provides this certification by selecting Category II on the Signature Page.

The undersigned certifies to the best of his or her knowledge and belief, that:

A. As required by U.S. DOT regulations, "New Restrictions on Lobbying," at 49 CFR 20.110, the Applicant's authorized representative certifies to the best of his or her knowledge and belief that for each application for a Federal assistance exceeding $100,000:

(1) No federal appropriated funds have been paid or will be paid by or on behalf of the undersigned, to any person for influencing or attempting to influence an officer or employee of any federal agency, a Member of Congress, an officer or employee of Congress, or an employee of a Member of Congress in connection with the awarding of any federal contract, the making of any federal grant, the making of any federal loan, the entering into of any cooperative agreement, and the extension, continuation, renewal, amendment, or modification of any federal contract, grant, loan, or cooperative agreement; and

(2) If any funds other than federal appropriated funds have been paid or will be paid to any person for influencing or attempting to influence an officer or employee of any agency, a Member of Congress, an officer or employee of Congress, or an employee of a Member of Congress in connection with this federal contract, grant, loan, or cooperative agreement, the undersigned shall complete and submit Standard Form - LLL, "Lobbying Certification", in accordance with its instructions; and

(3) The undersigned shall require that the language of this certification be included in the award documents for all subawards at all tiers (including subcontracts, subgrants, and contracts under grants, loans, and cooperative agreements) and that all subrecipients shall certify and disclosure accordingly.

B. The Applicant understands that this certification is a material representation of fact upon which reliance is placed and that submission of this certification is a prerequisite for providing Federal assistance for a transaction covered by 31 U.S.C. 13 52. The Applicant also understands that any person who fails to file a required certification shall be subject to a civil penalty of not less than $10,000 and not more than $100,000 for each such failure.

Houston-Galveston Area Council
Legal Name of Applicant

Signature of Certifying Official

Title: Executive Director

Date: 12-11-14

Approved by
OMB0348-0046

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

LOBBYING CERTIFICATION

Complete this form to disclose lobbying activities pursuant to 31 U.S.C. 1352
(See reverse for public burden disclosure)

1. **Type of Federal Action:** ☐ a. contract ☐ b. grant ☐ c. cooperative agreement ☐ d. loan ☐ e. loan guarantee ☐ f. loan insurance	2. **Status of Federal Action:** ☐ a. bid/offer/application ☐ b. initial award ☐ c. post award	3. **Report Type:** ☐ a. initial filing ☐ b. material change **For Material Change Only:** year _____ quarter _____ date of last report _____
4. **Name and Address of Reporting Entity:** Name: Address: ___ Prime ___ Subawardee Tier, if known: Congressional District, if known:		5. **If Reporting Entity in No. 4 is Subawardee, Enter Name and Address of Prime:** Congressional District, if known:
6. **Federal Department/Agency:**		7. **Federal Program Name/Description:** CFDA Number, if applicable:
8. **Federal Action Number,** If known:		9. **Award Amount,** if known:
10.a. **Name and Address of Lobbying Registrant:** *(if individual, Last Name, First Name, MI):* (attach Continuation Sheet(s) SF-LLL-A, if necessary)		10.b. **Individual Performing *Services*** *(including address if different from No. 10.a.)* *(Last Name, First Name, MI):*
11. Information requested through this form is authorized by title 31 U.S.C. section 1352. This disclosure of lobbying activities is a material representation of fact upon which reliance was placed by the tier above when this transaction was made or entered into. This disclosure is required pursuant to 31 U.S.C. 1352. This information will be reported to the Congress semi-annual and will be available for public inspection. Any person who fails to file the required disclosure shall be subject to a civil penalty of not less than $10,000 and not more than $100,000 for each such failure.		Signature:_____ Print Name:_____ Title:_____ Telephone:_____ Date:_____
FEDERAL USE ONLY:		Authorized for Local Reproduction Standard Form LLL (Rev. 7-97)

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

INSTRUCTIONS FOR COMPLETION OF SF-LLL, LOBBYING CERTIFICATION

This disclosure form shall be completed by the reporting entity, whether subawardee or prime Federal recipient, at the initiation or receipt of a covered Federal action, or a material change to a previous filing, pursuant to title 31 U.S.C. section 1352. The filing of a form is required for each payment or agreement to make a payment to any lobbying entity for influencing or attempting to influence an officer or employee of an agency, a Member of Congress, an officer or employee of Congress, or an employee of a Member of Congress in connection with a covered Federal action. Complete all items that apply for both the initial filing and material change report. Refer to the implementing guidance published by the Office of Management and Budget for additional information.

1. Identify the type of covered Federal action for which lobbying activity is and/or has been secured to influence the outcome of a covered Federal action.
2. Identify the status of the covered Federal action.
3. Identify the appropriate classification of this report. If this is a follow-up report caused by a material change to the information previously reported, enter the year and quarter in which the change occurred. Enter the date of the last previously submitted report by this reporting entity for this covered Federal action.
4. Enter the full name, address, city, State and zip code of the reporting entity. Include Congressional District, if known. Check the appropriate classification of the reporting entity that designates if it is, or expects to be, a prime or subaward recipient. Identify the tier of the subawardee, e.g., the first subawardee of the prime is the 1st tier. Subawards include but are not limited to subcontracts, subgrants and contract awards under grants.
5. If the organization filing the report in item 4 checks "Subawardee," then enter the full name, address, city, State and zip code of the prime Federal recipient. Include Congressional District, if known.
6. Enter the name of the Federal agency making the award or loan commitment. Include at least one organizational level below agency name, if known. For example, Department of Transportation, United States Coast Guard.
7. Enter the Federal program name or description for the covered Federal action (item 1). If known, enter the full Catalog of Federal Domestic Assistance (CFDA) number for grants, cooperative agreements, loans, and loan commitments.
8. Enter the most appropriate Federal identifying number available for the Federal action identified in item 1 (e.g., Request for Proposal (RFP) number; Invitation for Bid (IFB) number; grant announcement number; the contract, grant, or loan award number; the application/proposal control number assigned by the Federal agency). Include prefixes, e.g., "RFP-DE-90-001."
9. For a covered Federal action where there has been an award or loan commitment by the Federal agency, enter the Federal amount of the award/loan commitment for the prime entity identified in item 4 or 5.
10. (a) Enter the full name, address, city, State and zip code of the lobbying registrant under the Lobbying Disclosure Act of 1995 engaged by the reporting entity identified in item 4 to influence the covered Federal action. (b) Enter the full names of the individual(s) performing services, and include full address if different from 10 (a). Enter Last Name, First Name, and Middle Initial (MI).
11. The certifying official shall sign and date the form; print his/her name, title, and telephone number.

According to the Paperwork Reduction Act, as amended, no persons are required to respond to a collection of information unless it displays a valid OMB Control Number. The valid OMB control number for this information collection is OMB No. 0348-0046. Public reporting burden for this collection of information is estimated to average 10 minutes per response, including time for reviewing instructions, searching existing data sources, gathering and maintaining the data needed, and completing and reviewing the collection of information. Send comments regarding the burden estimate or any other aspect of this collection of information, including suggestions for reducing this burden, to the Office of Management and Budget, Paperwork Reduction Project (0348-0046), Washington, DC 20503.

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

DEBARMENT AND SUSPENSION (NONPROCUREMENT)

(TxDOT requires this form to be completed by all Applicants)

Applicability to Contracts

2 CFR Part 180 and Part 1200, prohibits FTA recipients and sub-recipients from contracting for goods and services from organizations that have been suspended or debarred from receiving Federally-assisted contracts. As part of their applications each year, recipients are required to submit a certification to the effect that they will not enter into contracts $25,000 and over with suspended or debarred contractors and that they will require their contractors (and their subcontractors) to make the same certification to them.

(1) The Subrecipient certifies to the best of its knowledge and belief, that it and its principals, including its first tier subrecipients:

(a) Are not presently debarred, suspended, proposed for debarment, declared ineligible, or voluntarily excluded or disqualified from covered transactions by any Federal department or agency;
(b) Have not within a three-year period preceding its latest application or proposal been convicted of or had a civil judgment rendered against any of them for commission of fraud or a criminal offense in connection with obtaining, attempting to obtain, or performing a public (Federal, State, or local) transaction, or contract under a public transaction; violation of any Federal or State antitrust statute; or commission of embezzlement, theft, forgery, bribery, falsification or destruction of records, making any false statement, or receiving stolen property;
(c) Are not presently indicted for or otherwise criminally or civilly charged by a governmental entity (Federal, State, or local);
(d) Have not within a three-year period preceding this certification had one or more public transactions (Federal, State, or local) terminated for cause or default.

(2) The Subrecipient certifies that it and its principals, including its first tier subrecipients will assure that each lower tier participant involved in the Project is not presently debarred, suspended, proposed for debarment, declared ineligible, or voluntarily excluded or disqualified from participation in this transaction by any Federal department or agency;

(3) The Subrecipient certifies that if, later, it or its principals, including any of its first tier subrecipients, become aware of any information contradicting the statements of subparagraphs (1)(2), it will promptly provide any necessary information to FTA;

(4) Where the Subrecipient is unable to certify to any of the statements in this certification, such Subrecipient shall attach an explanation to this certification.

Signature of Certifying Official

Executive Director
Title

12-11-14
Date

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

LOWER TIER PARTICIPANT DEBARMENT CERTIFICATION

(TxDOT requires this form to be completed by all Applicants)

Pursuant to 2 CFR Part 180 and Part 1200, Subrecipients are required to pass this requirement on to subcontractors seeking subcontracts $25,000 or over. Thus, the terms "lower tier covered participant" and "lower tier covered transaction" include both contractors and subcontractors and contracts and subcontracts.

Jack Steele, being duly sworn or under penalty of perjury
(insert name of certifying official)

under the laws of the United States, certifies that neither the Houston-Galveston Area Council, nor its principals are presently:
(insert name of lower tier participant)

- debarred, suspended, proposed for debarment,
- declared ineligible,
- or voluntarily excluded from participation in this transaction by any Federal department or agency

Where the above identified lower tier participant is unable to certify to any of the above statements in this certification, such prospective participant shall indicate below to whom the exception applies, the initiating agency, and dates of action.

Exceptions will not necessarily result in denial of award, but will be considered in determining contractor responsibility. Providing false information may result in criminal prosecution or administrative sanctions.

EXCEPTIONS:

Signature of Certifying Official

Title: Executive Director

Date: 12-11-14

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

U.S. DEPARTMENT OF LABOR SPECIAL SECTION 5333(B) CERTIFICATION

(TxDOT requires this form to be completed by ALL §5311, §5311(f), §5316 and §5339 Subrecipients)

The following language shall be made part of the contract of assistance with the State or other public body charged with allocation and administration of funds provided under 49 U.S.C. 5333(b):

A. General Application

The Public Body agrees that, in the absence of waiver by the Department of Labor, the terms and conditions of this warranty, as set forth below, shall apply for the protection of the transportation related employees of any employer providing transportation services assisted by the Project ("Recipient"), and the transportation related employees of any other surface public transportation providers in the transportation service area of the Project.

The Public Body shall provide to the Department of Labor and maintain at all times during the Project an accurate, up-to-date listing of all existing transportation providers which are eligible Recipients of transportation assistance funded by the Project, in the transportation service area of the Project, and any labor organizations representing the employees of such providers.

Certification by the Public Body to the Department of Labor that the designated Recipients have indicated in writing acceptance of the terms and conditions of the warranty arrangement will be sufficient to permit the flow of Section 5311 funding in the absence of a finding of non-compliance by the Department of Labor.

B. Standard Terms and Conditions

(1) The Project shall be carried out in such a manner and upon such terms and conditions as will not adversely affect employees of the Recipient and of any other surface public transportation provider in the transportation service area of the Project. It shall be an obligation of the Recipient and any other legally responsible party designated by the Public Body to assure that any and all transportation services assisted by the Project are contracted for and operated in such a manner that they do not impair the rights and interests of affected employees. The term "Project," as used herein, shall not be limited to the particular facility, service or operation assisted by Federal funds, but shall include any changes, whether organizational, or otherwise, which are a result of the assistance provided. The phrase "as a result of the Project," shall when used in this arrangement, include events related to the Project occurring in anticipation of, during, and subsequent to the Project and any program of efficiencies or economies related thereto; provided, however, that volume rises and falls of business, or changes in volume and character of employment brought about by causes other than the Project (including any economies or efficiencies unrelated to the Project) are not within the purview of this arrangement.

An employee covered by this arrangement, who is not dismissed, displaced or otherwise worsened in his position with regard to his employment as a result of the Project, but who is dismissed, displaced or otherwise worsened solely because of the total or partial termination of the Project, discontinuance of Project services, or exhaustion of Project funding shall not be deemed eligible for a dismissal or displacement allowance within the meaning of paragraphs (6) and (7) of the Model agreement or applicable provisions of substitute comparable arrangements.

(2)(a) Where employees of a Recipient are represented for collective bargaining purposes, all Project services provided by that Recipient shall be provided under and in accordance with any collective bargaining agreement applicable to such employees which is then in effect.

(2)(b) The Recipient or legally responsible party shall provide to all affected employees sixty (60) days' notice of intended actions which may result in displacements or dismissals or rearrangements of the working

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

forces. In the case of employees represented by a union, such notice shall be provided by certified mail through their representatives. The notice shall contain a full and adequate statement of the proposed changes, and an estimate of the number of employees affected by the intended changes, and the number and classifications of any jobs in the Recipient's employment available to be filled by such affected employees.

(2)(c) The procedures of this subparagraph shall apply to cases where notices involve employees represented by a union for collective bargaining purposes. At the request of either the Recipient or the representatives of such employees negotiations for the purposes of reaching agreement with respect to the applications of the terms and conditions of this arrangement shall commence immediately. If no agreement is reached within twenty (20) days from the commencement of negotiations, any party to the dispute may submit the matter to dispute settlement procedures in accordance with paragraph (4) of this warranty. The foregoing procedures shall be complied with and carried out prior to the institution of the intended action.

(3) For the purpose of providing the statutory required protections including those specifically mandated by 49 U.S.C. Section 5333(b)[1], the public Body will assure as a condition of the release of funds that the Recipient agrees to be bound by the terms and conditions of the National (Model) Section 5333(b) Agreement executed July 23, 1975, identified below[2], provided that other comparable arrangements may be substituted therefore, if approved by the Secretary of Labor and certified for inclusion in these conditions.

(4) Any dispute or controversy arising regarding the application, interpretation, or enforcement of any of the provisions of this arrangement which cannot be settled by and between the parties at interest within thirty (30) days after the dispute or controversy first arises, may be referred by any such party to any final and binding disputes settlement procedure acceptable to the parties, or in the event they cannot agree upon such procedure, to the Department of Labor or an impartial third party designated by the Department of Labor for final and binding determination. The compensation and expenses of the impartial third party, and any other jointly incurred expenses, shall be borne equally by the parties to the proceeding and all other expenses shall be paid by the party incurring them.

In the event of any dispute as to whether or not a particular employee was affected by the Project, it shall be his obligation to identify the Project and specify the pertinent facts of the Project relied upon. It shall then be the burden of either the Recipient or other party legally responsible for the application of these conditions to prove that factors other than the Project affected the employees. The claiming employee shall prevail if it is established that the Project had an effect upon the employee even if other factors may also have affected the employee.

(5) The Recipient or other legally responsible party designated by the Public Body will be financially responsible for the application of these conditions and will make the necessary arrangements so that any employee covered by these arrangements, or the union representative of such employee, may file claim of violation of these arrangements with the Recipient within sixty (60) days of the date he is terminated or laid off as a result of the Project, or within eighteen (18) months of the date his position with respect to his employment is otherwise worsened as a result of the Project. In the latter case, if the events giving rise to the claim have occurred over an extended period, the 18-month limitation shall be measured from the last such event. No benefits shall be payable for any period prior to six (6) months from the date of the filing of any claim.

(6) Nothing in this arrangement shall be construed as depriving any employee of any rights or benefits which such employee may have under existing employment or collective bargaining agreements, nor shall this arrangement be deemed a waiver of any rights or any union or of any represented employee derived from any other agreement or provision of federal, state or local law.

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

(7) In the event any employee covered by these arrangements is terminated or laid off as a result of the Project, he shall be granted priority of employment or reemployment to fill any vacant position within the control of the Recipient for which he is, or by training or retraining within a reasonable period, can become qualified. In the event training or retraining is required by such employment or reemployment, the Recipient or other legally responsible party designated by the Public Body shall provide or provide for such training or retraining at no cost to the employee.

(8) The Recipient will post, in a prominent and accessible place, a notice stating that the Recipient has received federal assistance under 49 U.S.C. Chapter 53 and has agreed to comply with the provisions of 49 U.S.C. Section 5333(b). This notice shall also specify the terms and conditions set forth herein for the protection of employees. The Recipient shall maintain and keep on file all relevant books and records in sufficient detail as to provide the basic information necessary to the proper application, administration, and enforcement of these arrangements and to the proper determination of any claims arising thereunder.

(9) Any labor organization which is the collective bargaining representative of employees covered by these arrangements, may become a party to these arrangements by serving written notice of its desire to do so upon the Recipient and the Department of Labor. In the event of any disagreement that such labor organization represents covered employees, or is otherwise eligible to become a party to these arrangements, as applied to the Project, the dispute as to whether such organization shall participate shall be determined by the Secretary of Labor.

(10) In the event the Project is approved for assistance under 49 U.S.C. Chapter 53, the foregoing terms and conditions shall be made part of the contract of assistance between the federal government and the Public Body or Recipient of federal funds; provided, however, that this arrangement shall not merge into the contract of assistance, but shall be independently binding and enforceable by an upon the parties thereto, and by any covered employee or his representative, in accordance with its terms, nor shall any other employee protective agreement merge into this arrangement, but each shall be independently binding and enforceable by and upon the parties thereto, in accordance with its terms.

C. Waiver

As part of the grant approval process, either the Recipient or other legally responsible party designated by the Public Body may in writing seek from the Secretary of Labor a waiver of the statutory required protections. The Secretary will waive these protections in cases, where at the time of the requested waiver, the Secretary determines that there are no employees of the Recipient or of any other surface public transportation providers in the transportation service area who could be potentially affected by the Project. A 30-day notice of proposed waiver will be given by the Department of Labor and in the absence of timely objection, the waiver will become final at the end of the 30-day notice period. In the event of timely objection, the Department of Labor will review the matter and determine whether a waiver shall be granted. In the absence of waiver, these protections shall apply to the Project.

[1] Such protective arrangements shall include, without being limited to, such provisions as may be necessary for (1) the preservation of rights, privileges, and benefits (including continuation of pension rights and benefits) under existing collective bargaining agreements or otherwise; (2) the continuation of collective bargaining rights; (3) the protection of individual employees against a worsening of their positions with respect to their employment; (4) assurances of employment to employees of acquired mass transportation systems and priority of reemployment of employees terminated or laid off; and (5) paid training and retraining programs. Such arrangements shall include provisions protecting individual employees against a worsening of their positions with respect to their employments which shall in no event provide benefits less than those established pursuant to 49 U.S.C. Section 11347 [the codified citation of Section 5(2)(f) of the Act of February 4, 1887 (24 Stat. 379), as amended].

[2] For purposes of this warranty agreement, paragraphs (1); (2); (5); (15); (22); (23); (24); (26); (27); (28); and (29) of the Model Section 5333(b) Agreement, executed July 23, 1975 are to be omitted.

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

Department of Labor U.S.C. § 5333(b) Waiver Certification

Name of Agency:

1. **Who is the Grantee?** Name of agency awarding funds.

2. **What is estimated amount of funding to be awarded?**

3. **What activities will be undertaken with the funds?** Provide a complete project description of the activities to be carried out under the project (i.e. what type of service will be provided).

4. **Where will the project be carried out?** Identify the location of the project in the geographic area, including jurisdictional boundaries such as counties or cities.

5. **What service provider will carry out the project?** If the applicant is not providing all of the service, identify subrecipients or contractors if known at the time of application.

6. **What other transit providers are in the service area?** Identify all transit providers who compete with, feed into, or provide service adjacent to the funded service or capital project. Please provide contact information.

Subcontractors: **Other Transit Providers:**

7. **What labor organizations represent employees of the recipient, the subrecipients, and other transit providers in the service area?** Please identify the transit provider and the labor union's contact information.

☐ **The attached information for the Department of Labor U.S.C. § 5333(b) Certification is true and correct. No additional changes are required.**

☐ **The attached information for the Department of Labor U.S.C. § 5333(b) Certification is incorrect. The correct information has been provided above. (Please provide the correct information under the appropriate section listed above.)**

Authorized Signature **Date**

FTA FISCAL YEAR 2015 CERTIFICATIONS AND ASSURANCES

FEDERAL FISCAL YEAR 2015 FTA CERTIFICATIONS AND ASSURANCES SIGNATURE PAGE
(Required of all Applicants for FTA funding and all FTA Grantees with an active Capital or Formula Project)

AFFIRMATION OF APPLICANT

Name of the Applicant: Houston-Galveston Area Council

Name and Relationship of the Authorized Representative: Jack Steele, Executive Director

BY SIGNING BELOW, on behalf of the Applicant, I declare that it has duly authorized me to make these Certifications and Assurances and bind its compliance. Thus, it agrees to comply with all Federal statutes and regulations, and follow applicable Federal guidance, and comply with the Certifications and Assurances as indicated on the foregoing page applicable to each application its Authorized Representative makes to the Federal Transit Administration (FTA) in Federal Fiscal Year 2015, irrespective of whether the individual that acted on his or her Applicant's behalf continues to represent it.

FTA intends that the Certifications and Assurances the Applicant selects on the other side of this document should apply to each Project for which it seeks now, or may later seek FTA funding during Federal Fiscal Year 2015.

The Applicant affirms the truthfulness and accuracy of the Certifications and Assurances it has selected in the statements submitted with this document and any other submission made to FTA, and acknowledges that the Program Fraud Civil Remedies Act of 1986, 31 U.S.C. 3801 *et seq.*, and implementing U.S. DOT regulations, "Program Fraud Civil Remedies," 49 CFR part 31, apply to any certification, assurance or submission made to FTA. The criminal provisions of 18 U.S.C. 1001 apply to any certification, assurance, or submission made in connection with a Federal public transportation program authorized by 49 U.S.C. chapter 53 or any other statute

In signing this document, I declare under penalties of perjury that the foregoing Certifications and Assurances, and any other statements made by me on behalf of the Applicant are true and accurate.

Signature _____ Date: 12-11-14

Name Jack Steele, Executive Director
Authorized Representative of Applicant

AFFIRMATION OF APPLICANT'S ATTORNEY

For (Name of Applicant): Houston-Galveston Area Council

As the undersigned Attorney for the above named Applicant, I hereby affirm to the Applicant that it has authority under State, local, or tribal government law, as applicable, to make and comply with the Certifications and Assurances as indicated on the foregoing pages. I further affirm that, in my opinion, the Certifications and Assurances have been legally made and constitute legal and binding obligations on it.

I further affirm that, to the best of my knowledge, there is no legislation or litigation pending or imminent that might adversely affect the validity of these Certifications and Assurances, or of the performance of its FTA Project or Projects.

Signature Kathleen Ellison Date: 12/15/14

Name Kathleen Ellison
Attorney for Applicant

Each Applicant for FTA funding and each FTA Grantee with an active Capital or Formula Project must provide an Affirmation of Applicant's Attorney pertaining to the Applicant's legal capacity. The Applicant may enter its signature in lieu of the Attorney's signature, provided the Applicant has on file this Affirmation, signed by the attorney and dated this Federal fiscal year.

Appendix B: Title VI Notice to the Public

(English Version)

Notifying the Public of Rights Under Title VI

Houston-Galveston Area Council

- **The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) operates its programs and services without regard to race, color, and national origin in accordance with Title VI of the Civil Rights Act. Any person who believes she or he has been aggrieved by any lawful discriminatory practice under Title VI may file a complaint with H-GAC.**
- **For more information on H-GAC's civil rights program, and the procedures to file a complaint, contact 713-627-3200; email title.vi.coordinator@h-gac.com; or visit our administrative office at 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77227-2777. For more information, visit www.h-gac.com.**
- **A complainant may file a complaint directly with the Federal Transit Administration by filing a complaint with the Office of Civil Rights, Attention: Title VI Civil Rights Officer, 819 Taylor Street, Rm 8A36, Fort Worth, TX 76102.**
- **If information is needed in another language, contact 713-627-3200.**

This page intentionally left blank.

This page intentionally left blank.

Appendix C: H-GAC Title VI Complaint Form

HOUSTON-GALVESTON AREA COUNCIL **COMPLAINT NO. _____**

Title VI Complaint Form

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

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

NAME:	HOME NO.:
EMAIL ADDRESS:	WORK NO.:
MAILING ADDRESS:	CITY:
	STATE: ZIP:

Please indicate the basis of your complaint:

☐ Race _____ ☐ Age _____ ☐ National Origin _____

☐ Color _____ ☐ Gender _____ ☐ Disability _____

Date and place of alleged discriminatory action(s). _____

(Please include the earliest date of discrimination and the most recent date of discrimination.)

Name(s)/Position title(s) of the person(s) who allegedly subjected you to Title VI discrimination:

How were you discriminated against? Please describe the nature of the action, decision, or conditions of the alleged discrimination. Be as clear as possible in your description of what happened and why you believe your protected status (basis) was a factor in the discrimination. Include how other persons were treated differently from you. (You can attach additional pages, if necessary.)

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

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

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

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

☐ U.S. Department of Transportation _____

☐ Federal Highway Administration _____

☐ Federal Transit Administration _____

☐ Office of Federal Contract Compliance _____

☐ U.S. Equal Employment Opportunity Commission _____

☐ U.S. Department of Justice _____

☐ Other: _____

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

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

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

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

_____ _____

Complainant's Signature Date

FOR OFFICE USE ONLY	
Date complaint received: _____	Case #: _____
Processed by: _____	Date Referred: _____
Referred to: ☐ USDOT ☐ FHWA ☐ FTA ☐ OFCCP ☐ Other: _____	

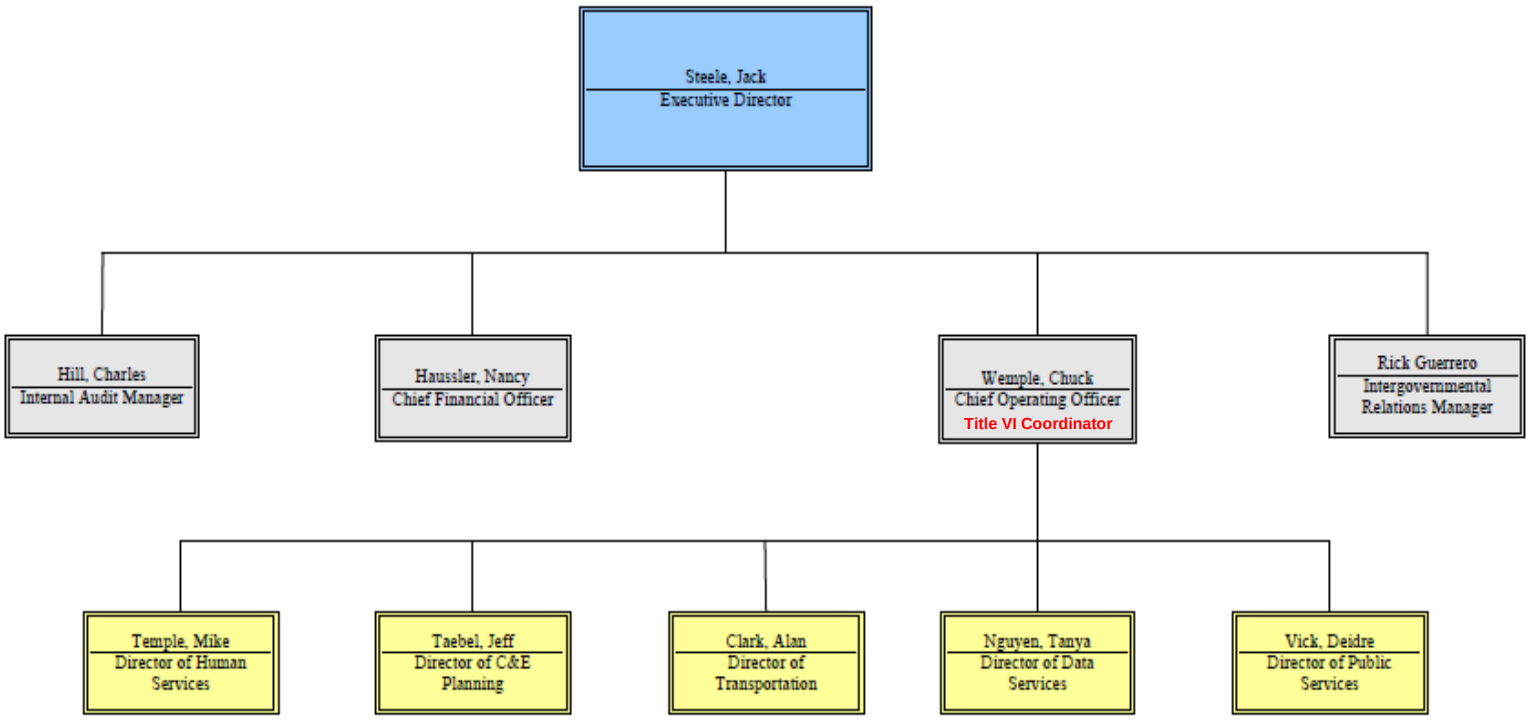
Continuation Sheet:

This page intentionally left blank.

Appendix D: H-GAC Organizational Chart

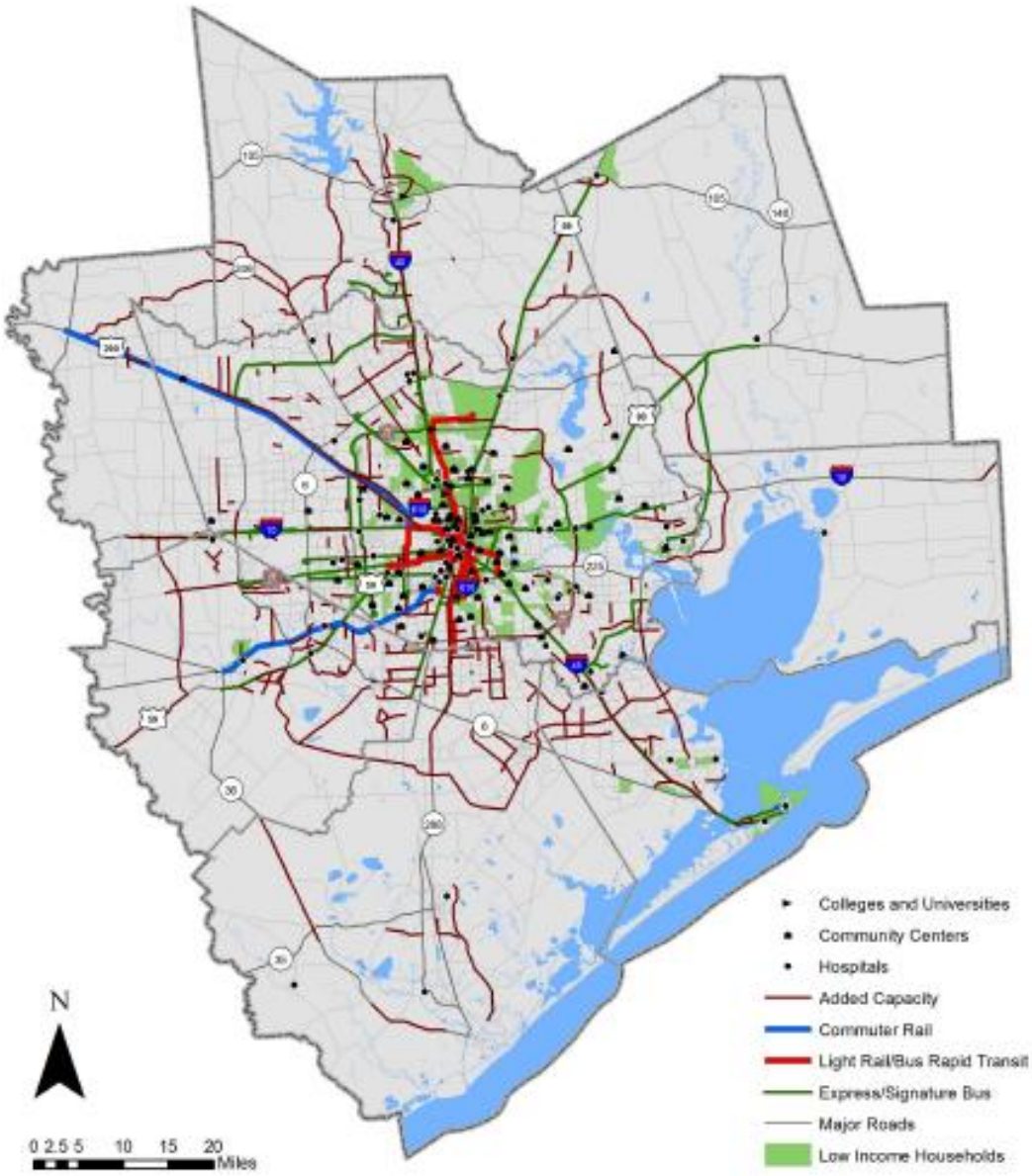
Houston-Galveston Area Council

Overview

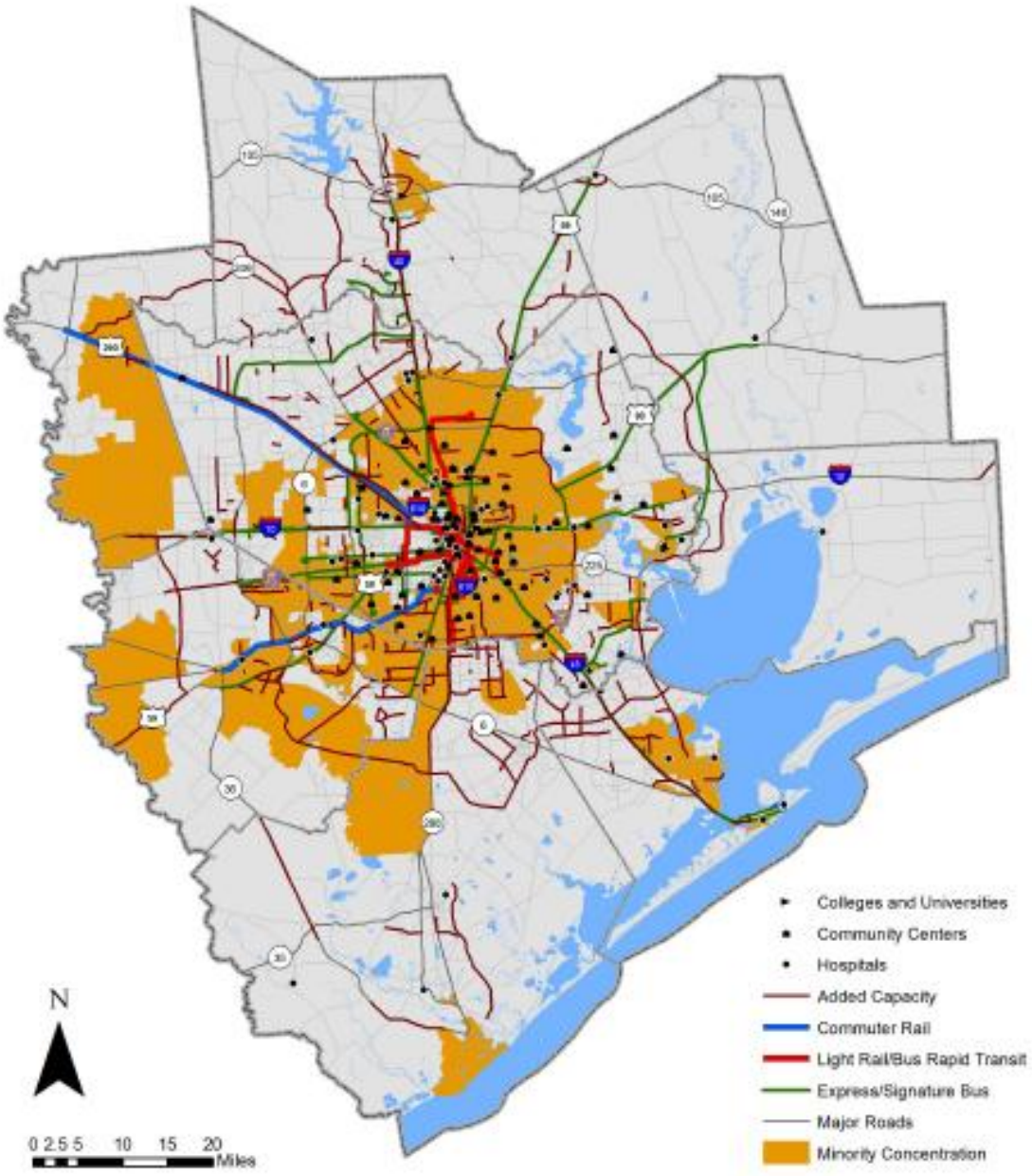


Appendix E: Environmental Justice Planning Process Maps

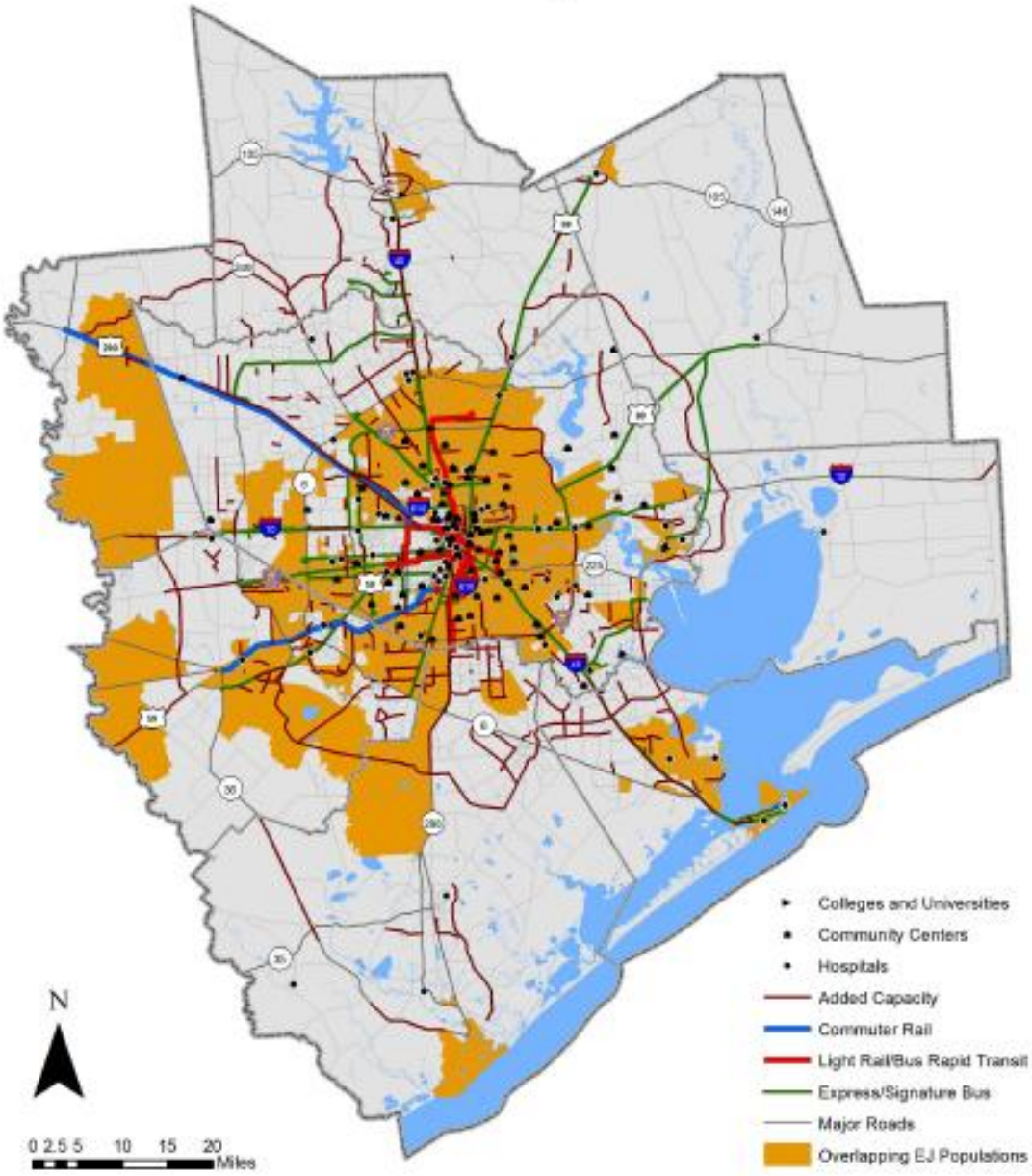
Low Income Households



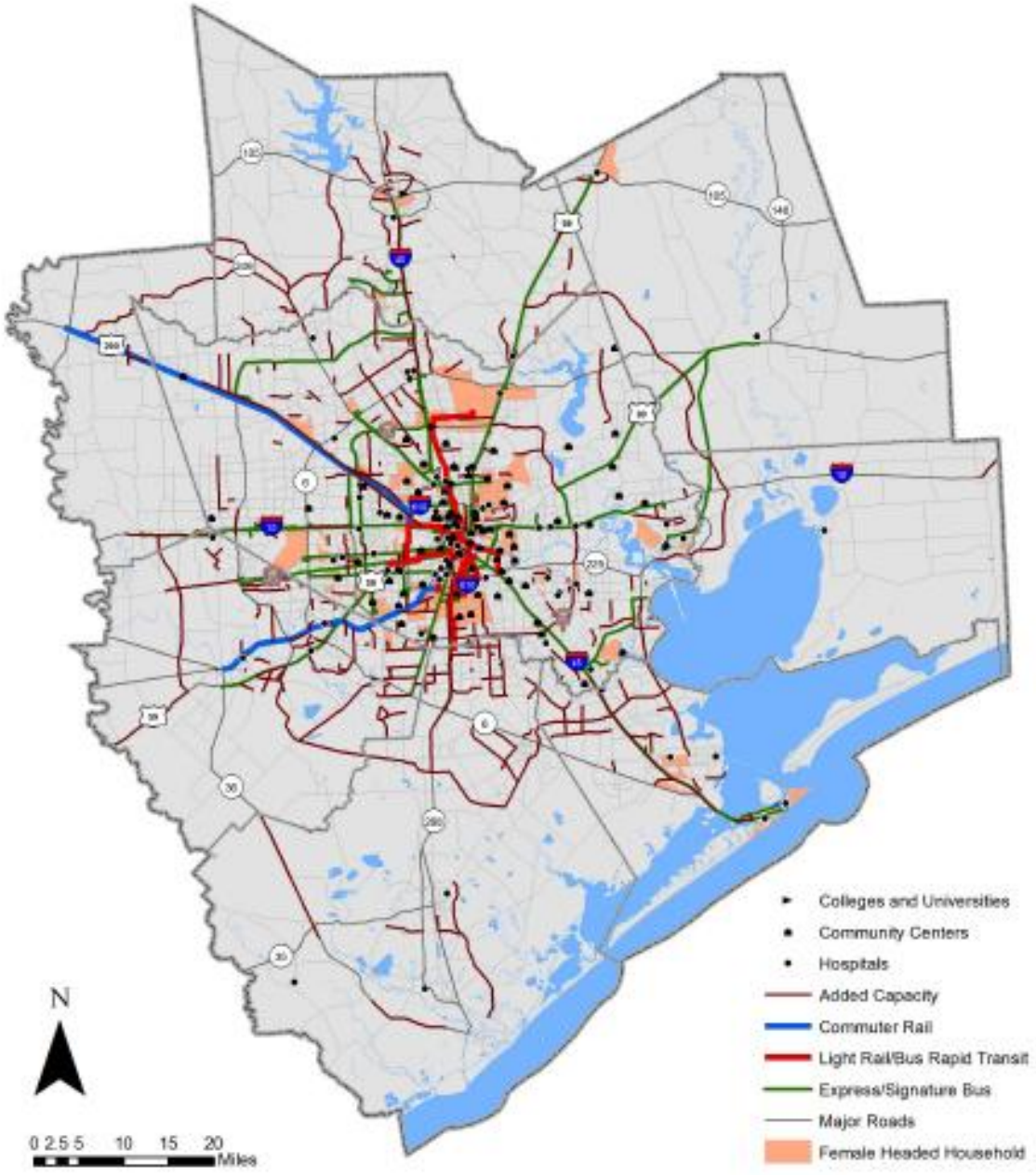
Minority Concentration



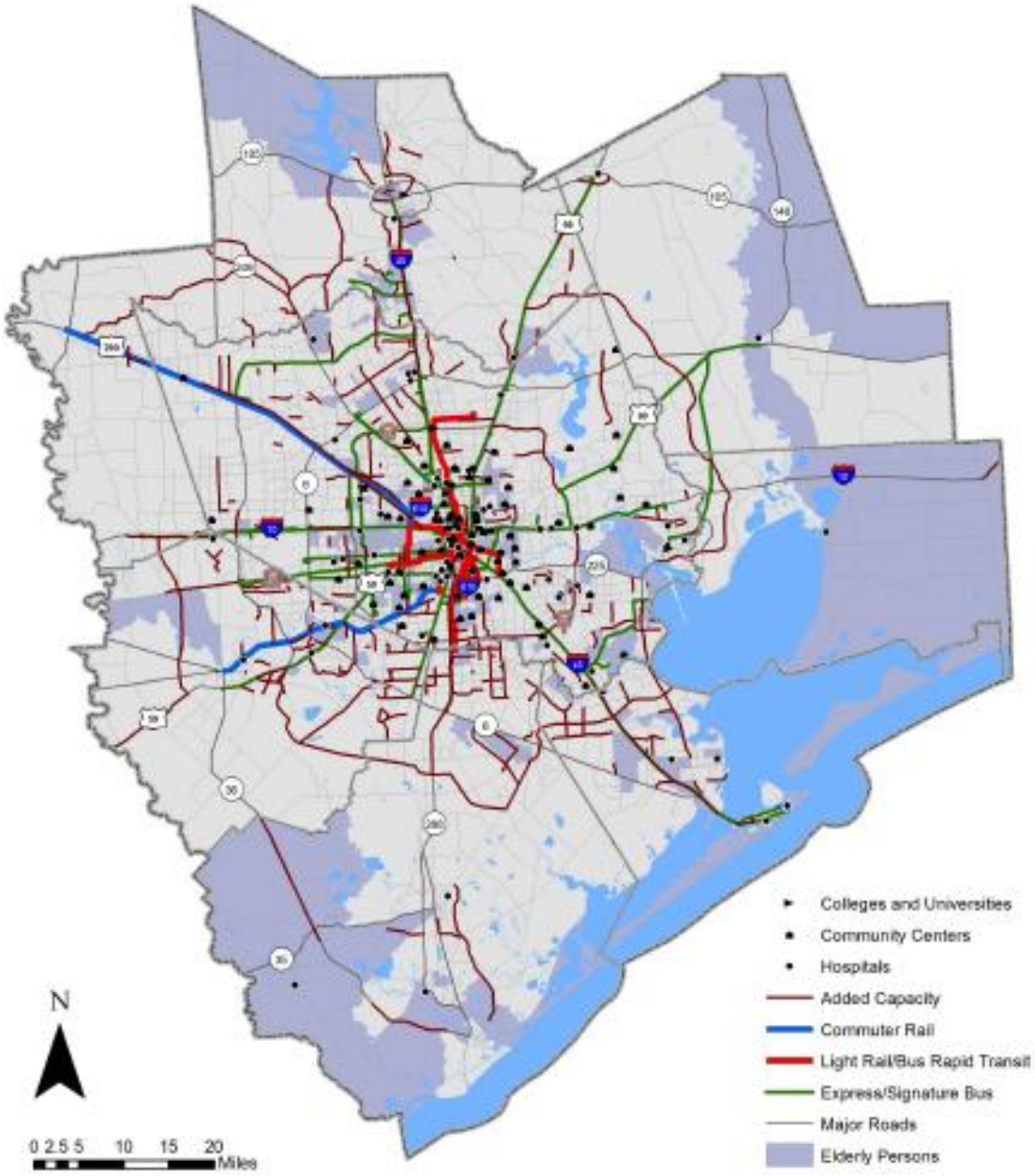
Overlapping Minority and Low Income Populations



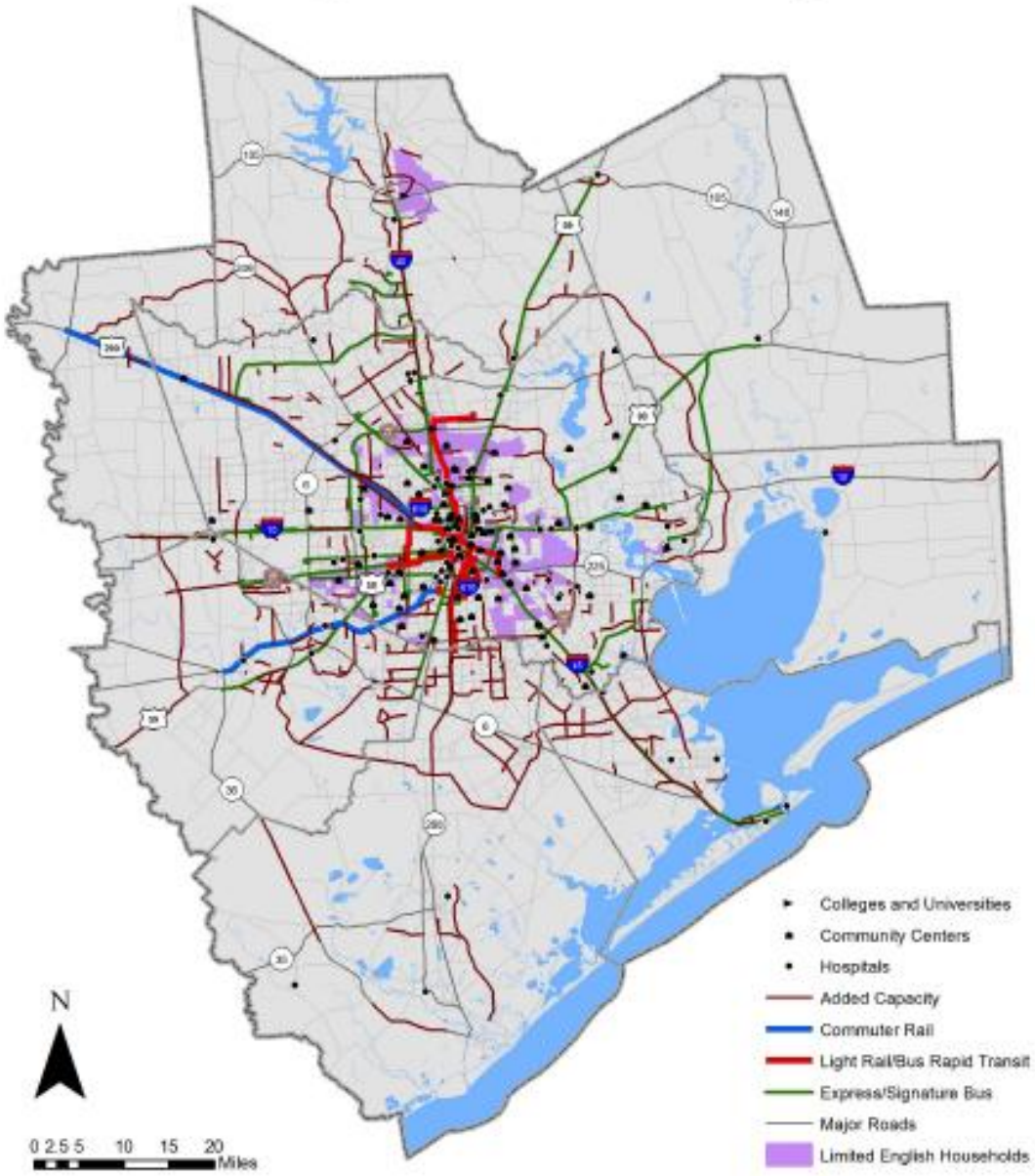
Female Headed Households



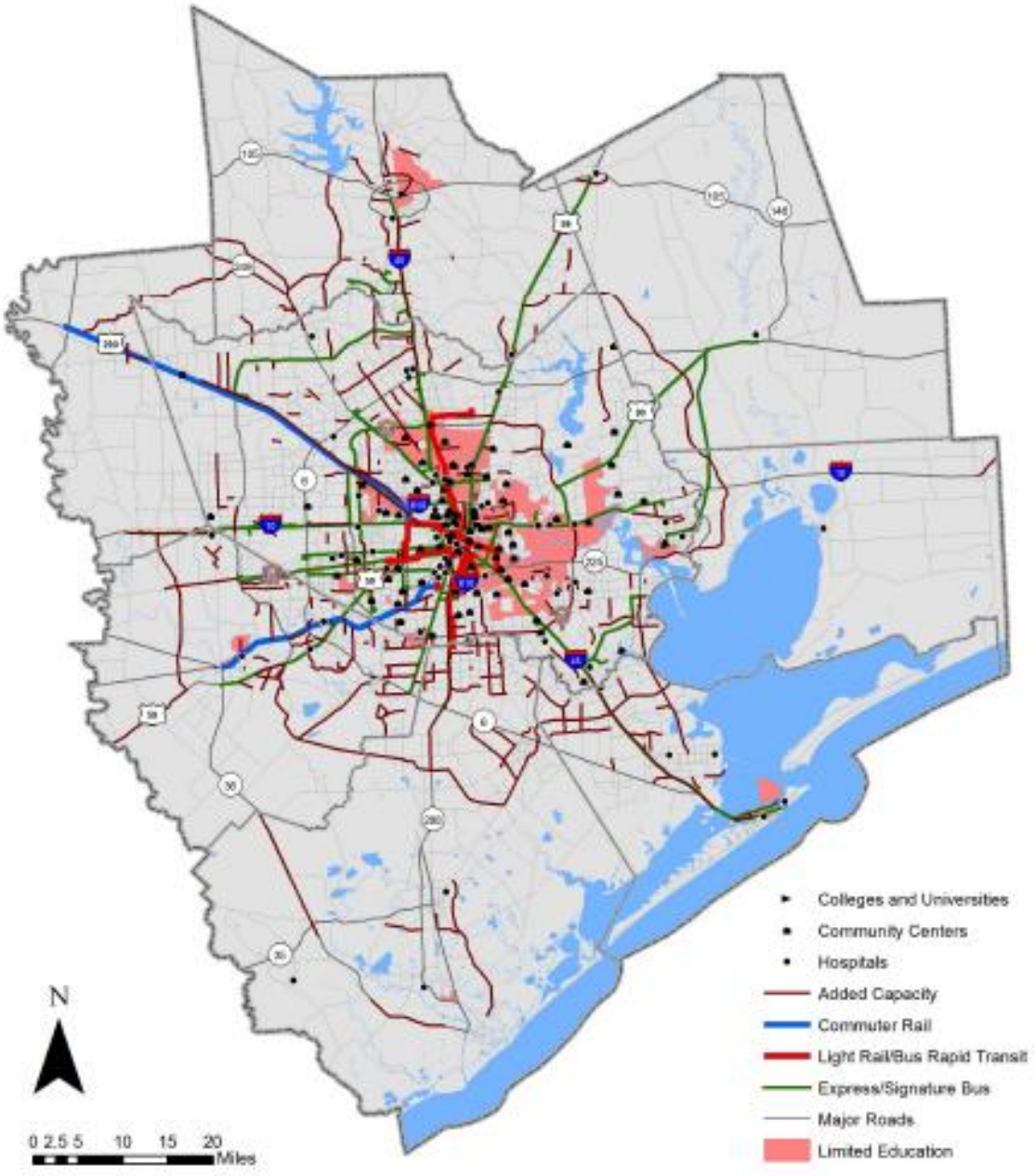
Elderly Persons



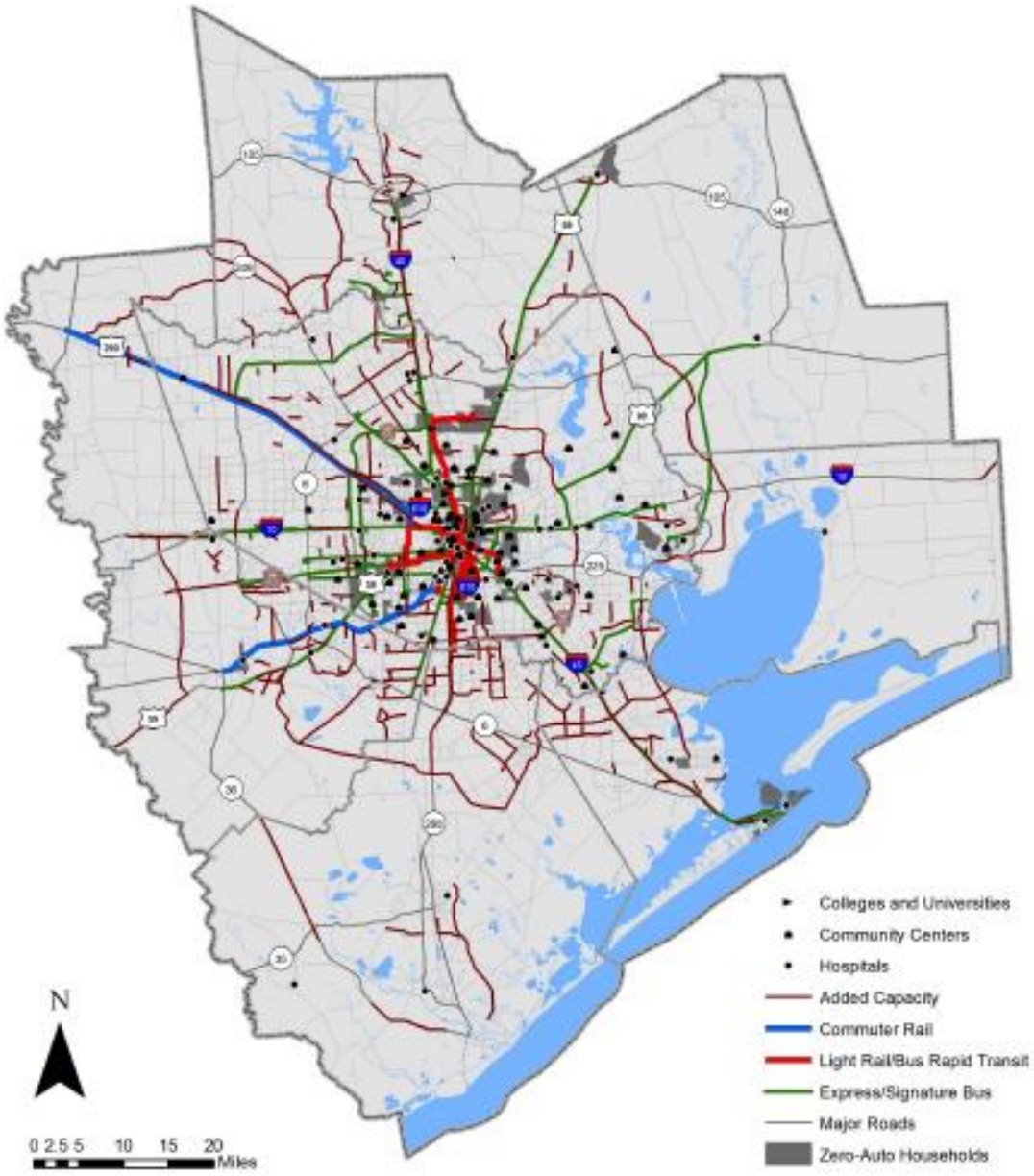
Households with Limited English Proficiency



Limited Educational Attainment

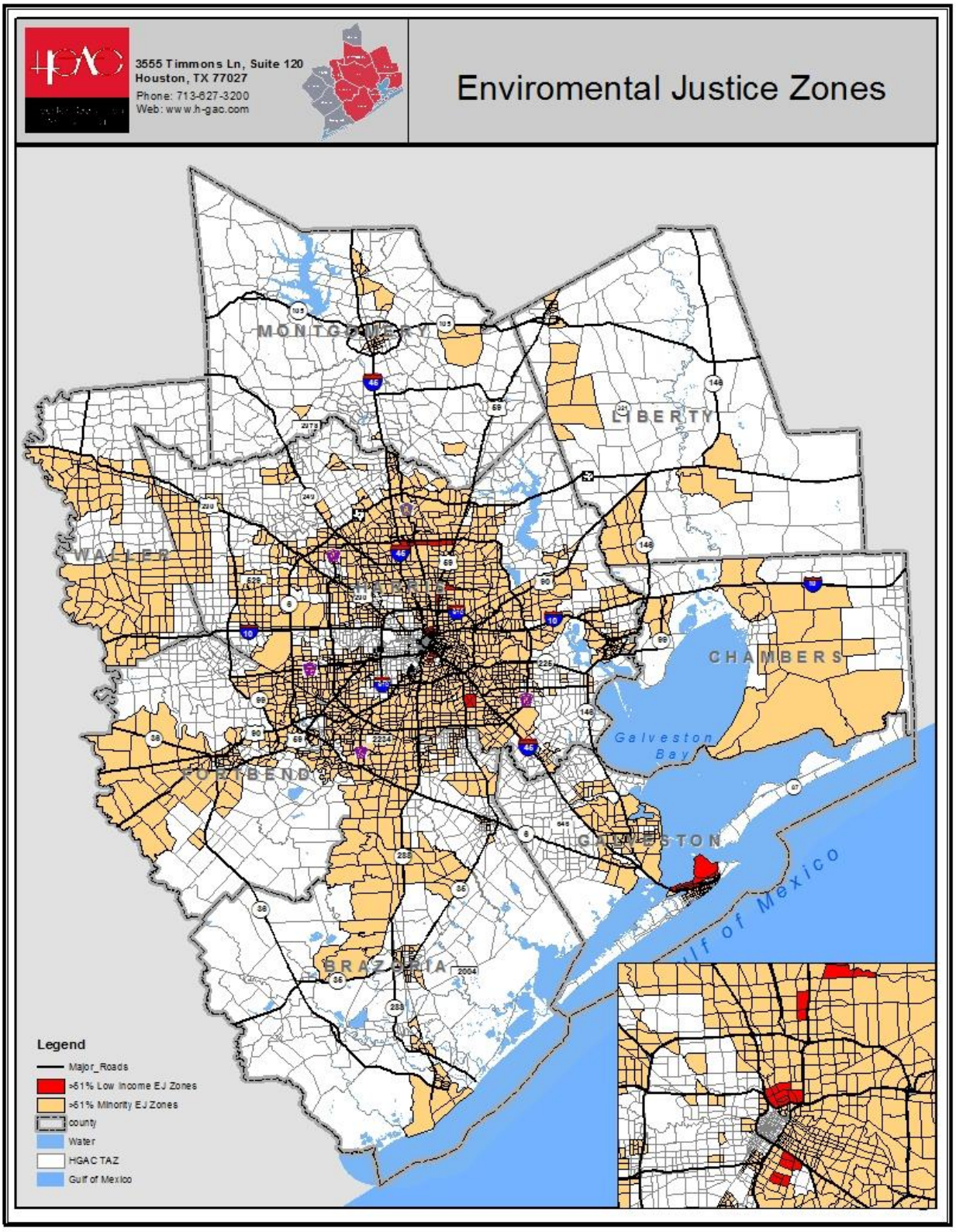


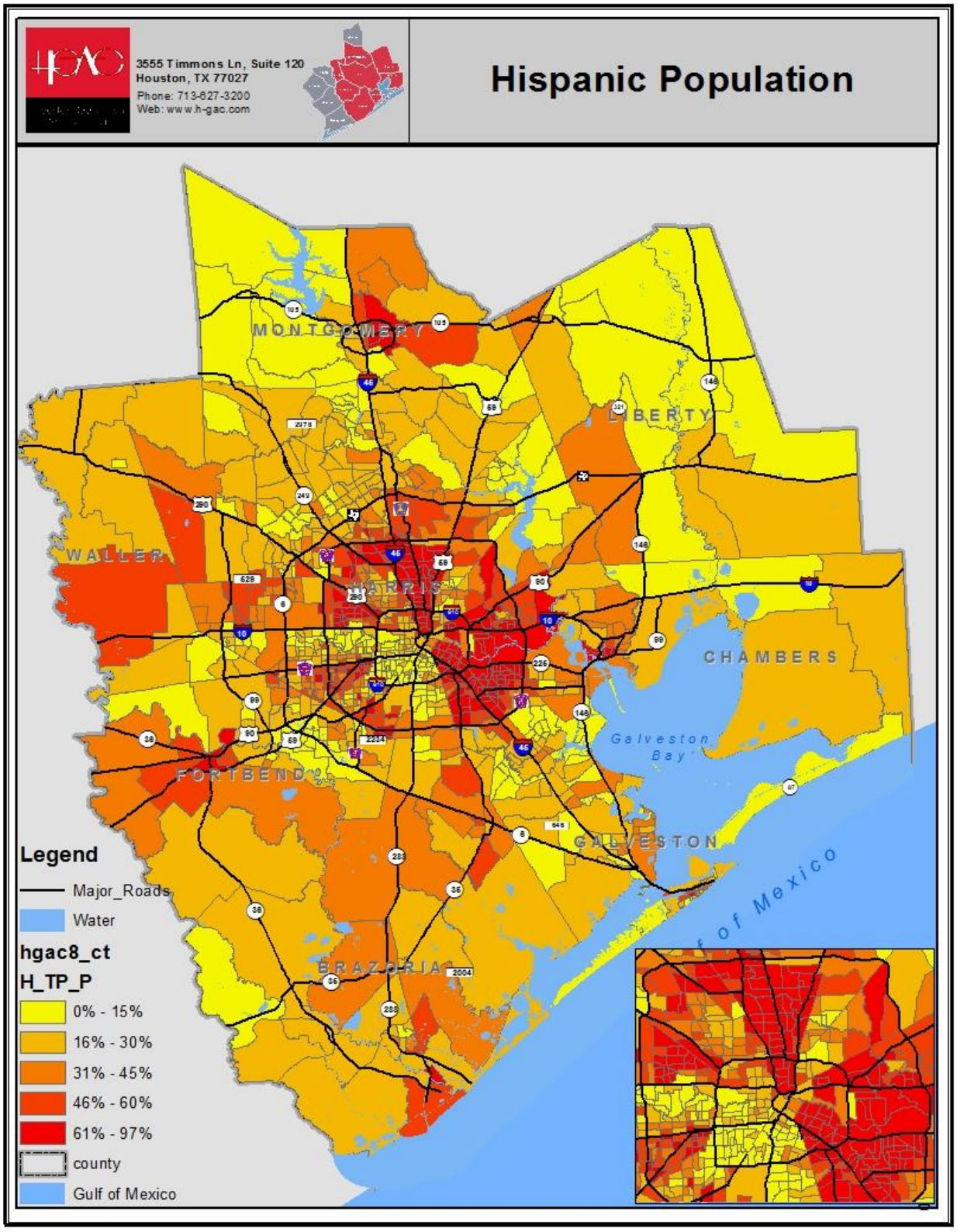
Zero-Auto Households

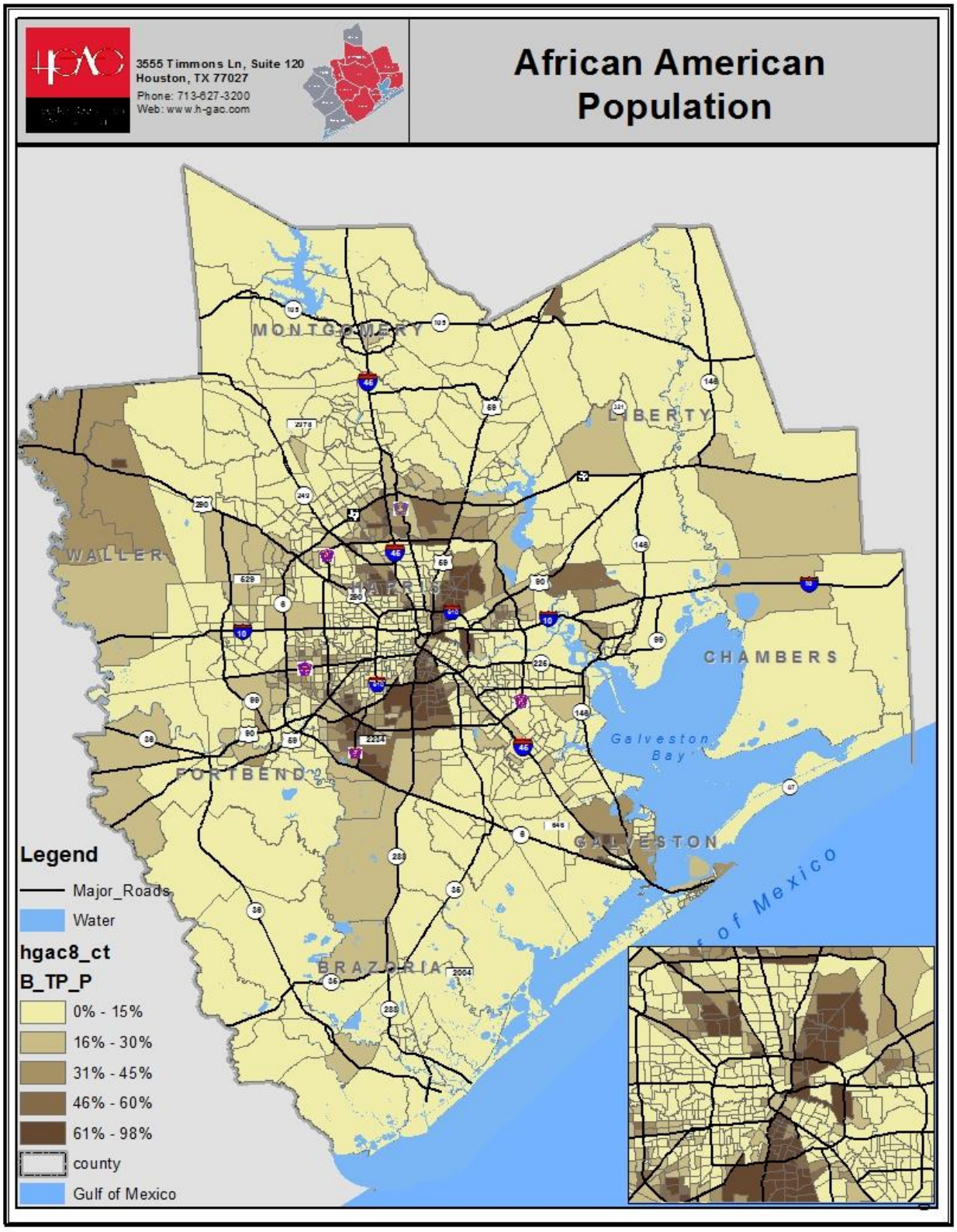


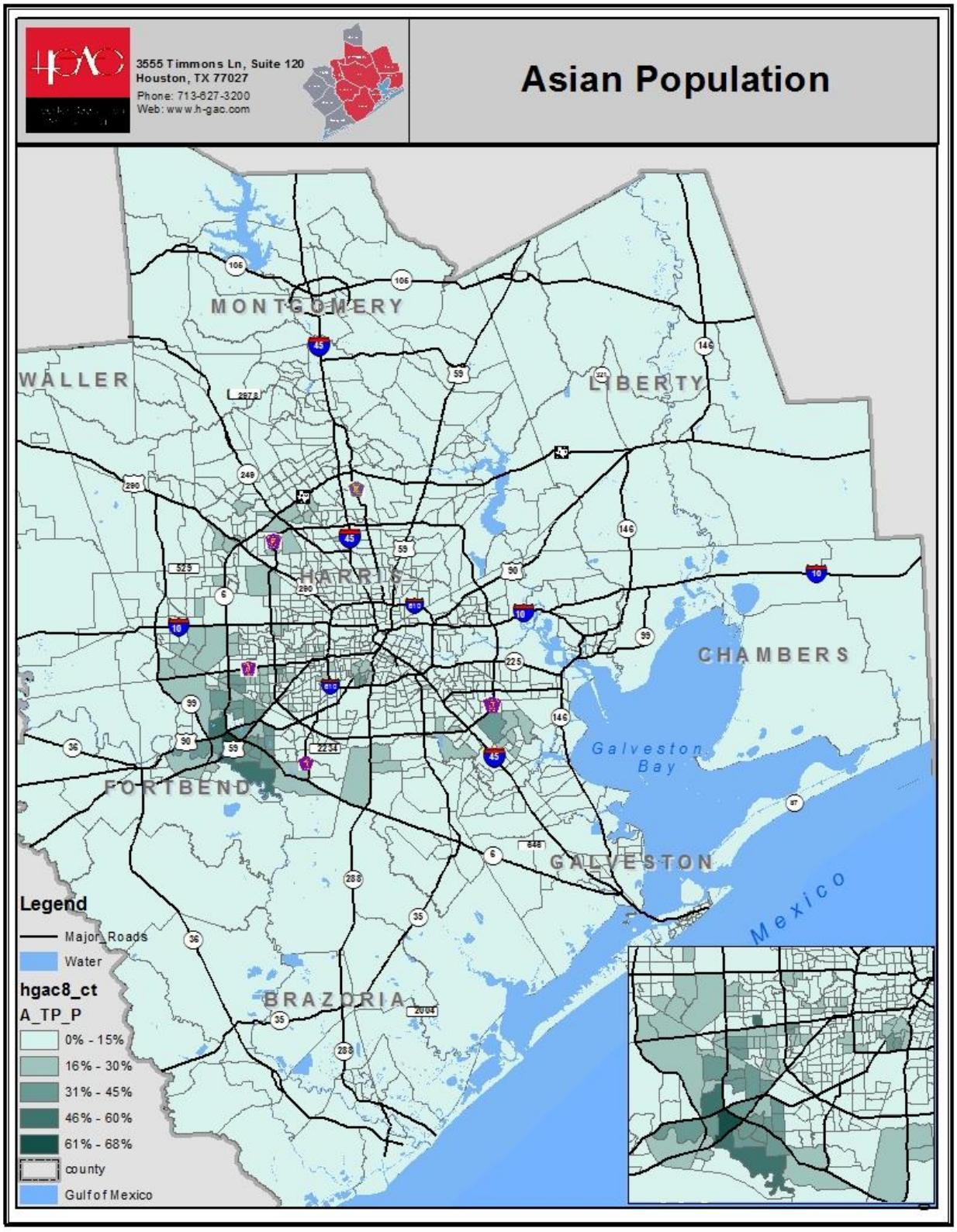
This page intentionally left blank.

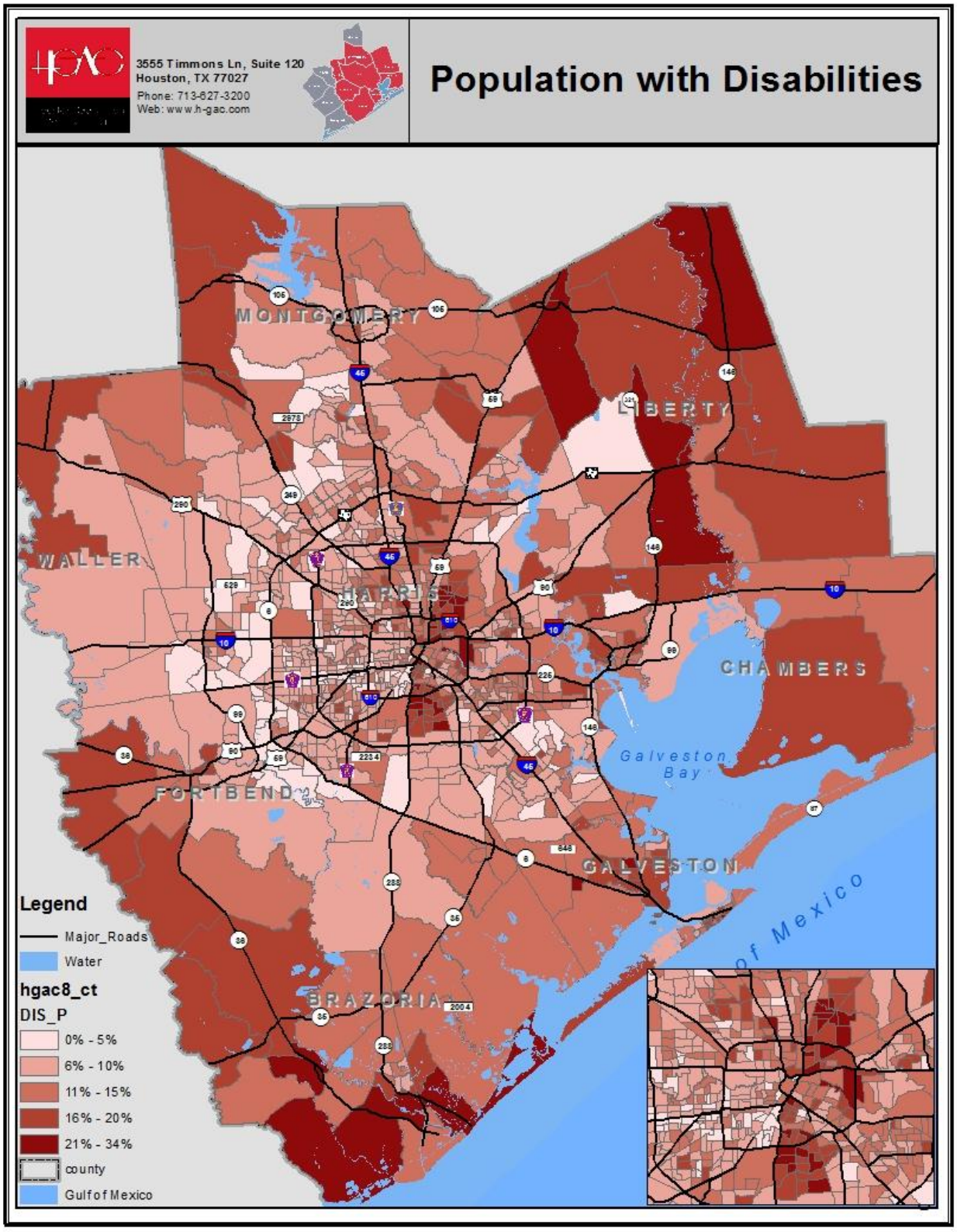
Appendix F: Demographic Profile Maps

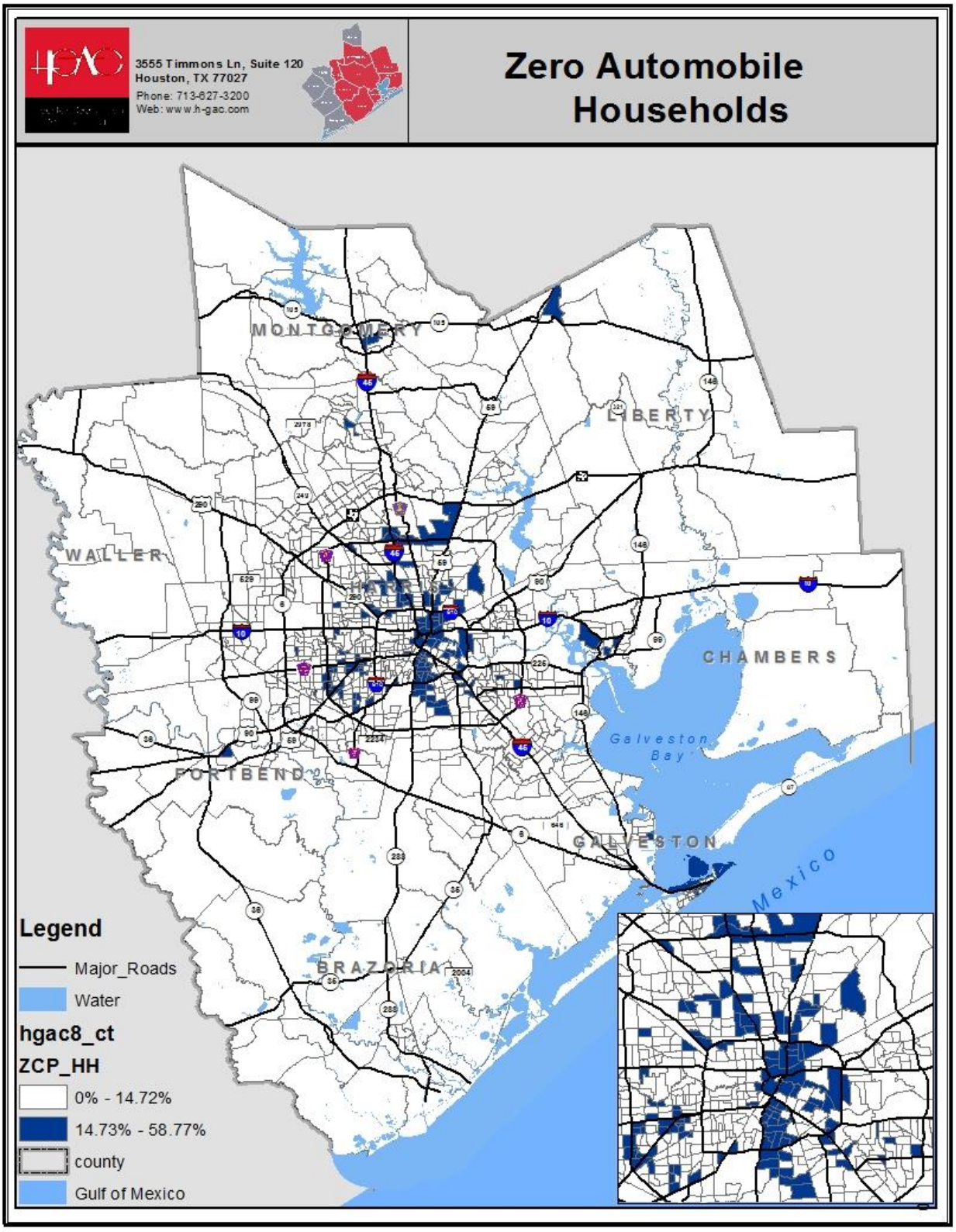

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Enviromental Justice Zones
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
CHAMBERS
FORT BEND
GALVESTON
BRAZORIA
Galveston Bay
Gulf of Mexico
Legend
Major_Roads
>61% Low Income EJ Zones
>61% Minority EJ Zones
county
Water
HGAC TAZ
Gulf of Mexico

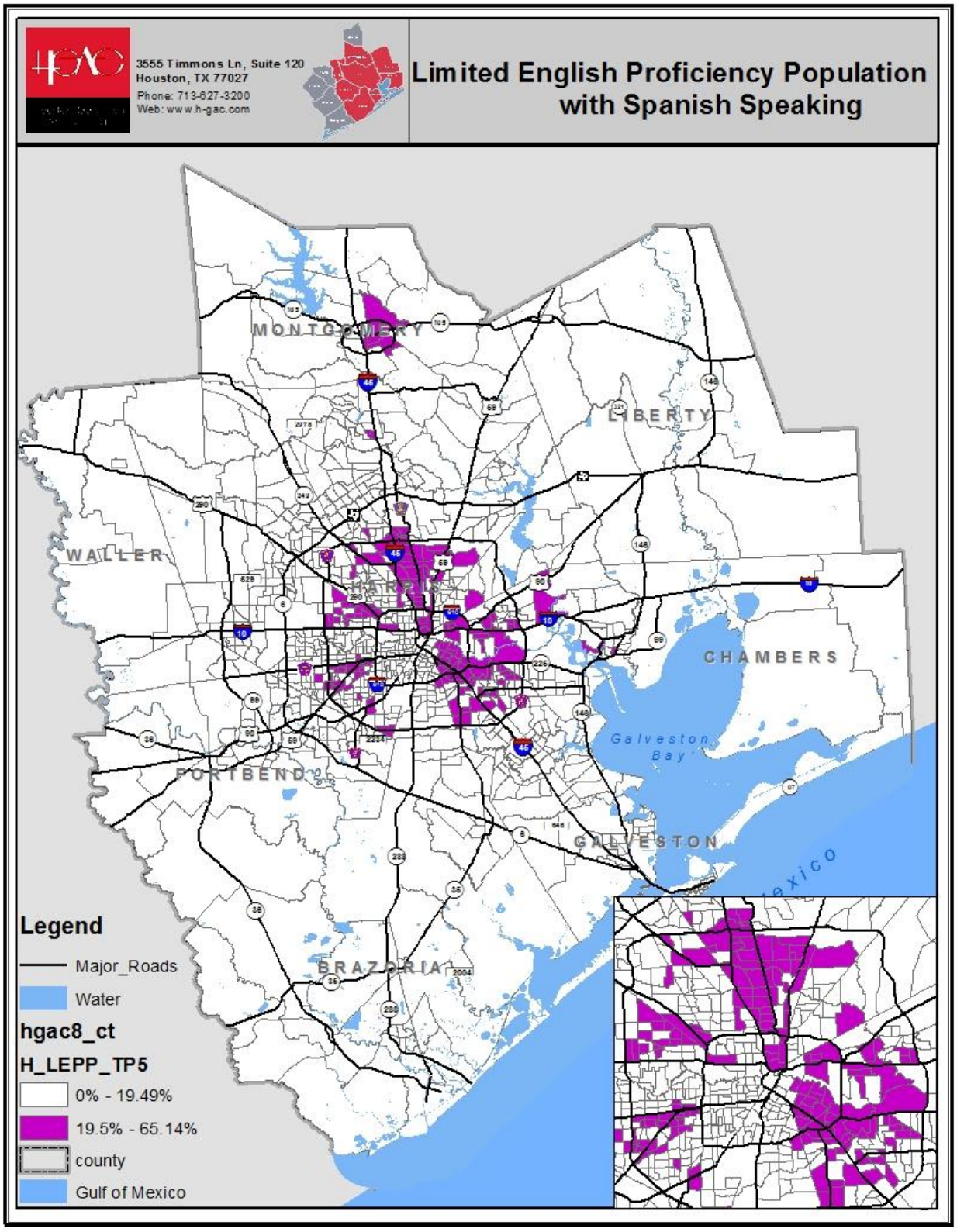

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Hispanic Population
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
Galveston Bay
GALVESTON
BRAZORIA
Gulf of Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
H_TP_P
0% - 15%
16% - 30%
31% - 45%
46% - 60%
61% - 97%
county
Gulf of Mexico

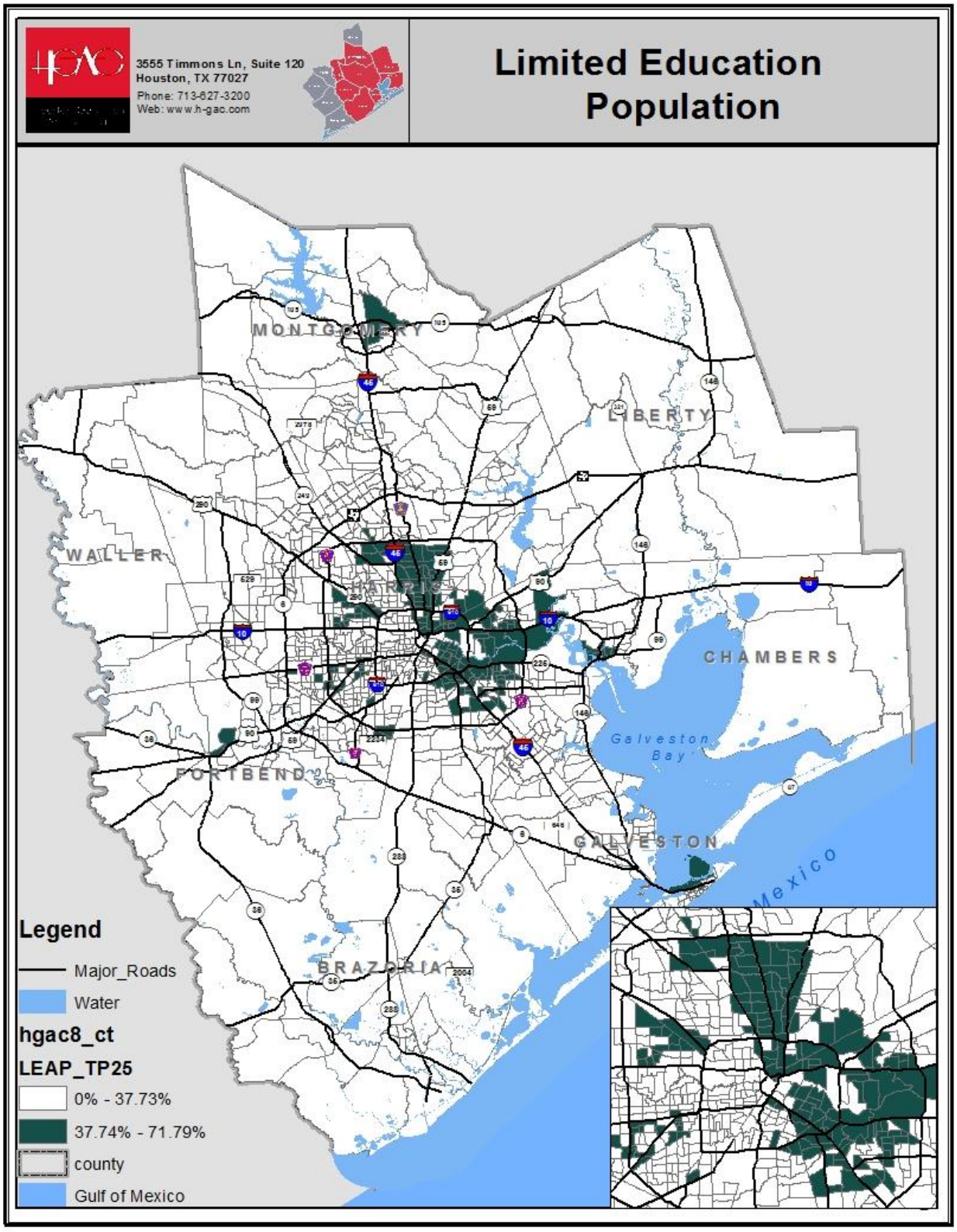

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
African American Population
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
GALVESTON
BRAZORIA
Galveston Bay
Gulf of Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
B_TP_P
0% - 15%
16% - 30%
31% - 45%
46% - 60%
61% - 98%
county
Gulf of Mexico

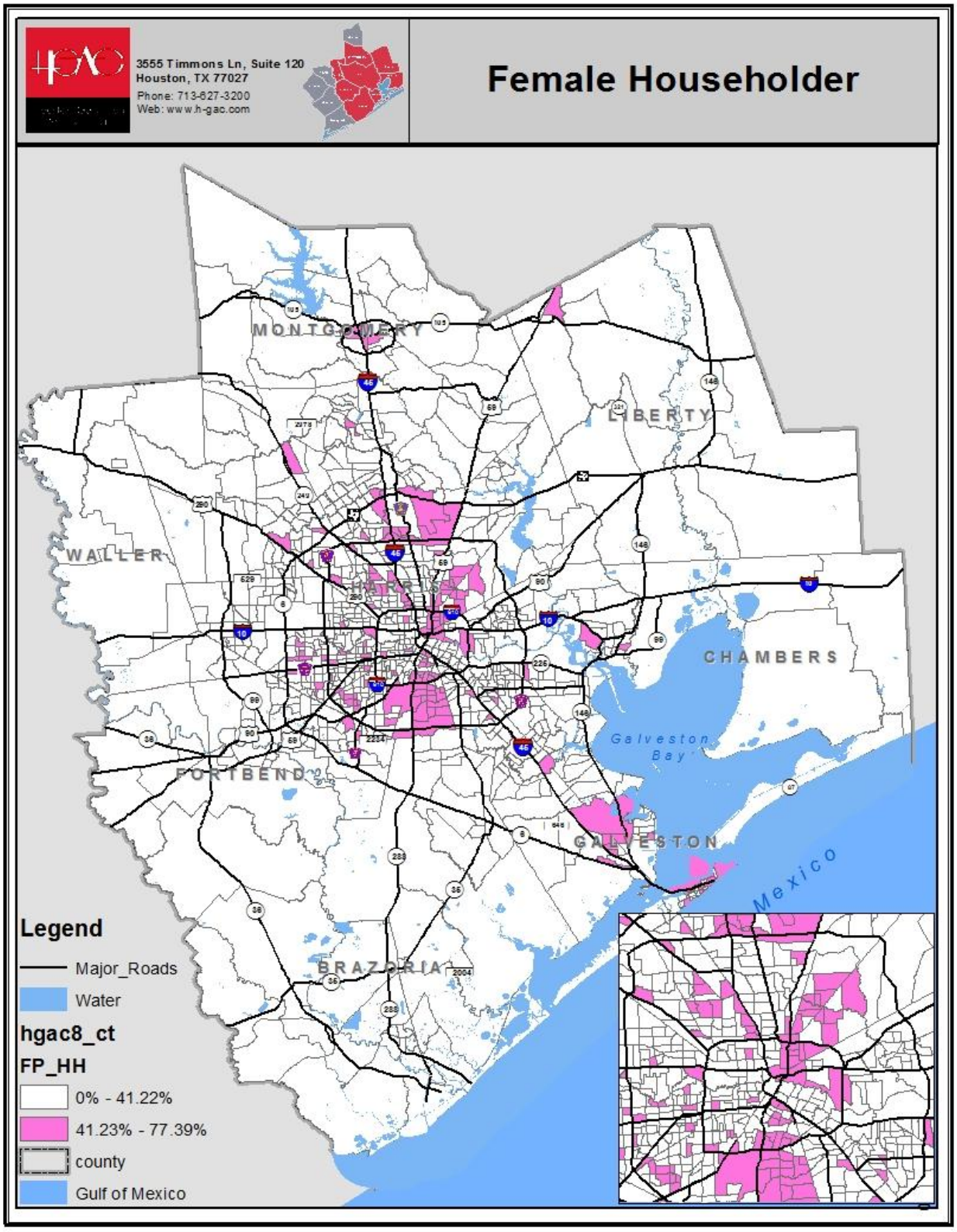

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Asian Population
MONTGOMERY
WALLER
LIBERTY
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
GALVESTON
BRAZORIA
Galveston Bay
Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
A_TP_P
0% - 15%
16% - 30%
31% - 45%
46% - 60%
61% - 68%
county
Gulf of Mexico

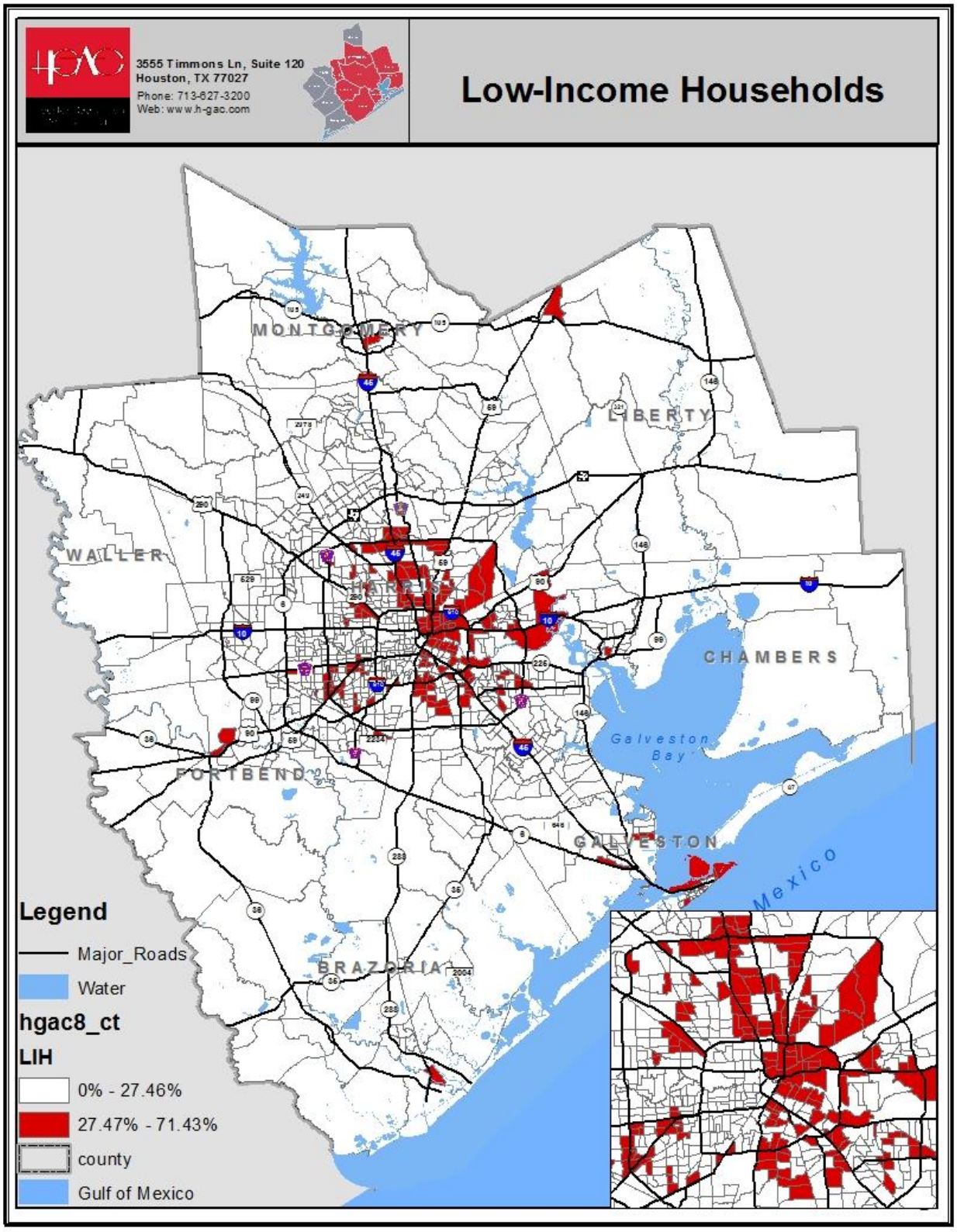

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Population with Disabilities
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORT BEND
GALVESTON
BRAZORIA
Galveston Bay
Gulf of Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
DIS_P
0% - 5%
6% - 10%
11% - 15%
16% - 20%
21% - 34%
county
Gulf of Mexico

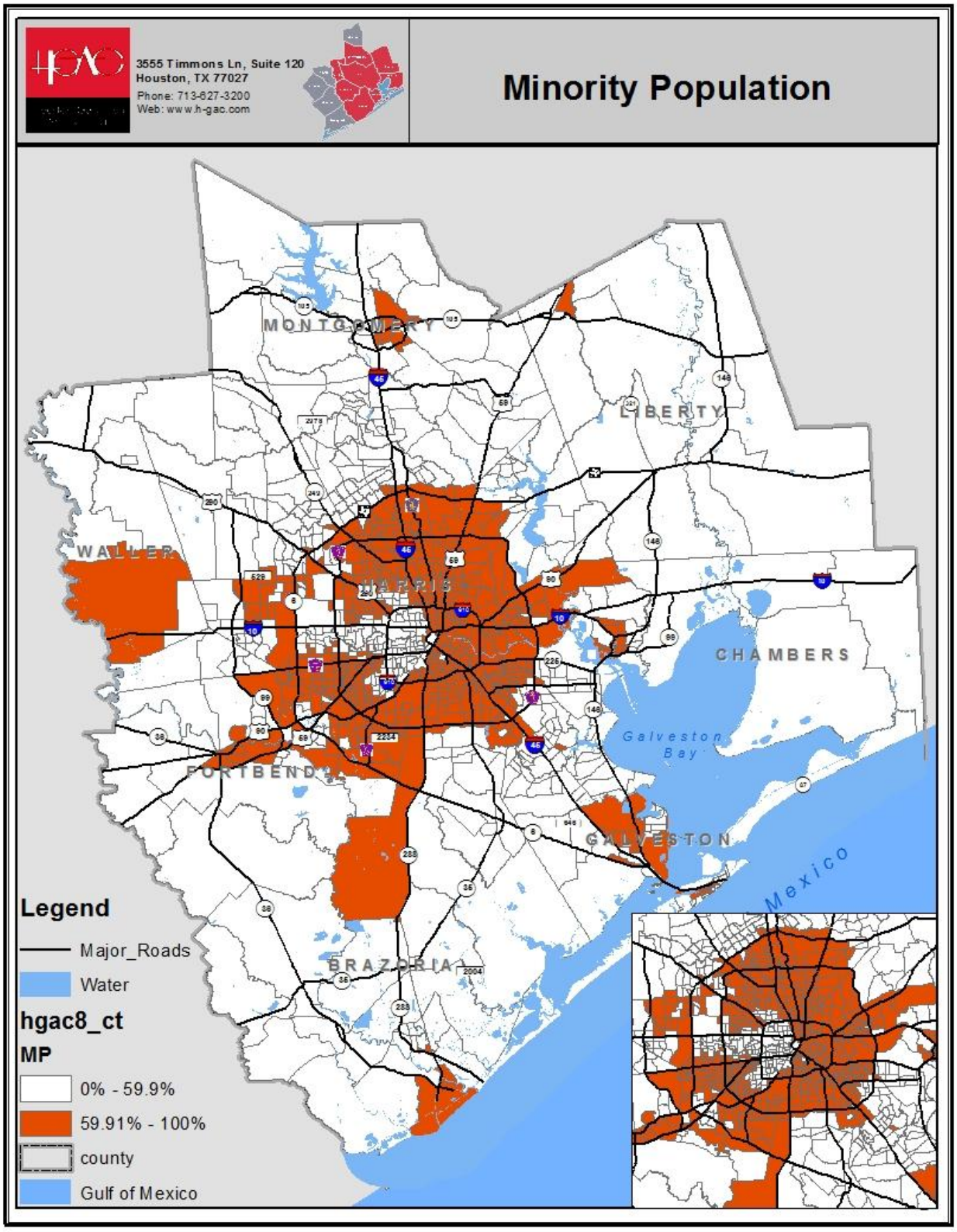

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Zero Automobile Households
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
Galveston Bay
GALVESTON
Mexico
BRAZORIA
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
ZCP_HH
0% - 14.72%
14.73% - 58.77%
county
Gulf of Mexico

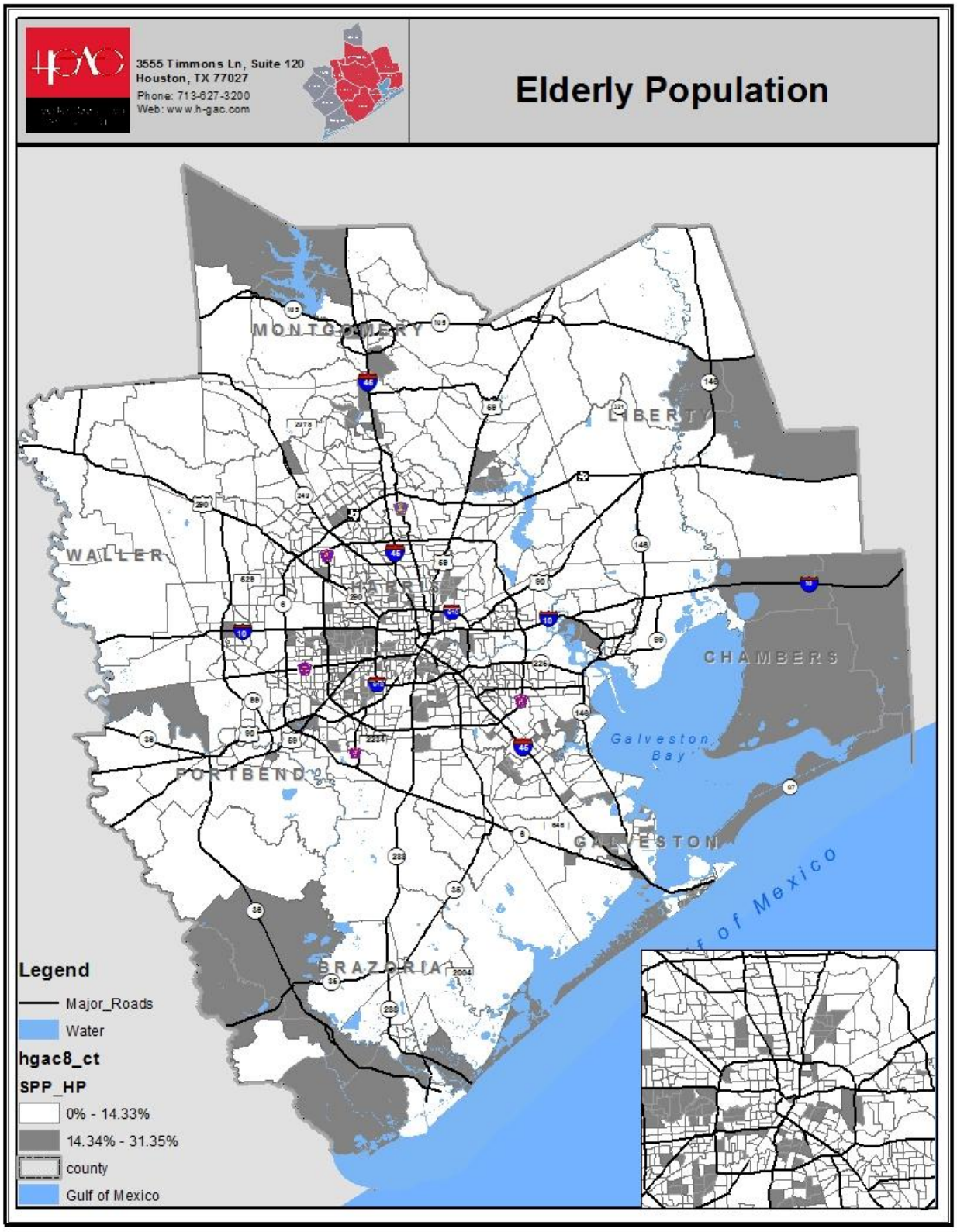

3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Limited English Proficiency Population with Spanish Speaking
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
Galveston Bay
FORTBEND
GALVESTON
BRAZORIA
Gulf of Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
H_LEPP_TP5
0% - 19.49%
19.5% - 65.14%
county
Gulf of Mexico


3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Limited Education Population
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
Galveston Bay
GALVESTON
Mexico
BRAZORIA
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
LEAP_TP25
0% - 37.73%
37.74% - 71.79%
county
Gulf of Mexico


3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Female Householder
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
Galveston Bay
FORTBEND
GALVESTON
Mexico
BRAZORIA
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
FP_HH
0% - 41.22%
41.23% - 77.39%
county
Gulf of Mexico


3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Low-Income Households
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
GALVESTON
BRAZORIA
Galveston Bay
Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
LIH
0% - 27.46%
27.47% - 71.43%
county
Gulf of Mexico


3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Minority Population
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
GALVESTON
BRAZORIA
Galveston Bay
Mexico
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
MP
0% - 59.9%
59.91% - 100%
county
Gulf of Mexico


3555 Timmons Ln, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Web: www.h-gac.com
Elderly Population
MONTGOMERY
LIBERTY
WALLER
HARRIS
CHAMBERS
FORTBEND
Galveston Bay
GALVESTON
Gulf of Mexico
BRAZORIA
Legend
Major_Roads
Water
hgac8_ct
SPP_HP
0% - 14.33%
14.34% - 31.35%
county
Gulf of Mexico

This page intentionally left blank.

Appendix G: Regional Cumulative and Indirect Effects of Toll Facilities

This page intentionally left blank.

Overview

As the Metropolitan Planning Organization (MPO) for the Houston-Galveston region, the Houston-Galveston Area Council (H-GAC) is charged with enabling and creating a regional plan for transportation and mobility. The MPO must examine potential impacts to natural, cultural and socioeconomic resources including Title VI (environmental justice) communities, air and water quality, land use, and vegetation implications at the planning and project development phases for individual transportation projects, and in some cases, networks of free facilities due to requirements of the National Environmental Policy Act (NEPA) of 1969.

In order to maintain mobility in the region, the 2040 Regional Transportation Plan (RTP) provides strategies, which seek to preserve and enhance regional mobility. The RTP recognizes that although the region cannot build itself out of congestion, adding system capacity cannot be avoided and is thus an important strategy for improving mobility. Adding capacity to the roadway network is costly, and with funding diminishing, projects such as tolled facilities have become an increasingly attractive option as a means of adding capacity to the network. The Houston-Galveston region is one of the more robust tolled facility systems in the nation. This analysis focuses on a regional tolled roadway network and its cumulative and indirect impacts on the above mentioned resources.

Cumulative impacts may result from individually minor, but collectively significant actions taking place over time. H-GAC plans for regional changes over a long time horizon, 30 years, thus providing a means to assess cumulative impacts to the region. Additionally, indirect effects are typically observed after the action occurs. Consideration of both the indirect and cumulative effects of a regional tolled roadway network is essential to the analysis of tolled facilities as the existence of this type of network can cause long term changes in air and water quality, vegetation, and land use patterns. Air and water quality are most affected by the increase of the number of vehicles and non-permeable surface area, respectively. Furthermore, as the regional tolled roadway network increases, potential for changes in land use also increases. Land use changes often result because the regional tolled roadway network and proposed additions are located outside of the core urban area where land is more plentiful and more easily developed.

Indirect and cumulative impacts from a regional tolled roadway network may also be evident in Title VI populations, as these populations are most sensitive to the tolled roadway network in relation to access. Restricting access based on pricing has the potential to create disproportionate adverse effects. This analysis focuses on quantifying the benefits and/or negative impacts to the identified Title VI populations based on accessibility and travel time.

It is also likely that a tolled roadway network will also have an impact on the regional economy as freight and mobility are vital to the health of the economy in the Houston-Galveston region. This analysis concludes that a regional tolled roadway network is not expected to have any significant adverse cumulative or indirect impacts.

Regional Perspective

The freeway and toll road system is a major component of the Houston-Galveston regional transportation system. The freeway/toll road system represents 18 percent of regional lane miles but carries around 50 percent of vehicle miles traveled. Although growth in vehicle travel may be mitigated by transit system expansion, improved operation of major arterial streets and growth of teleworking and e-business options, regional and state economic growth will require continued expansion of the region's freeway/toll road network.

The Harris County Metropolitan Transit Authority (METRO) is the region's largest transit provider. Its service area encompasses approximately 1,300 square miles. The agency has 200 miles of barrier-separated high-occupancy vehicle (HOV) lanes operating on six freeways that carry 73,000 carpool and vanpool passengers daily.

Inherent to the region's freeways are the high costs of maintenance and improvements. Although they generate few operational costs once constructed, building, maintaining, and expanding freeway facilities is very expensive. Over the last few years, the idea of user-fee (tolled) based roadways has been growing in acceptance and popularity.

The Houston-Galveston region is a national leader in using toll roads as a method of financing facilities and improving mobility for more than two decades. Currently, there are four toll roads in operation - the Hardy, Sam Houston Parkway, Westpark, and Fort Bend Parkway Toll Roads. As shown in Table 1, the system of toll roads and "managed" (High Occupancy Toll or HOT) lanes is planned to grow from approximately 289 lane miles today to over 853 lane miles by 2040. In addition to increasing system capacity, the development of managed lanes will provide travel priority for transit buses, carpools, and vanpools on an expanded number of roadways, thereby greatly increasing their attractiveness to commuters and reducing congestion.

Table 1: Transportation System Expansions (Lane Miles)

	Freeway	Toll Roads	HOT Lanes	Arterial	Total Lane Miles
2010 Network	3,669	658	289	19,955	24,571
2040 RTP	4,339	2,049	853	25,614	32,855

Managed lanes use pricing as a means to manage demand. In essence, during peak periods managed lanes carry vehicles with a certain minimum number of occupants for no or low toll amounts with single occupant vehicles paying a higher toll. This "management" allows for fine tuning of HOV lane eligibility because tolls can be varied to find the appropriate price to generate only sufficient additional demand to utilize any spare capacity. This use of spare capacity will not slow travel time because the pricing component ensures that the federal requirements mandating that HOT lanes with speed limits greater than 50 mph must maintain a speed of 45 mph 90% of the time during peak periods are upheld.

Figure 1, shows the toll and managed lane improvements to the roadway system contained in the fiscally constrained Regional Transportation Plan (RTP) for the year 2040.

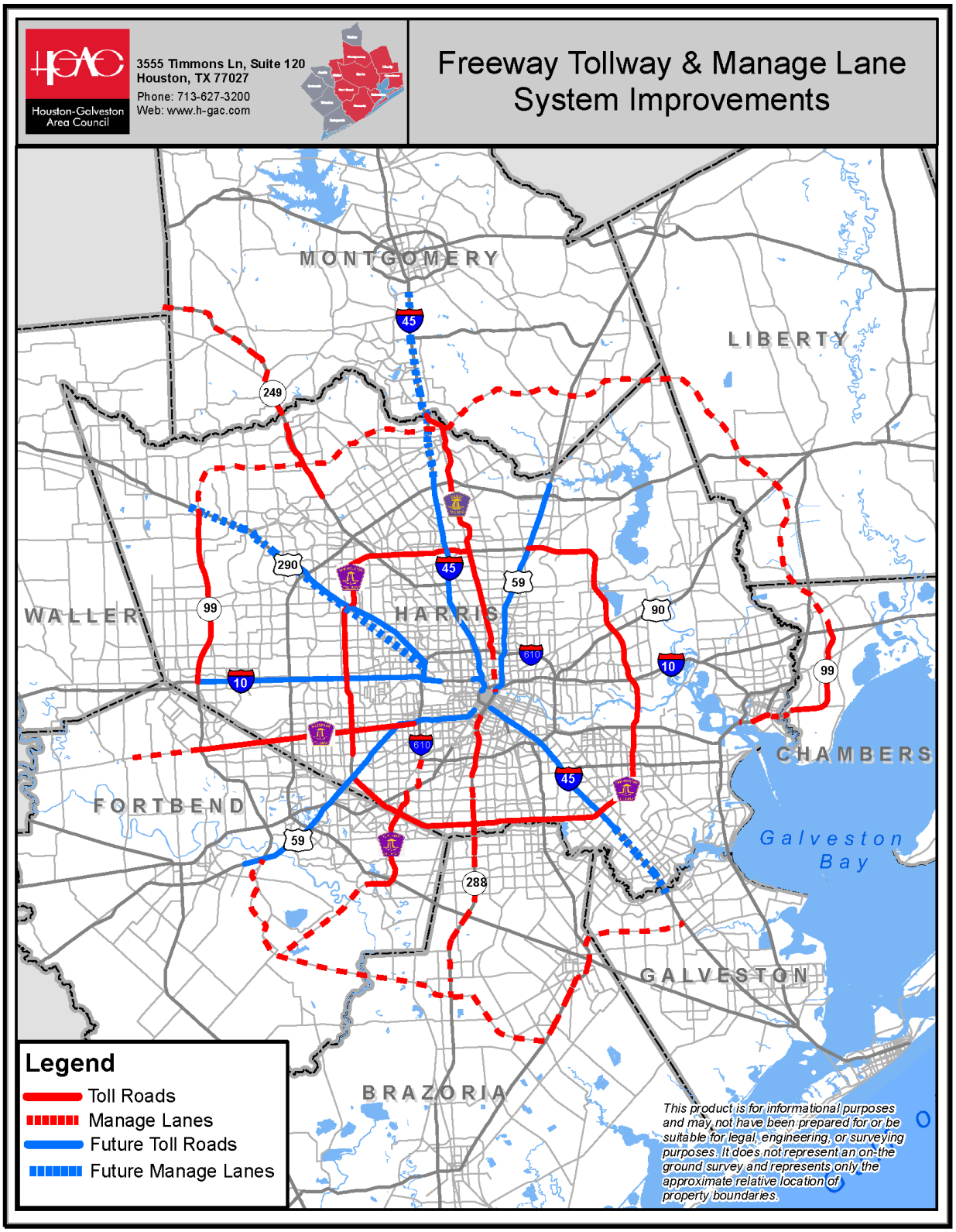


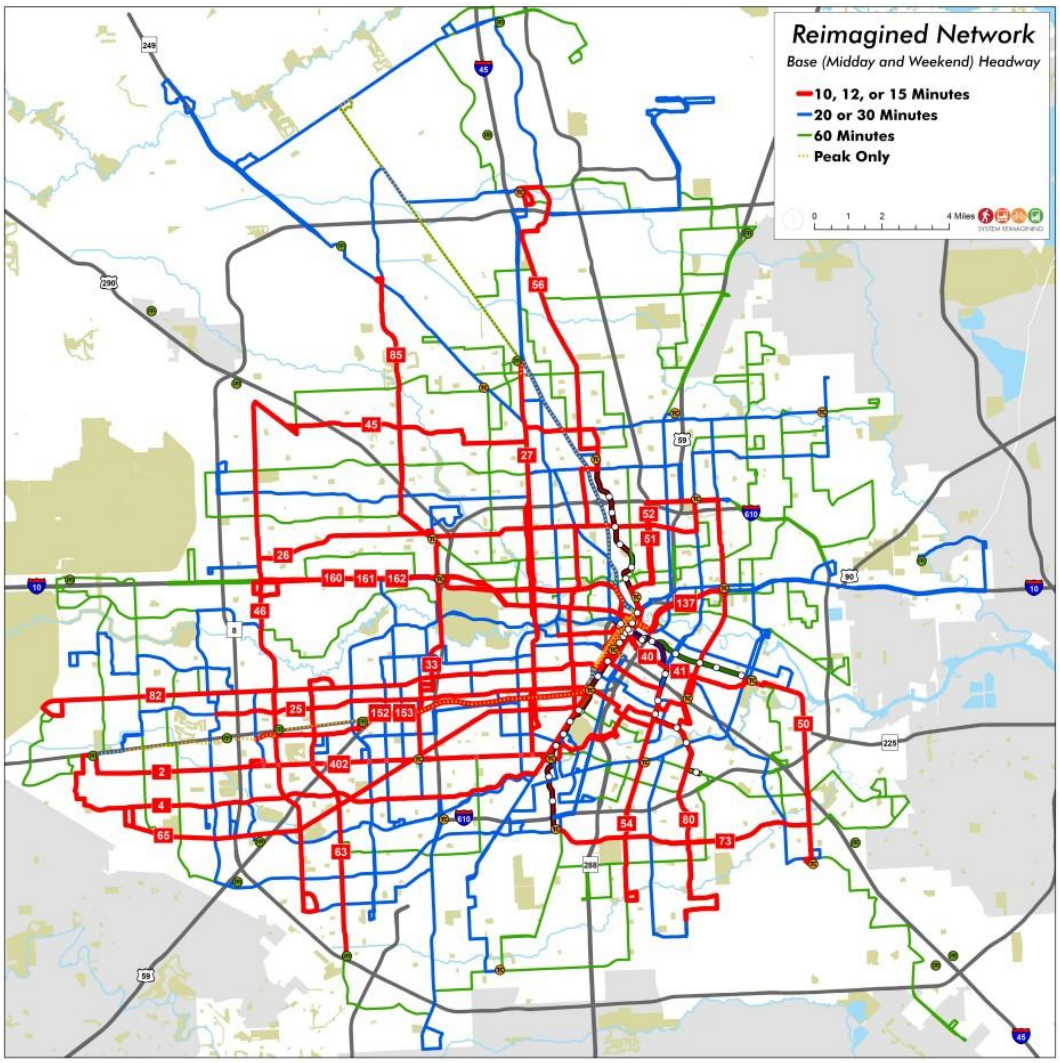
Figure 1: 2040 RTP Tollway/Managed Lane System Improvements

As regional population and employment continues to grow, transit will become an increasingly important tool for improving mobility. According to METRO's recently calibrated model, transit is forecast to significantly increase from its current 286,000 daily boardings, to over 725,000 daily passenger boardings by 2040. This significant increase will be attributed to:

- Expansion of transit services (increased bus and rail transit services),
- New transit modes (commuter rail transit and signature express bus service),
- Transit connectivity to multiple employment centers, and
- Coordination of transit services among regional public transportation providers.

According to the METRO's Transit System Reimagining website and online survey, the Transit System Reimagining Project involves redesigning the local bus network and engaging transit experts, the general public, as well as a diverse task force made up of stakeholders representing neighborhoods, employment districts and local agencies. Transit System Reimagining is a short term-project that will utilize METRO's resources to redraw the transit system, establish goals and develop a five-year service plan to meet those goals. METRO is still in a process of integrating this project into the 2035 transit plan.

The initial implementation of METRO's System Reimagining Plan was approved by the METRO's Board of Directors on February 11th, 2015 and is scheduled for launch on August 16th, 2015 as METRO's New Bus Network. The new system will allow more people to get to more places in less time by offering more destinations, simpler routes, and better connections. METRO's reimagining network is shown in the map below:



The 2035 METRO Long Range Plan (shown in the map below) is an iterative process incorporating the 2025 METRO Solutions Plan and future mobility needs identified in regional planning efforts. METRO's 2035 Long Range Plan recommends significant expansion of the current transit system and includes a network of integrated high capacity transit facilities on major travel corridors. This plan also identifies significant service expansions beyond the METRO service area. New improvements scheduled for implementation through the year 2035 include high occupancy tolls, a new intermodal terminal, park-n-ride facilities, and several new high capacity transit corridors throughout the region. Additional key elements of the METRO Solutions plan include:

- 89 miles of fixed guideway transit – light rail transit (LRT)
- 84 miles of commuter rail transit (CRT)
- 40 miles of Signature Bus

Demographics

The following information and projections provide an overview of H-GAC demographics at the regional level. The 2010 population of the Houston-Galveston region is over 5.9 million people, which includes eight counties and covers more than 7,000 square miles. Several counties in the region are listed among the top ten for growth in the nation having experienced double-digit population growth for over a decade. Significant investments have been made to the regional transportation system, such as the expansion of our highways and toll road systems. The region is anticipated to grow by more than 4 million new residents by 2040. Table 2, below, shows the projected demographic changes expected in the region by 2040.

Table 2: Projected Demographic Changes in H-GAC Region from 2000-2040

H-GAC Region	2000	2010	2040	% Change 2000-2010	% Change 2010-2040
Population	4,669,571	5,891,999	10,018,940	26.18%	70.04%
Households	1,639,401	2,049,072	3,820,708	24.99%	86.46%
% Minority	52.10%	60.07%	68.28%	7.97%	8.21%
% Non-minority	47.80%	39.93%	31.72%	-7.87%	-8.21%
% Zero-Auto Households	8.28%	5.79%	N/A	-2.49%	N/A

Source: 2010 US Census and HGAC forecast

As can be seen in Table 3, moderate changes in the distribution of household income are projected to occur in the H-GAC region between 2010 and 2040. This analysis divided household income into five groups: 0 to $15,000; $15,000 to $30,000; $30,000 to $50,000; $50,000 to $75,000; and $75,000 and above. The income figures are presented in 2010 base year dollars. The current (year 2010) household income distribution has the least percentage of households in the lowest income range ($0 to $15,000) and the highest percentage of households in the highest income range ($75,000 and above).

The projection for year 2040 shows continuation of this distribution. The lowest income range still has the lowest household percentage share, and the highest income range has the highest household percentage share. In fact, the percentages of households in the lower three income ranges (0 to $15,000; $15,000 to $30,000; $30,000 to $50,000) are projected to decrease slightly (less than 1%). While the percentage of households within the higher income range ($50,000 to $75,000) is projected to increase slightly (around 0.38%) by 2040, the highest projected increase (a little over 1%) is in the highest income range ($75,000 and above). These projections indicate that overall wealth, as indicated by income, will roughly stay the same in the future. The decreases of household percentages in the lower income ranges are more or less offset by the increases in the households percentages in the higher income ranges. Nevertheless, the locations of households by different income ranges might change overtime. Therefore, maps of TITLE VI zones need to be updated regularly.

Table 3: Percent of Households in H-GAC Region within Income Categories

Household Income (2010 $)	2010*	2040**	% Change
$0 to $15,000	11.07%	10.46%	-0.61%
$15,000 to $30,000	15.53%	15.04%	-0.49%
$30,000 to $50,000	18.89%	18.47%	-0.42%
$50,000 to $75,000	17.61%	17.99%	0.38%
$75,000 and above	36.90%	38.04%	1.14%

*Source:2010 Census

**HGAC 2040 forecast

CUMULATIVE REGIONAL EFFECTS

Air Quality

The Clean Air Act Amendments of 1990 (CAAA) require transportation plans, programs, and projects in nonattainment areas, which are funded or approved by the Federal Highway Administration (FHWA) or Federal Transit Administration (FTA), to conform to the State Implementation Plan (SIP). This ensures that transportation plans, programs, and projects do not produce new air quality violations, worsen existing violations, or delay timely attainment of the National Ambient Air Quality Standards (NAAQS).

Under the Clean Air Act, the Environmental Protection Agency (EPA) established criterion called the National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) to determine the health threat of criteria pollutants, generally located within Consolidated Metropolitan Statistical Areas (CMSAs). If a CMSA has a health threat, it is designated as a 'non-attainment' area until it becomes compliant with the specified NAAQs.

The Houston-Galveston Area is in non-attainment for the 2008 8-hour Ozone standard, and it has been classified as "marginal".

Transportation conformity is an analytical methodology that establishes the connection between projected on-road emissions from the RTP and the known reductions in the motor vehicle emission budget from the SIP. Through the process of transportation conformity, the RTP uses the SIP on-road mobile strategies and air quality targets to demonstrate if the RTP complies with the federal air quality requirements. Vehicle emissions resulting from the implementation of transportation projects in the 2040 RTP cannot exceed emission budgets established by the SIP. The Houston-Galveston region must demonstrate that the 2015 – 2018 Transportation Improvement Plan (TIP) and the long-range plan (2040 RTP) result in less volatile organic compounds (VOC) and nitrogen oxides (NOx) than established and approved by EPA for all the conformity analysis years. On July 19, 2013, the Federal Highway Administration certified that the 2040 RTP Update and the 2013 – 2016 TIP, as revised, conformed to the requirements of the State Implementation Plan for the Houston-Galveston ozone non-attainment area.

The Level of Mobility (LOM) was developed to illustrate the degree of congestion on roadways within the region. The LOM is comparable to the standard engineering Level of Service (LOS) measure which is based on volume-to-capacity (V/C) ratios. The table below shows the relative distribution of morning peak period congestion levels for the current and future systems as a percentage of vehicle miles traveled in each LOM category. There will be an increase in regional congestion levels if the forecasted growth occurs. The most significant changes would be at the low end of the range (tolerable congestion levels) and high end (severe) congestion levels, between the current system performance and a future scenario without the RTP projects (the no-build). The projects in the RTP would reduce the percentage of severely congested VMT in the morning peak period, from about 45% to less than 20% compared to a No-build scenario.

The additional introduction of priced facilities into the existing roadway network would not cause any cumulative impacts to air quality. Moreover, a regional priced roadway system provides additional travel capacity to the roadway network which allows a greater flow of traffic throughout the region, decreasing the amount of cars traveling at lower speeds or idling conditions. This would result in less fuel combustion and lower emissions including mobile source air toxics (MSATs), carbon monoxide (CO), and ozone. As noted in the direct, indirect, and project level cumulative analysis discussions, EPA's vehicle and fuel regulations, coupled with fleet turnover, are expected to result in substantial reductions of on-road emissions, including MSATs, CO and ozone precursors.

Water Quality

The Houston-Galveston region has an abundance and variety of water resources and includes rivers, lakes and bays, among others. The Texas Commission on Environmental Quality (TCEQ), along with the Clean Rivers Program and numerous local agencies, is responsible for monitoring all major bodies of water and reporting those conditions in a biennial Texas Water Quality Inventory report. Section 303(d) of this report details those water bodies TCEQ has identified as impaired due to water contamination.

The 303(d) list identifies several major water systems as impaired with pollutants and bacteria in the Houston-Galveston Transportation Management Area (TMA). A majority of the waterways located in the Trinity-San Jacinto Coastal Basin, San Jacinto River Basin, San Jacinto-Brazos Coastal Basin, Brazos-Colorado Coastal Basin, including bays and estuaries that flow to the Gulf of Mexico, are impaired and included in the 303(d) list. The construction of the proposed priced facility system would cross and impact the above mentioned water bodies at multiple locations and could cause water quality impacts. The increase of impervious square footage from adding capacity to the roadway network greatly increases non-point source pollution and the potential to cause further impairment to the region's waterways.

TCEQ regulates water quality through Storm Water Pollution Prevention Plans (SWP3), Municipal Separate Storm Sewer Systems (MS4), and the implementation of best management practices (BMPs). All construction of the priced facilities in the RTP would follow these water quality regulations that would aid in preventing further pollution to these impaired waters and to waters that are not impaired. Additionally, any indirect land use development that would occur from the construction of these facilities would follow TCEQ's regulations for water quality through development of an SWP3 and adherence to MS4 guidelines. Although overall impacts cannot be avoided, the above mentioned mitigation techniques will ensure that the regional priced facility network would not have a significant cumulative impact to water quality.

Vegetation

Prairies, wetlands, bottomland forests, upland forests, and riparian corridor ecosystems are all located in the Houston region. Each of these resources serves particular functions and provides vital functions such as flood protection and enhancement of air quality, water quality and wildlife habitat. Protection of these natural resources that contribute to our region's quality of life is an important priority when planning for our region's future growth and transportation requirements, a desire that was strongly echoed at the Our Great Region 2040 (discussed below in the land use section) workshops and forums.

As growth and development are part of our region's future, it is not feasible that every environmental parcel will be able to be conserved. However, it is feasible that the region identifies and works to conserve those areas that have the most significant ecology. H-GAC identified areas of concern that are distinct environmental resources within the H-GAC region for special consideration in the transportation planning process. However, the identification is not intended to be used for project-level screening. The results are intended to be used for long-range planning purposes and screening to identify areas in which future transportation projects or development may potentially impact these sensitive resources. In addition, the identified environmental resources are areas in which mitigation efforts may be focused.

In some instances disturbing natural resources may be unavoidable for regionally significant projects or projects located on facilities that are multiple-lane, limited access facilities, such as highways and tollways. Due to their scale, regionally significant projects potentially have a larger impact on the environment than a local project, and therefore were closely examined. Currently, projects within the 2040 RTP are individually subject to environment requirements, but have no mechanism for

cumulatively identifying or mitigating environmental impacts. At the project level, the Texas Department of Transportation (TxDOT) Houston, Bryan, Beaumont and Yoakum Districts can mitigate for loss of vegetation with the Texas Parks and Wildlife Department, and wetlands mitigation would occur through the permitting process under the jurisdiction of the U.S. Army Corps of Engineers. Locally, cities can also curb vegetation loss by implementing measures to protect vegetated areas. As part of the 2040 RTP, H-GAC completed a regional wetlands mitigation paper that provides case studies and guidance on how a conservation strategy might be carried out in the region.

Impacts to vegetation will undoubtedly occur from the priced facility system. However, as these impacts are best regulated at the project level, region-wide impacts on vegetation would be minimal from toll network facilities.

Land Use

While we can increase system capacity, manage demand, and improve the efficiency of the existing system, the strategy with potentially the most effect upon improving mobility and quality of life is the strategy of connecting transportation and land use. Land use has a direct impact on the ability of the region's transportation system and agencies to deliver a variety of travel choices. The 2040 RTP has shown that sustained major investments in roadway capacity will only moderate, and will not eliminate the level of future traffic congestion; however, substantial mobility gains are possible through better coordinated land use and transportation planning.

The Our Great Region 2040 planning process was initiated by the Houston-Galveston Area Council and its partners to engage residents in a discussion of the region's future growth and development. The process focused on various elements related either directly or indirectly to land use such as healthy communities, housing, economic development, transportation, environment, and resiliency. Citizen input from robust public outreach was used to develop a suite of goals and strategies that can help local governments achieve their communities' goals to become more livable and competitive places. In addition, H-GAC partners with local entities on land use-transportation plans through the Livable Centers program and Subregional Planning Initiative. Both programs have provided technical assistance and plans that seek to help communities better coordinate land use and transportation investments in order to provide additional mobility choices.

These land use/transportation coordination tools can be used in the H-GAC region to reduce the need for additional infrastructure, including but not limited to utilities, transportation, water, and toll facilities for the region. Without sustainable land use, the additional cost of new infrastructure items will increase beyond the current estimated costs.

The proposed 2040 toll network may affect land use within the MPO boundaries by creating land development opportunities. However, the toll network is only one factor in creating favorable land development conditions; other prerequisites for growth in the region include demand for new development, favorable local and regional economic conditions, adequate utilities, and supportive local land development policies. The proposed 2045 toll network as currently envisioned may, with the right

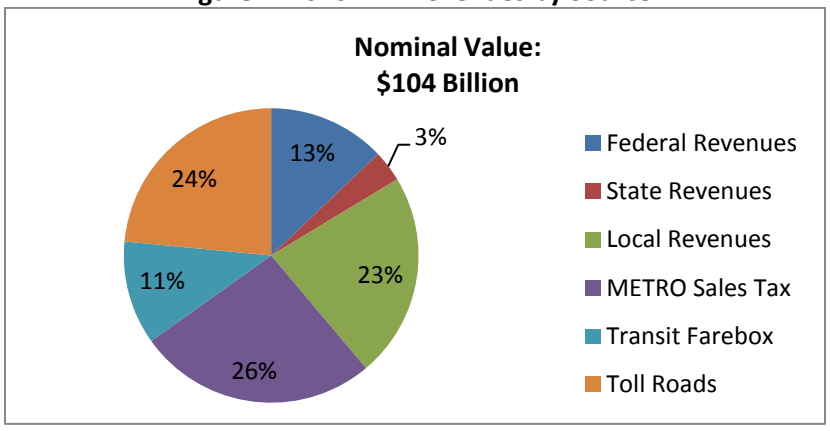
conditions, help influence and facilitate the additional planned regional land use conversion, redevelopment, and growth.

Financial Summary

H-GAC estimates future investments in the transportation system against future capacity for investment, in order to display fiscal prudence and sound planning principles in helping the region confront future transportation needs. This is achieved using a "fiscal constraint" analysis. The capacity of major stakeholders in the eight-county region—including local governmental entities, the State of Texas, and the federal government—is estimated through the year 2040 (the latest year in H-GAC's current long-range plan). This capacity, or "revenue estimate", is the "ceiling" below which the combined estimated total cost of improvements planned for the region's transportation system must total.

Revenues. Revenues estimated for the 2040 RTP total approximately $104 billion in nominal (year of collection-value) dollars and $76 billion in current (real) dollars. This estimate is based on growth in the main drivers of revenue sources, such as population, GDP, interest rates, and consumption of gasoline. Projections are then applied to financial reports from project-sponsoring agencies such as municipalities, counties, transit agencies, and toll road authorities. Utilizing an agency's financial information allows for the integration of up to date policies regarding such inputs as tax rates or toll rate-changes, and conforming the estimate to a more realistic scenario. Figure 2 below provides an analysis of 2040 RTP projected revenues by source.

Figure 1: **2040 RTP Revenues by Source**



Federally, the main source of funding is the Highway Trust Fund—supported mostly by the federal gas tax, currently set at 18.4 cents per gallon of gasoline sold. The model includes the latest congressional reauthorization of the Highway Trust Fund, and assumes, in general, that the federal government will transfer whatever money is necessary in the future to avoid defaulting on both current obligations and future levels of needed funding. At the State level, the main source of funding is the State Highway Trust Fund, also supported by a tax on the sale of gasoline at a fixed rate—20 cents per gallon of

gasoline sold at the adoption of the 2040 RTP. The percentage-share of state and federal revenues is currently estimated at about 16% and is not expected to grow, as state and federal revenue enhancements have historically been delayed by political or economic impediments.

Locally, revenues are estimated based on future capacity of any certain local agency (including municipalities, counties, transit agencies, toll road authorities, and other qualified public entities) to invest in regional transportation by providing a local match, or share thereof, in sponsorship of the recommended programs or corridors presented in the 2040 RTP. The estimate includes all current and planned sources of revenue from tolled and transit projects, as well as assumptions the current revenue-sharing agreements among planning partners will continue through the life of the RTP.

Table 4: Examples of Various Sources

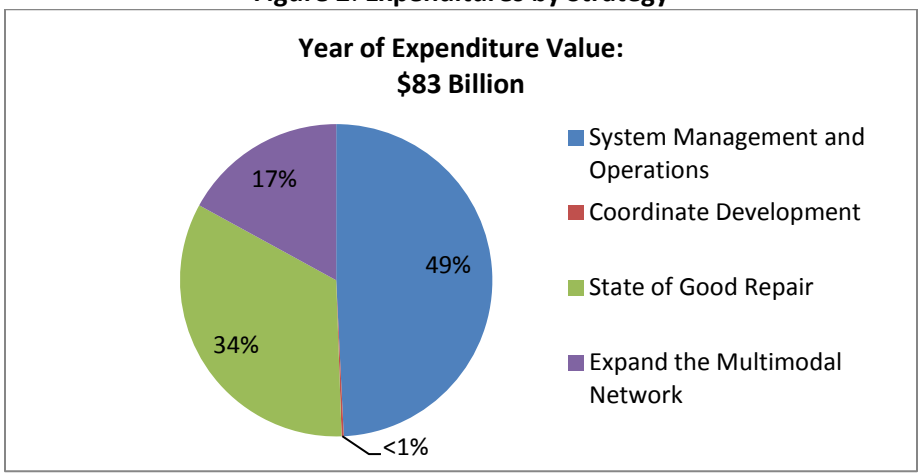
Federal	***State***	***Local***
Motor Fuel Tax	Federal Reimbursements	METRO Farebox
Transfers from General Fund	Motor Fuel Tax	METRO Sales Tax
	Lubricant Tax	HOT Lanes
	Title Fees	Local government investment income
	Commercial Transportation Fees	Bond interest
	Oversize/Overweight Permit Fees	Transfers
		Property taxes
		Toll receipts

This estimate does not include the most recent changes to transportation funding as passed by the 84th Regular Session of the Texas Legislature in 2015, including sources of funding which would require voter approval. The 2040 RTP, adopted in January 2015, also did not include estimated revenue from the November 2014 voter-approved "Proposition 1" transportation funding referendum, as the measure had just recently been passed.

The state and federal motor fuels tax source is disproportionately affected by the average miles-per-gallon rating of the single occupant private vehicles in Texas—a figure that has been rapidly developing. The average fuel efficiency of the Texas personal vehicle fleet is forecast to increase from its current level of about 21 MPG to about 29 in 2040. Extensive calculation is included in the revenue estimate model to account for this profound and widespread change and its effects on future available transportation investment funds.

Expenditures. Expenditures estimated are intended to approximate the total costs associated with implementing the recommendations in the region's long-range plan. This includes building new, and improving existing roadways and transit lines (added capacity), operating the network and maintaining it in good repair (Operations & Maintenance), reconstructing existing facilities when it has reached the end of its useful life (System Preservation), financing costs associated with debt incurred for transportation projects (Financing), and wages and salaries paid to various staff of the roadway and transit agencies (Administration). The estimate also considers basic project characteristics, the duration of construction time, and relevant contingency costs. Total Estimated Expenditures through 2040 include $83.3 billion in year-of-expenditure (YOE) or "nominal" value dollars, and $75 billion in "real" dollars.

Figure 2: **Expenditures by Strategy**



The expenditure estimate is depicted according to "strategy" in the 2040 RTP, in order to link the particular investments with the goals for the region. Most of the recommended expenditures are dedicated to the current transportation system's preservation and efficient operation. Only about 20 cents of every investment dollar is available for adding capacity to the transportation system, whether roads or rail or transit. The expenditure estimate quoted in the RTP document is around $75 billion in 2015 dollars. This is done in a current value-form for the sake of the reader's sense of its value. In order to calculate this, the expenditures are deflated from their current Fiscal Year total cost estimate to a past "base" year using deflation coefficients, then inflated to 2015 using historical interest rates; accounting for the difference between the YOE estimate and real value estimate.

The fiscal constraint requirements as discussed previously are met by the results of this analysis. Planned improvements to the transportation system can be reasonably considered to be financed by available future collective revenues.

Table 5: 2040 RTP Projected Revenues and Expenditures

Revenue Source	Collection Rate
Federal Revenues *mainly from gas tax*	18.4 cents/gallon
State Revenues *mainly from gas tax*	20 cents/gallon
Local Revenues *from cities, counties, and other public entities*	Varies
METRO Sales Tax* *collected from the currently delineated area*	1%
Transit Farebox *including current and planned services*	Varies, increases over time
Tolls *including current and planned facilities*	Varies, increases over time
Total**	**$77 billion**
Expenditure Type	**Investment Amount**
Expand the Multimodal Network	$13 billion
Coordinate Development	$170 million
Enhance State of Good Repair	$20 billion
Improve System Management and Operations	$42 billion
Total**	**$75 billion**

*

**

Title VI (Environmental Justice)

Methodology

The unit used for this analysis is the traffic analysis zone (TAZ). The TITLE VI traffic analysis zones (TITLE VI zone) are selected based on the Census 2010 block groups that contain 51 percent or greater minority and low-income populations[1]. A TAZ is recognized as a TITLE VI zone if 50 percent of its area is covered by TITLE VI block groups.[2]

As shown in Table 6, in the year 2010 approximately 59 percent of the H-GAC regional population had been identified as being within TITLE VI zones, which represents approximately 49 percent of the total number of TAZs within the 8-county region. This equates to 2,538 of the total 5,217 TAZs are considered to be TITLE VI zones. As can be seen in Figure 4, there are significant TITLE VI communities located in and throughout the H-GAC region, but the majority of TITLE VI communities are located

[1] Low-income households equal $21,350. This number is base on the 2005-2007 American Community Survey by the US Census Bureau.

[2] A Title VI TAZ is based on the area coverage of low-income and/or minority block groups, not on total population of the TAZ.

within Harris County and generally clustered within the Sam Houston Toll Road. Figure 4 also shows a subset of the TITLE VI zones that have minority or low-income populations that are greater than 51 percent of the total TAZ population.

Table 6: Distribution of TITLE VI/EJ Communities in H-GAC Region

	Population 2010	% of Total	# of TAZ	% of Total
TOTAL Population within TITLE VI Zones	3,420,195	58.9%	2,538	48.7%
Total Regional Population	5,809,869	100.0%	5,217	100.0%

ANALYSIS APPROACH

This analysis addresses the potential impacts on accessibility of tolled facilities by analyzing the impacts on the travel time choices of the persons residing in TITLE VI zones and non-TITLE VI zones. The introduction of tolled facilities to the system generally results in a travel time benefit (i.e., a travel time savings) to those who choose to use the facilities (both TITLE VI and non-TITLE VI users). It is a traveler's decision whether or not to use one of the proposed new tolled facilities. If a traveler decides to not use the new tolled facilities, the traveler may still receive indirect benefit from these facilities because the added capacity relieves the traffic on free facilities, or in contrast, the traveler may experience a disbenefit as the new toll facilities cause additional congestion on free facilities. From a TITLE VI perspective, the issue should be whether the introduction of the proposed tolled facilities is expected to have a significant and/or disproportionate adverse impact on the TITLE VI population. This issue is addressed by analyzing forecasted trips made by the TITLE VI population that are "candidate" trips for the new tolled facilities.

Two networks were used for the purposes of these analyses: the 2040 RTP build and 2040 RTP network without any future priced facilities. These networks will be referred as the "build" and "no-build" scenarios throughout. Figure 5 shows the full extent of the toll and managed lane system as contained in the fiscally constrained 2040 RTP. The no-build network is essentially the fiscally constrained 2040 RTP network with the existing plus committed toll road and managed lane system; the Grand Parkway Segments F, G and H are included since these facilities are expected to be open in 2015.

Analysis Assumptions and Limitations

The region's travel demand models do not provide a means for tracking travel at an individual household level, but do provide a means for tracking travel at a zonal level. For purposes of the analyses, the zones are specified as either TITLE VI zones (i.e. EJ zones), or non-TITLE VI zones (i.e. non-EJ zones) based on the socioeconomic characteristics of the zonal populations. Many regional travel models employ a generalized time-cost assignment procedure for toll analyses, and recently the H-GAC model has adopted a generalized time-cost assignment as well. Therefore, this H-GAC model performed the analysis utilizing the generalized time-cost assignment, although previously it utilized the mode

choice model for toll analysis. The key criteria of this analysis are the travel times with and without toll facilities from EJ and non-EJ zones. Both mode choice model and generalized time-cost assignment could extract travel time information by different types of users, so using generalized time-cost assignment instead of mode choice model does not hinder this analysis. The generalized time-cost practice assigns travel routes by different trip purposes. It develops two sets of travel times from each zone to all other zones: 1) the travel time using both toll and non-toll links (commonly referred to as "toll path" travel times), and 2) the travel time using only non-toll links (commonly referred to as the "free path" travel time). If the toll path does not offer a shorter travel time between two zones than the free path travel time, the trip is not considered a candidate for using a toll facility. If a trip can save travel time using a toll path over a free path, then it is considered a "candidate" trip. Of course, not all candidate trips will choose to use a tolled path. The probability of a candidate trip using a tolled path is a function of the potential travel time savings, the toll costs and the income characteristics of the travelers. Aspects of this approach are employed in the analyses presented in this report.

A single generalized time-cost assignment uses a single highway network to get the travel times for toll paths and free paths. For the regional toll analyses, there are two networks: the "Build" network (i.e., the forecasted roadway network containing the subject toll facilities) and the "No-build" network (i.e., the network containing all the forecasted roadways except the subject toll facilities). Existing and committed toll facilities are contained in both networks. In this analytical setting, simply comparing the toll path versus the free path option in a single network will not identify the candidate trips for the new toll facilities being studied. Indeed, such a grouping would include trips using both existing and proposed toll facilities.

To focus on candidate trips for the new toll facilities, the travel time for toll paths in the Build network is compared to the toll path travel time in the No-build network. The trips from TITLE VI zones are stratified as either candidate trips or non-candidate trips using the data from the two networks. Likewise, the trips produced by the Non-TITLE VI zones are similarly stratified. Stated differently, the trips for a given trip purpose are segmented into four groups:

1. Trips produced by TITLE VI zones that are classified as "Candidate" trips;
2. The remaining trips produced by TITLE VI zones that are classified as "Non-Candidate" trips;
3. Trips produced by non-TITLE VI zones that are classified as "Candidate" trips; and
4. The remaining trips produced by non-TITLE VI zones that are classified as "Non-Candidate" trips.

Using toll path travel times and free path travel times from the Build and the No-build networks, there are four travel times for each trip, (i.e., 1. Build network-toll path option, 2. Build network-free path option, 3. No-build network-toll path option and 4. No-build network-free path option). By computing the average trip lengths for each of the options, the impacts of the two networks on the choice options can be quantified, compared and analyzed.

This approach compares the toll and free path options for each network for each segmentation of trips. Clearly the implementation of new toll facilities should be expected to benefit those who might choose to use a toll facility. Of perhaps more interest is determining if there is any expected overall disbenefit to those who might choose not to use a toll facility, or that are not candidates for using one of the new toll facilities.

One of the interesting side benefits of the approach used is that it calls attention to the fact that there will be some potential travel time savings realized for trip makers who choose not to use a toll facility. These time savings would be expected to accrue from the reduced congestion on free facilities due to trips diverted to toll facilities.

These analyses are regional level analyses and focus on average regional results. Such analyses do not isolate any zone specific analyses or the impacts in the immediate proximity of the new proposed facilities. Local impacts were addressed by the analyses performed for the individual facilities or zones. Indeed, the purpose of these analyses is to determine if there are any cumulative regional impacts to the EJ populations represented by the zones designated as EJ zones.

Figure 4: H-GAC Region with TITLE VI Communities of Concern

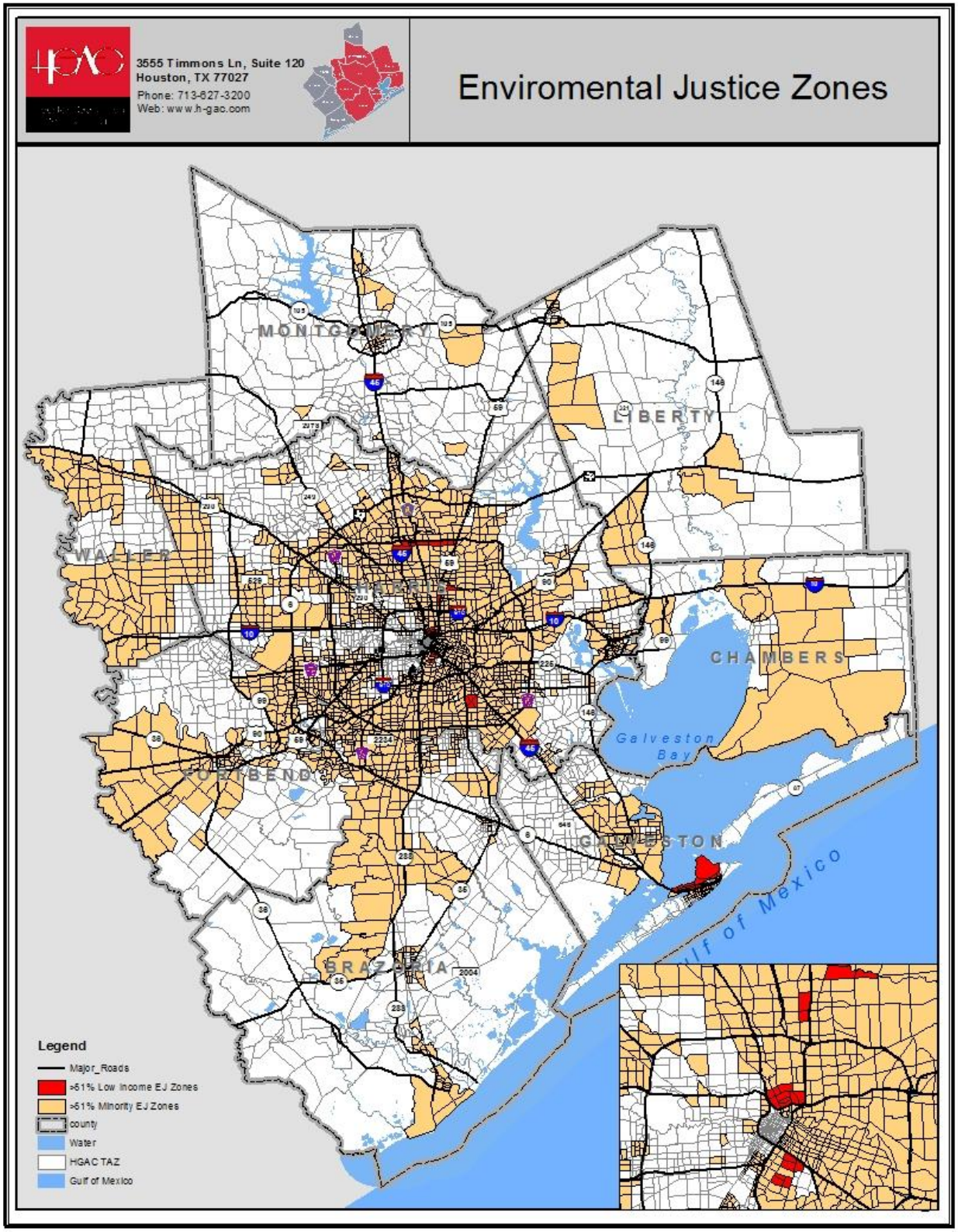
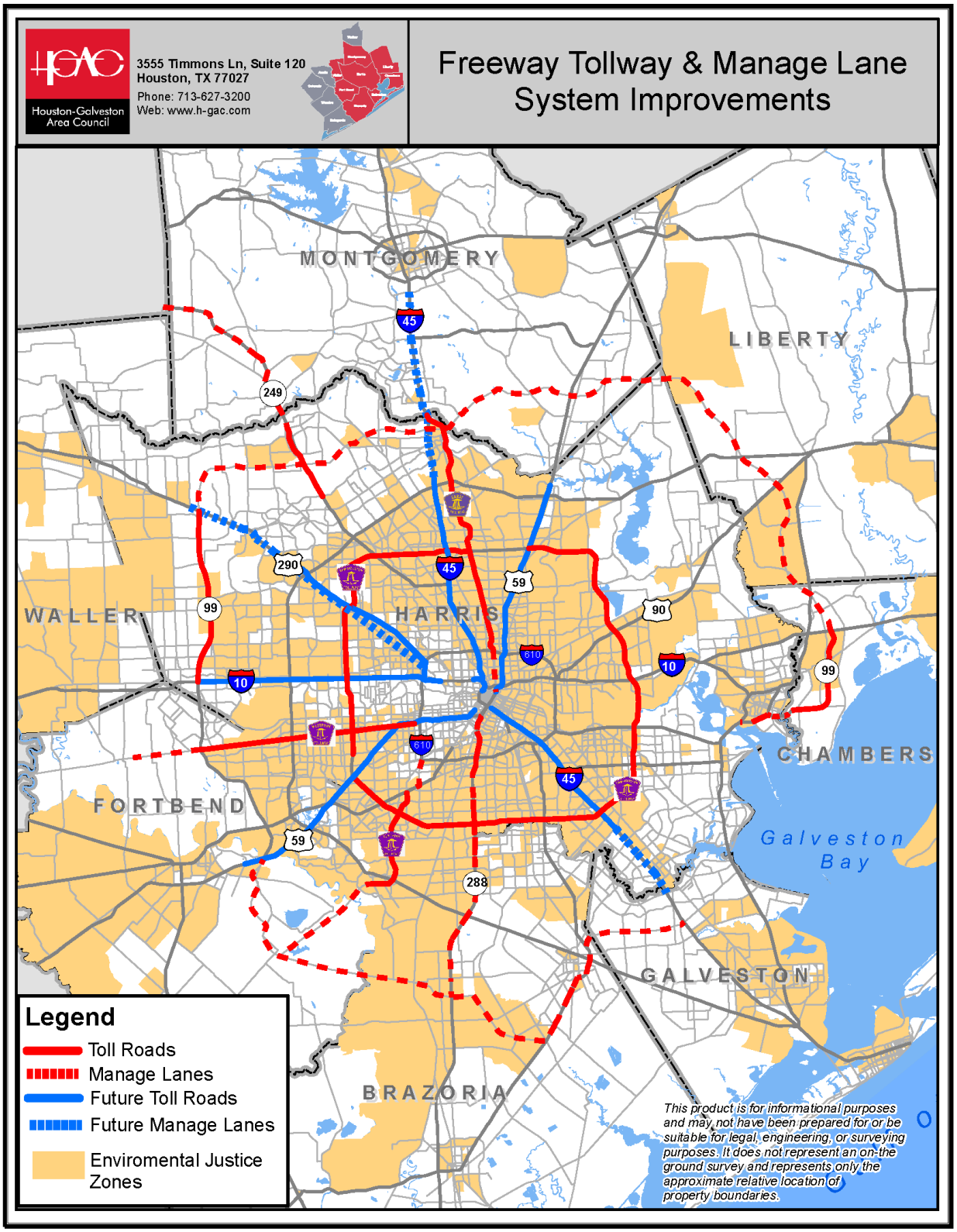


Figure 5: 2040 RTP Toll/Managed Road System



A key focus of this analysis is to determine if the "free" path travel time under the Build scenario is significantly greater than the "free" path travel time under the No-Build scenario for the TITLE VI and Non-TITLE VI zones. Ideally, the proposed priced facilities should relieve traffic on free facilities, and "free" path commuters should have a reduced average travel time for the Build scenario. Similarly, expected travel time benefits may be realized by TITLE VI and Non-TITLE VI zone residents for the Build scenario if they choose the pay options for their travel method.

Trips were divided into Home-Based-Work (HBW) and Home-Based Non-Work (HBNW), and for both TITLE VI zones and Non-TITLE VI zones that can save highway travel time by using one of the new proposed toll facilities. For a given trip purpose, the forecasted person travel was divided into four (4) market segments for analysis:

1. Trips produced by a TITLE VI zone that are candidates for using one of the proposed new toll facilities (i.e., that could save travel time by electing to use one of the proposed new tolled facilities for their scheduled travel);
2. Trips produced by a TITLE VI zone that are not candidates for using one of the proposed new toll facilities (i.e., that could not save travel time by electing to use one of the proposed new tolled facilities for their scheduled travel);
3. Trips produced by a Non-TITLE VI zone that are candidates for using one of the proposed new toll facilities (i.e., that could save travel time by electing to use one of the proposed new tolled facilities for their scheduled travel); and
4. Trips produced by a Non-TITLE VI zone that are not candidates for using one of the proposed new toll facilities (i.e., that could not save travel time by electing to use one of the proposed new tolled facilities for their scheduled travel).

As mentioned in the discussion of the approach, the objective of the TITLE VI analysis is to quantify the impacts of the Build and the No-Build options on the travel time of potential users. Examination of these results will show whether the introduction of the proposed new tolled facilities is expected to generally have a significant and/or disproportionate negative impact on the TITLE VI population of the region.

FINDINGS

Home-Based Work Trips

Table 7 presents the number of Year 2040 HBW trips and their expected average trip length (ATL) for free and tolled path options under both the Build and No-Build Alternatives. The travel times are based upon AM peak period congested travel times. TITLE VI and Non-TITLE VI population trips are each segmented into two (2) separate sub-groups:

1. Those trips that can save travel time by using a proposed toll facility; and
2. Those trips that cannot save travel time by using a proposed toll facility.

The following summarizes the findings presented in Table 7:

- *Stratification of HBW Trips:* Of the 4,558,665 HBW trips forecasted, 2,238,332 (49%) are produced by TITLE VI zones, while 2,320,333 (51%) are produced by the Non-TITLE VI zones. For the TITLE VI zones 704,067 (31% of all TITLE VI trips) were identified as trips that could save travel time using one of the proposed new toll facilities. For the Non-TITLE VI zones 1,134,175 (49% of all Non-TITLE VI trips) were identified as trips that could save travel time by using one of the proposed new toll facilities.

- *Candidate Toll Trips have Longer ATL:* For both TITLE VI and Non-TITLE VI zones, the trips that can save travel time by using a new toll facility have a longer average trip length than those that cannot save travel time. Toll roads, like normal freeways, are designed to serve longer trips. Hence, trips that can save significant time using such facilities exhibit a longer average trip length. A large majority of the shorter trips simply do not have a path that can save time using one of the proposed toll facilities, and hence, are included in the subset of trips that cannot save travel time.

- *Differences in the ATL of Toll Options versus ATL of Free Options for TITLE VI Zones:* Under the Build Network alternative, the 704,067 HBW trips produced by TITLE VI zones that can save travel time by using the new toll facilities have an average trip length under the toll path choice option of 36.18 minutes as compared to an average trip length for the free choice option of 38.97 minutes. In essence, the average toll path option is 2.79 minutes shorter than the free path option for the Build network. Under the No-Build network, these same 704,067 HBW trips would have an average trip length of 39.11 minutes for the toll path option and 41.59 minutes for the free path option. Obviously, the additional new toll facilities result in there being more opportunities for travel time savings using toll facilities under the Build Alternative than under the No-Build alternative for the TITLE VI zone trips that can potentially save travel time by using the new toll facilities.

- *Differences in the ATL of Toll Options versus ATL of Free Options for Non-TITLE VI Zones:* Under the Build Network alternative, the 1,134,175 HBW trips produced by Non-TITLE VI zones that can save travel time by using the new toll facilities have an average trip length under the toll path choice option of 54.69 minutes as compared to a trip length for the free path choice option of 61.23 minutes. In essence, the average toll choice option is 6.54 minutes shorter than the free path option for the Build network. Under the No-Build network, these same 1,134,175 HBW trips would have an average trip length of 67.1 minutes for the toll choice option and 70.65 minutes for the free option. As with the TITLE VI zones, the additional new toll facilities result in there being more opportunities for travel time savings using both the toll facilities and free facilities under the Build Alternative than under the No-Build alternative for the Non-TITLE VI zone trips. The differences in the potential travel time savings for the Non-TITLE VI zones versus the TITLE VI zones is largely related to their proximity to the proposed new toll facilities.

Table 7: 2040 HBW Person Trips

			AM Peak Average Trip Length (ATL) in minutes for Free Path and Tolled Path Options under the Build and No-Build networks			
			Build Network		No-Build Network	
Production Zones	Segmentation of 2040 HBW Person Trips by potential time savings	Number of 2040 HBW Person Trips	ATL using a Toll path	ATL using a Free Path	ATL using a Toll path	ATL using a Free Path
EJ Zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	704,067	36.18	38.97	39.11	41.59
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	1,534,265	16.89	17.16	17.35	17.65
Non-EJ Zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	1,134,175	54.69	61.23	67.1	70.65
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	1,186,158	20.56	20.68	23.12	23.28

Table 8: Differences in Average Trip Lengths for 2040 HBW Person Trips

			Differences in AM Peak Average Trip Lengths (ATL) in minutes	
Production Zones	Segment of 2040 HBW Person Trips by potential time savings	Number of 2040 HBW Person Trips	Differences in ATL for Toll Path Options (No-Build ATL - Build ATL)	Differences in ATL for Free Path Options (No-Build ATL - Build ATL)
EJ Zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	704,067	2.93	2.62
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	1,534,265	0.46	0.49
Non-EJ zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	1,134,175	12.41	9.42
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	1,186,158	2.56	2.6

Table 8 compares the differences in the ATLs for the toll options under the Build Alternative versus the No-Build Alternative. The following summarizes the results presented in Table 8:

- *Differences in ATL for Toll Path Options for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones:* As expected, the implementation of additional toll facilities in the Build Alternative results in an overall benefit by reducing ATL's for the toll path options for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones. For the candidate trips that can save travel time by using the new toll facilities, the TITLE VI zones ATL for the toll options was reduced by 2.93 minutes and the Non-TITLE VI zones were reduced by 12.41 minutes. While both TITLE VI and Non-TITLE VI zones benefit, the differences in the

ATLs for the Toll options is smaller for the TITLE VI zones than for the Non-TITLE VI zones. As previously noted, the TITLE VI zones are generally more centrally located and, hence, are not located as close to many of the proposed new toll facilities as the non-TITLE VI zones.

- *Differences in ATL for Free Path Options for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones:* The implementation of additional toll facilities in the Build Alternative also results in an overall benefit by reducing ATL's for the free path options for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones. For the candidate toll trips that can save travel time by using the new toll facilities, the TITLE VI zones ATL for the free path options was reduced by 2.62 minutes and the Non-TITLE VI zones ATL was reduced by 9.42 minutes. While both TITLE VI and Non-TITLE VI zones benefit, the differences in the ATL's for the free path options are smaller for the TITLE VI zones than for the Non-TITLE VI zones. The free paths near the proposed toll facilities receive the greatest benefit in reduced congestion due to the diversion of trips to the new toll facilities. As previously mentioned, the TITLE VI zones are generally not located as close to the proposed new toll facilities as the non-TITLE VI zones, hence, the Non-TITLE VI zones receive a greater benefit since there are more Non-TITLE VI trips being made in the travel corridors served by the proposed new toll facilities.

- *Both TITLE VI and Non-TITLE VI zones benefit from Build Alternative:* From a TITLE VI perspective, perhaps the most important observation is that ATL for both toll path options and free paths are reduced under the Build alternative for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones. Therefore these analyses did not find any significant and/or disproportionate adverse impacts on the ATL of the choice options for the TITLE VI zones; in fact, these results show that both TITLE VI and Non-TITLE VI zones realize an overall benefit from the proposed new toll facilities in the Build Alternative.

Home-Based Non-Work Trips

Table 9 presents the number of Year 2040 HBNW trips and their expected ATL for free and tolled path options under both the Build and No-Build Alternatives. Since most of the HBNW trips do not occur during the peak traffic periods, the travel times based on the mid-day speeds were used for these analyses. Mid-day is defined as the time period after AM Peak and before PM peak. The mid-day speeds are generally considered to represent typical off-peak speeds as the majority of off-peak travels occurs during mid-day. Again, the TITLE VI and Non-TITLE VI population trips are each segmented into two separate sub-groups:

1. Those trips that can save any travel time by using a proposed toll facility (i.e., essentially trips that are "candidate trips" for using a toll facility); and
2. Those trips that cannot save any travel time by using a proposed toll road. Most of these trips don't have a minimum time path that would use any toll facility. Furthermore, there are some trips in this group that do not have a toll path and hence are unable to be toll users.

The following summarizes the findings presented in Table 9:

- *Stratification of HBNW Trips:* Of the 17,519,176 HBNW trips forecasted, 8,801,410 (i.e., 50% of the region's HBNW trips) are produced by TITLE VI zones and 8,717,766 (i.e., 50% of the region's HBNW trips) are produced by the Non-TITLE VI zones. For the TITLE VI zones, 1,084,186 (i.e., 12% of the TITLE VI trips) were identified as trips that could save travel time by using one of the proposed new toll facilities. For the Non-TITLE VI zones, 1,981,944 (i.e., 23% of the Non-TITLE VI trips) were identified as trips that could potentially save travel time by using one of the proposed new toll facilities.

- *Candidate Toll Trips have Longer ATL:* For both TITLE VI and Non-TITLE VI zones, the trips that can save travel time by using a new toll facility have a longer average trip length than those that cannot save travel time. Toll roads, like normal freeways, are designed to serve longer trips. Hence, trips that can save significant time using such facilities exhibit a longer average trip length. A large majority of the shorter trips simply do not have a path that can save time using one of the proposed toll facilities and hence are included in the subset of trips that cannot save travel time.

- *Differences in the ATL of Toll Options versus ATL of Free Options for TITLE VI Zones:* Under the Build Network alternative, the 1,084,186 HBNW trips produced by TITLE VI zones that can save travel time by using the new toll facilities, have an average trip length under the toll path choice option of 25.39 minutes as compared to a trip length for the free choice option of 27.84 minutes. In essence, the average toll path option is 2.45 minutes shorter than the free path option for the Build network. Under the No-build network, these same 1,084,186 HBNW trips would have an average trip length of 26.79 minutes for the toll path option and 28.88 minutes for the free path option. Obviously, the additional new toll facilities result in there being more opportunities for travel time savings using toll facilities under the Build Alternative than under the No-build alternative for the TITLE VI zone trips that can potentially save travel time by using the new toll facilities.

- *Differences in the ATL of Toll Options versus ATL of Free Options for Non-TITLE VI Zones:* Under the Build Network alternative, the 1,981,944 HBNW trips produced by Non-TITLE VI zones that can save travel time by using the new toll facilities have an average trip length under the toll path choice option of 36.87 minutes as compared to a trip length for the free path choice option of 40.71 minutes. In essence, the average toll choice option is 3.84 minutes shorter than the free path option for the Build network. Under the No-build network, these same 1,981,944 HBNW trips would have an average trip length of 43.09 minutes for the toll choice option and 45.83 minutes for the free option. As with the TITLE VI zones, the additional new toll facilities result in there being more opportunities for travel time savings using toll facilities under the Build Alternative than under the No-build alternative for the Non-TITLE VI zone trips that can potentially save travel time by using the new toll facilities. The differences in the potential

travel time savings for the Non-TITLE VI zones versus the TITLE VI zones is largely related to their proximity to the proposed new toll facilities.

Table 9: 2040 HBNW Person Trips

			Mid-day Average Trip Length (ATL) in minutes for Free Path and Tolled Path Options under the Build and No-Build networks			
			Build Network		No-Build Network	
Production zones	Segmentation of 2040 HBNW Person Trips by potential time savings	Number of 2040 HBNW Person Trips	ATL using a Toll Path	ATL using a Free Path	ATL using a Toll Path	ATL using a Free Path
EJ Zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	1,084,186	25.39	27.84	26.79	28.88
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	7,717,224	9.43	9.52	9.55	9.65
Non-EJ zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	1,981,944	36.87	40.71	43.09	45.83
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	6,735,822	11.04	11.11	11.44	11.52

Table 10: Differences in Average Trip Lengths for 2040 HBNW Person Trips

			Differences in Mid-day Average Trip Lengths (ATL) in minutes	
Production Zones	Segment of 2040 HBNW Person Trips by potential time savings	Number of 2040 HBNW Person Trips	Differences in ATL for Toll Path Options (No-Build ATL - Build ATL)	Differences in ATL for Free Path Options (No-Build ATL - Build ATL)
EJ Zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	1,084,186	1.4	1.04
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	7,717,224	0.12	0.13
Non-EJ zones	Trips that can save 0+ minutes using a new toll facility	1,981,944	6.22	5.12
	Trips that cannot save 0+ minutes using a new toll facility	6,735,822	0.4	0.41

Table 10 compares the differences in the ATLs for the toll options under the Build Alternative versus the No-Build Alternative. The following summarizes the results presented in Table 10:

- *Differences in ATL for Toll Path Options for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones:* As expected, the implementation of additional toll facilities in the Build Alternative results in an overall

benefit by reducing ATL's for the toll path options for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones. For the candidate trips that can save travel time by using the new toll facilities, the TITLE VI zones ATL for the toll options was reduced by 1.4 minutes and the Non-TITLE VI zones were reduced by 6.22 minutes. While both TITLE VI and Non-TITLE VI zones benefit, the differences in the ATL's for the toll options is smaller for the TITLE VI zones than for the Non-TITLE VI zones. As previously noted the TITLE VI zones are generally more centrally located and, hence, are not located as close to many of the proposed new toll facilities as the Non-TITLE VI zones.

- *Toll Path Option Benefit for Build Alternative for Both TITLE VI and Non-TITLE VI zones:* From a TITLE VI perspective, perhaps the most important observation is that ATL for toll path options are reduced under the Build option for both TITLE VI and Non-TITLE VI zones. Hence these analyses did not find any significant and/or disproportionate negative impacts on the ATL of the toll path options for the TITLE VI zones. Indeed, these results show that both TITLE VI and Non-TITLE VI zones realize an overall benefit from the proposed new toll facilities in the Build Alternative

Latent demand is essentially unrealized demand of travel due to constraints of the roadway network that becomes realized when improvements to the network are made, and can show increases in traffic on capacity-enhanced networks. The travel demand model used in this analysis uses an equilibrium assignment that disperses any latent demand throughout the toll and non-toll network, thus reducing the overall congestion in the region. This is evident by observing the changes in VMT and VHT in the Build scenario, which includes the regional tolled roadway network. As seen in Table 11 below, the daily vehicle miles traveled decreases by over 2.3 million miles in the Build scenario versus No-Build. Furthermore, daily vehicle hours traveled decreases by 9 percent for the region when the network is fully built out. This gives evidence that the 2040 roadway network with toll facilities will improve overall system performance and provide travel time savings to both TITLE VI and Non-TITLE VI populations.

Table 11: Regional VMT and VHT

	Build	No Build
Daily VMT	285,280,325	288,636,550
Daily VHT	7,703,804	8,488,238
AM VMT	52,135,381	53,534,800

Overall Toll Network Findings

For HBW and HBNW trips, TITLE VI population trips that are candidate toll users are benefited by the introduction of the new toll facilities in terms of both the toll and free path travel times. Equally important, TITLE VI population trips that are not candidate toll users benefit by the introduction of the new toll facilities as the free path travel time average trip length is reduced between the No-Build and Build scenarios. As such, TITLE VI populations experience an overall benefit under the Build Alternative for their HBW and HBNW travel.

Although TITLE VI zones are widespread throughout the region, they are generally clustered within central Harris County and are not in close proximity to the majority of future toll facilities as the Non-TITLE VI zones are. Consequently, as the ATL of the TITLE VI zones are less than the ATL of Non-TITLE VI zones, the TITLE VI zones cannot derive as much travel time savings as the longer trips from Non-TITLE VI zones. However, this analysis did not explicitly examine the impact on average trip length. As shown in Figure 6, the significant amount of future transit improvements are targeted at TITLE VI zones; the ATLs for the populations within those zones will tend to improve due to increased access to improved transit facilities.

Although TITLE VI populations will see an increase in spending for toll facilities, the entire region will also see an increase in spending and usage as the toll and managed lane system expands. Both TITLE VI and Non-TITLE VI populations will benefit greatly from future toll facilities. In fact, the 2040 RTP relies heavily on toll funding to finance a significant portion of future added capacity projects, both free and toll. Additionally, for both populations who choose to use non-toll options, the Build scenario for 2040 will provide a roadway network that will operate at better traffic conditions than the No-Build scenario and will provide an increased benefit for those users over the No-Build scenario.

An analysis was also conducted to determine the annual financial burden of utilizing the toll road system for HBW trips. The generalized time-cost assignment assigned work trips and non-work trips in different vehicle classes, therefore with a select link assignment, it can keep track of all HBW trip patterns and volumes in a time period. During the AM Peak, there are 428,536 HBW person trips making up 4,254,522 VMT on the toll system. On average, a HBW trip utilizing the toll system travels 9.9 miles on priced facilities, assuming a 2040 toll rate of 33.56 cents per mile (year 2010 toll rate of 16 cents per mile with an annual escalation rate of 2.5 percent). In addition, the analysis assumed that a toll user makes 250 round-trips per year using the toll facility. Under this scenario, the annual cost would be approximately $1,661 in year 2040.

Based on the previous discussion and analysis, the Build scenario for the 2040 RTP would not cause cumulative disproportionately high and adverse effects on any TITLE VI population as per Executive Order 12898 regarding environmental justice.

The results of the analysis suggest that although most of the new toll facilities are not being implemented in TITLE VI zones, TITLE VI populations will enjoy benefits the of future toll facilities. It is important to note that future toll facilities are generally not being proposed in TITLE VI zones because those zones are largely inside the urban core. The costs of right-of-way acquisitions, community disruption, etc. make those locations prohibitive. However, it is important to note that much of the proposed light rail and bus improvements in the region are being implemented in the TITLE VI zones identified in this analysis, thereby improving mobility for those populations.

This analysis only sought to determine whether disproportionate travel time savings benefits or disbenefits are accruing to TITLE VI and Non-TITLE VI populations. In no way does this analysis replace the work required in the project development phase of a project per the National Environmental Policy Act of 1969 (NEPA). The potential impacts of the actual placement of superstructures and their

attendant entry and exit ramps on communities and public health will still be the focus of any TITLE VI analysis of toll facilities in the future.

Conclusion

The regional priced facility system would cause minor impacts to some of the resources discussed in this analysis. Regional mitigation for some of these resources is addressed by H-GAC. As part of 2040 *RTP*, H-GAC address two issues related to air quality and environmental justice populations. The Transportation Planning Process, at a regional level, provides ways to minimize any potential impacts that could occur. The priced facility projects would be included in the STIP/TIP and MTP, and the STIP/TIP and MTP would conform to the SIP. This assurance addresses each project is in compliance with the TIP/STIP and the MTP for air quality under the CAA and environmental justice under Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and Executive Order 12898.

Although land use impacts cannot be mitigated at a regional level, they can be mitigated and/or controlled at the municipality level because many of these entities have direct control over land use. However, the MPO can aid in land use impact avoidance at the regional level by only funding transportation projects consistent with the regional vision and by working with municipalities to address regional infrastructure changes in their local plans. State and federal regulatory agencies that have direct jurisdiction over natural and cultural resources would be responsible for requiring avoidance, minimization, and mitigation from any entity whose proposed project (transportation or other type) has a direct impact to any of these resources on their project.

Appendix H: Public Participation Plan and Language Assistance Plan

This page intentionally left blank.

public participation plan

Without your input,
it's just empty seats.

Adopted November 30, 2012

Public Participation Plan

A Resident's Guide for Active Public Involvement in the Transportation Planning Process for the Houston-Galveston Area

Prepared by:
The Houston-Galveston Area Council
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston, TX 77027
Phone: 713-627-3200
Fax: 713-993-4508

TABLE OF CONTENTS

I. Section 1. Public Participation Plan Goals 3
- Introduction
- Purpose of the Public Participation Plan
- Statement of Goals

II. Section 2. Federal and State Requirements 11
- Moving Ahead for Progress in the 21st Century (MAP-21)
- Executive Order 12898 – Environmental Justice and Title VI
- Executive Order 13166 – Limited English Proficiency (LEP)
- Americans With Disabilities Act of 1990 (as amended)
- Executive Order 13175 - Consultation and Coordination with Tribal Governments
- Excerpts from the Code of Federal Regulations

Appendix A: Unified Planning Work Program (UPWP) Summary 17

Appendix B: Glossary of Transportation Planning Terms 21

Appendix C: Procedures for Public Comments at Transportation Policy Council Meetings 22

Appendix D: Adoption and Revision of the Transportation Improvement Program (TIP) 24

Appendix E: Language Assistance Plan for Limited English Proficient Populations 26

Adopted Resolution for the Public Participation Plan 33

Section 1

Public Participation Plan Goals

Introduction

The Houston-Galveston Area Council (H-GAC) is a voluntary organization of local governments that consists of a 13-county service area and is governed by a Board of Directors. H-GAC also serves as the Metropolitan Planning Organization (MPO) for the eight-county region that includes Harris, Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Liberty, Montgomery, and Waller counties.

Eight-County Houston-Galveston Region

Purpose of the Public Participation Plan

H-GAC developed this Public Participation Plan (PPP) to ensure an open planning process that supports early and continued public involvement, timely public notice, and full public access to information regarding key transportation decisions. The PPP serves as a guide for H-GAC's transportation public involvement process. It is part of a regional effort to ensure a continuing, comprehensive and coordinated process among stakeholders to provide opportunities for broad-based participation in the development and review of regional transportation plans and programs.

One objective of the PPP is to provide the public with an understanding of the roles of various agencies in the delivery of transportation infrastructure, plans, programs and policies in the region. Planning activities for the Regional Transportation Plan (RTP), the Transportation Improvement Program (TIP) and the Unified Planning Work Program (UPWP) are described in ***Appendix A*** of this Plan.

The intent of the PPP is to promote understanding and participation in the regional transportation planning process. There are many opportunities for the public to comment on transportation plans, programs, and projects. The greater the public participation in transportation plans, the better the plan. H-GAC hopes that this document will encourage the public to become more involved in developing a better transportation system for the region.

Statement of Goals

H-GAC will accomplish the following goals in its public participation process:

Goal 1: Provide adequate public notice of public participation activities with sufficient time for public review and comment on key decisions, including opportunities to comment on proposed adoption of the RTP and TIP and any necessary amendments:

• Legal notices and other paid advertisements for public meetings are submitted to the Houston Chronicle for publication a minimum of 14 days prior to the end of the public comment period for all regional transportation plans and programs. Notices may also be submitted to the *Texas Register*, appropriate local Hispanic, African-American, and Asian publications, and local newspapers in each jurisdiction for all public meetings.

• News releases and media alerts are issued to print and broadcast media outlets, elected officials, State legislators, transit agencies, environmental organizations, and residents groups, civic organizations, businesses and chambers of commerce, and libraries. In addition, all current publications are posted on the H-GAC transportation website. H-GAC also works with local editors and writers on timely articles regarding current transportation and mobility issues.

• Public meetings and a 30-day public comment period are held prior to Transportation Policy Council (TPC) adoption of the TIP. However, development of the TIP is an ongoing and continuous process, and revisions to the TIP occur throughout the time period between TIP updates. Opportunities for public comment on proposed TIP revisions are provided as outlined in ***Appendix D***: Adoption and Revision of the Transportation Improvement Program (TIP) and ***Appendix C***: Procedures for Public Comments at Transportation Policy Council Meetings.

• All public notices regarding the Transportation Improvement Program (TIP) for the eight-county Houston-Galveston region will list all transit providers whose projects are or will be part of the proposed Transportation Policy Council action.

Goal 2: Provide timely notice and reasonable access to information about transportation issues and processes; provide opportunities for residents to help shape the region's future through a public comment process that is open and accessible to the public, stakeholders, and policymakers:

• Information workshops are held on topics associated with regional transportation planning. These workshops are designed to educate participants

about specific topics such as mobility, "Intelligent" Transportation Systems (ITS), freight, and safety issues, project submission and implementation, and air quality. Information workshops also provide a means for allowing participants to express their ideas and concerns in an informal setting. Information workshops are conducted on an as-needed basis.

- By coordinating efforts with other stakeholder organizations in the region, H-GAC is able to provide public outreach efforts more efficiently. This type of coordination includes H-GAC representation at stakeholder meetings and committees and supplying appropriate information regarding H-GAC plans, programs, and current projects. By being active in stakeholder meetings, H-GAC can utilize these opportunities to gain valuable input on transportation activities as well as involvement in discussions regarding transportation needs in the region on a regular basis.

Goal 3: Employ visualization techniques to describe the RTP and the TIP.

- H-GAC will employ visualization techniques and tools in the form of website, videos, photographs, drawings and/or interactive mappings and others as they become available.

Goal 4: Make public information (technical information and meeting notices) available in electronically accessible formats and means, such as the Internet; make information on transportation projects and programs available in a variety of formats, media and languages to reach a larger audience:

- Key media are provided with periodic updates of H-GAC activities. News releases, media alerts and meeting notices are distributed in Spanish and Chinese to announce public review and comment periods prior to the adoption or approval of major amendments to the Regional Transportation Plan (RTP), Transportation Improvement Program (TIP), Unified Planning Work Program (UPWP), Public Participation Plan (PPP), and other regionally significant transportation plans or programs.

- H-GAC's Public Information staff include persons experienced in news reporting and media relations. These staff issue news releases, work with reporters to generate stories about transportation activities, respond to reporter inquiries, provide briefings, hold press conferences, and prepare editorial commentaries.

• The *Vision Newsletter* is distributed to all identified stakeholders, interested parties, and the media. Newsletters with a particular focus are produced to provide timely information on targeted topics. All newsletters are available on the Transportation Department website. H-GAC also maintains a Facebook and YouTube presence.

THE VISION

Houston-Galveston Area Council

January 2012

In This Issue

Transportation Policy Council - December 16, 2011

Walker County Transit Plan Kick-Off

Teleworking Conference

AERCO Adds Six Counties to Service Region

Access Management Studies

Buffalo Bayou Park Project

METRO Full Funding Grants for Light Rail

Distracted Driving PSA in a Theater Near You

H-GAC In the Hispanic Community

Air Quality Grants Available

H-GAC Makes Latest Census Data Available Online

Did You Know?

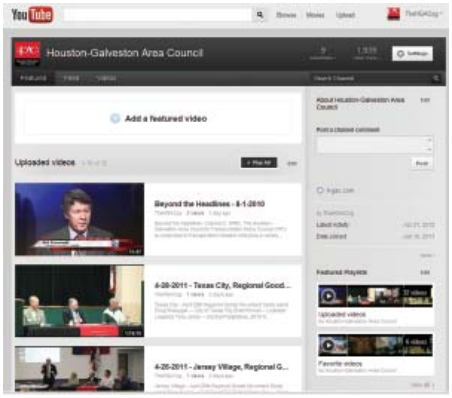
In Case You Missed It

Transportation Policy Council - December 16, 2011

In the last meeting of 2011, the TPC voted unanimously to accept recommendations on the Colorado Valley Transit District Plan and the updated Regionally Coordinated Transportation Plan. Kari Hackett, H-GAC Manager of Special Studies, presented the plans.

The TPC also voted unanimously to approve resolutions honoring Council members Sue Lovell and Brenda Stardig for their service to the TPC. Both left the Houston City Council December 31, 2011.

Representatives of the Texas Department of Transportation updated the Council on the Houston-Austin Intercity Rail Study. The proposed routes come with varying price tags. Options include a direct route for $536 million and optional routes that includes Bryan-College Station for approximately $200 million more.



• The H-GAC website provides current information about transportation planning activities and upcoming meetings. Agendas, meeting materials and meeting minutes are added to the website as soon as they are available. Final documents, draft documents, or portions of draft documents under review by the public are made available when feasible. The website provides an opportunity for the public to provide input and formal comments on an ongoing basis through email links.

Goal 5: Hold public meetings at convenient and accessible locations and times:

• H-GAC hosts a number of public meetings in various locations around the region in addition to the H-GAC office central location. These public meetings are usually held during weekday mornings and evenings.

• Public meetings are held prior to adoption of regional plans and programs. The format may vary from an open house setting to a formal public meeting. H-GAC staff attend these meetings to present transportation project activity information and recommendations

and receive public comments, discussions, or questions. Comments received during public meetings are considered part of the formal public record and are posted on the H-GAC website at *www.h-gac.com/taq*.

• H-GAC also hosts regularly scheduled committee meetings that are open to the public, and comments are invited. Regular and special meetings of the Transportation Policy Council, Technical Advisory Committee, Regional Safety Council, and the Regional Air Quality Planning Committee are usually held once a month and the schedules are posted on the H-GAC website. Agendas are posted two weeks in advance of the meeting. Audio recordings of these meetings are posted on the website for each committee within one day after the meetings.

Goal 6: Demonstrate explicit consideration and response to public input received during the development of the RTP and the TIP:

• Responses to public comments are posted on the Transportation Department website in a Frequently Asked Questions (FAQ) format or individually by mail or email. Whenever possible, H-GAC staff will provide responses in a timely fashion with accurate information. A report of comments received will be included in final transportation plans and documented for public participation purposes. Comments received on transportation plans or programs undertaken by other agencies will be forwarded to the appropriate agency staff or decision-making body.

Goal 7: Seek out and consider the needs of those traditionally underserved by existing transportation systems such as low-income and minorities, elderly/disabled, and limited English proficient communities who may face challenges accessing needed services; review projects to verify that the effects of the RTP and TIP are not disproportionately borne by minority or low-income populations, including but not limited to health, environmental, social, and economic effects.

• Elderly – All public outreach efforts will attempt to solicit as much feedback as possible by making meeting times and locations accessible, as well as partnering with organizations that specialize in services for the region's aging population.

• Low-Income and Minorities – H-GAC will make necessary efforts to understand the needs of low-income communities and determine how those needs can be met through transportation options. H-GAC has taken steps to ensure that the 2035 RTP Update meets all federal goals of Environmental Justice, as described in the guidelines of Executive Order 12898.

• Mobility-Impaired/Transit-Dependent – Through multiple types of outreach methods discussed in this document, H-GAC will be proactive in seeking input from mobility-impaired and transit-dependent populations by means of public surveys using a database targeting these specific populations.

Goal 8: Provide additional opportunity for public comments if the final RTP or TIP differs significantly from the version that was made available for public comment by H-GAC and raises new material issues which interested parties could not reasonably have foreseen from the public involvement efforts.

• The public is encouraged to attend and submit comments at all public meetings. Persons interested in attending these meetings may also submit a request to be placed on the mailing list. Public comments may be submitted verbally at a public meeting, in writing via letters, facsimiles, email, comment cards, or online via the Transportation Department public comment link: *publiccomments@h-gac.com*. All verbal testimony must be accompanied by written testimony in order to ensure a written response.

Goal 9: Coordinate with the statewide transportation planning involvement and consultation processes.

• Local Access Management Corridor Studies – H-GAC will consult with TxDOT and other statewide environmental agencies to coordinate recommended improvements.

• TxDOT's Statewide STIP Development – H-GAC will determine if projects can be coordinated with local efforts to enhance the efficiency and effectiveness of both H-GAC and TxDOT's database improvements.

• Regional Goods Movement Study – H-GAC will closely consult with TxDOT and other regional and statewide freight associations to coordinate recommended improvements.

• Amending and Updating the TIP – H-GAC will closely coordinate activities with TxDOT, FHWA, and the FTA to ensure consistency and compliance with statewide and federal planning processes and requirements (see ***Appendix D***.)

• Hurricane Evacuation Support Services – H-GAC will closely coordinate planning and implementation efforts with TxDOT and other regional and statewide emergency management agencies.

Goal 10: Periodically review the effectiveness of the procedures and strategies contained in this PPP to ensure a full and open participation process:

• H-GAC will periodically assess the effectiveness of public participation strategies and techniques in an effort to incorporate new and improved measures into our public outreach program.

• H-GAC may use direct mail evaluation surveys, focus groups, individual interviews, online surveys, comment cards, and toll free voicemail number 1-855-363-2516 to receive input for evaluation of the PPP.

• H-GAC will document public participation in the development of transportation plans and programs which may include:

1) Number of meeting notices distributed via email;
2) Number of open houses/informational meetings;
3) Times/days of public meetings;
4) Number of listening sessions/focus groups;
5) Number of addresses on mailing list;
6) Quantity of media coverage including number of media alerts and display ads in newspapers;
7) Number of H-GAC mailings;
8) Quantity of educational material available including project listings, presentations, fact sheets, meeting registers, etc.;
9) Number of public comment reports distributed and received; and
10) Number of languages used.

Section 2

Federal and State Requirements

Several Federal and State laws and regulations guide the public participation efforts of the MPO and ensure that input into its various planning and programming activities is received. H-GAC's PPP must comply with the following requirements:

Moving Ahead for Progress in the 21st Century (MAP-21)

MAP-21, the Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act, was signed into law by President Obama on July 6, 2012. Funding surface transportation programs at more than $105 billion for fiscal years (FY) 2013 and 2014, MAP-21 is the first long-term highway authorization enacted since 2005.

As a metropolitan planning organization, H-GAC is responsible for preparing and utilizing a transportation plan that is developed in consultation with interested parties pursuant to MAP-21. The participation procedures outlined in this PPP include an expanded list of interested parties with an opportunity to comment on transportation plans and programs. Another requirement of MAP-21 is a minimum public comment period of 45 calendar days to be provided before the initial or revised public participation plan is adopted by the MPO (CFR 450.316 (a)(3). H-GAC complied with that requirement by conducting a 45-day public comment period and public meeting for the revised PPP prior to its adoption.

Executive Order 12898 – Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations and Title VI of the Civil Rights Act of 1964

Executive Order 12898 requires that disproportionately high and adverse human health or environmental effects on minority and low-income populations be identified and addressed in order to achieve environmental justice. Since the establishment of Title VI, Environmental Justice has been considered in local, state, and federal transportation projects. Section 42.104 of Title VI and related statutes require Federal agencies to ensure that no person is excluded from participation in, denied the benefit of, or subjected to discrimination under any program or activity receiving Federal financial assistance on the basis of race, color, national origin, age, sex, disability, or religion.

Title VI of the Civil Rights Act of 1964 (49 CFR, Part 21) states that "no person in the United States shall on the grounds of race, color, or national origin be excluded from the participation in, or be denied the benefits of, or be subjected to discrimination under any program or activity receiving Federal Financial assistance." H-GAC's Title VI Coordinator is responsible for initiating and monitoring Title VI activities, preparing required reports, and other responsibilities as required by Title 23 Code of Federal Regulations (CFR) Part 200, and Title 49 CFR Part 21.

As a result of Executive Order 12898 regarding the role of MPOs in Environmental Justice Populations and Title VI requirements, H-GAC will strive to:

- Assure that no person shall, on the grounds of race, color, national origin, income, gender, age, and disability, as provided by Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and the Civil Rights Restoration Act of 1987 (PL 100.259), be excluded from participation in, be denied the benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any program or activity.
- Be committed to having an open, inclusive public participation process, and to ensuring that its transportation planning and program activities, including those related to transit services, are non-discriminatory.
- Ensure that all populations, including minorities and low-income residents, are able to participate fully in regional transportation planning processes, and to have quality access to transportation facilities and services.
- Explore transportation needs within minority communities by means of public surveys;
- Involve minority communities and disabled persons (those from such organizations as Red Cross, United Way, Veterans Administration, etc.) in the transportation planning process and in leadership roles on boards and committees.
- Advertise public meetings in places where minorities and disabled persons congregate or travel, such as libraries, Laundromats, bus stops, grocery stores, medical clinics, resale shops, etc.
- Hold meetings at times and locations convenient for minority communities accessible to these individuals, preferably near transit lines such as during the morning or midday;
- Communicate in languages other than English, orally and written;
- Consider special needs in public accommodations such as language translation, handicapped parking, and wheelchair ramps; and
- Follow up with the minority communities after public meetings when decisions are made and after project implementation.

Executive Order 13166 – Improving Access to Services for Persons with Limited English Proficiency (LEP)

Executive Order 13166 requires Federal agencies to examine the services they provide, identify any need for services to those with limited English proficiency (LEP), and develop and implement a system to provide those services so LEP persons can have meaningful access to them. The Executive Order also requires that the Federal agencies work to ensure that recipients of Federal financial assistance provide meaningful access to their LEP applicants and beneficiaries.

To assist Federal agencies in carrying out these responsibilities, the U.S. Department of Justice has issued a Policy Guidance Document, 2002 LEP Guidance. This Guidance sets forth the compliance standards that recipients of Federal financial assistance must follow to ensure that their programs and activities normally provided in English are accessible to LEP persons, and thus do not discriminate on the basis of national origin in violation of Title VI's prohibition against national origin discrimination. H-GAC's plan to comply with this guidance is outlined in a Language Assistance Plan in ***Appendix E*** of this document.

Americans with Disabilities Act of 1990 (as amended)

The Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA) stipulates involving the community, particularly those with disabilities in the development and improvement of services. H-GAC fully complies with these requirements through its ADA plan and policies by making meeting room facilities accessible with wheelchair ramps, room and floor numbers posted in Braille, and restrooms and elevators that are wheelchair accessible.

H-GAC facilitates public participation in transportation activities by people with disabilities using the following guidelines:

- Meetings, public hearings, and formal events are held in facilities accessible by persons with disabilities.
- Public notices of meetings and events include a notice of accommodations for individuals who are disabled. Such accommodations are provided by request with a minimum 24-hour notice.
- Persons needing to arrange for ADA accommodations at H-GAC meetings and events may call 713-627-3200 within 24 hours of the event.

In collaboration with transit stakeholders, H-GAC can provide transportation for individuals with disabilities to attend public meetings and events at the H-GAC offices.

Executive Order 13175 – Consultation and Coordination with Tribal Governments

Executive Order 13175 states that "in formulating or implementing policies that have tribal implications, agencies shall establish regular and meaningful consultation and collaboration with tribal officials so as to reduce the imposition of unfunded mandates upon Indian tribes."

Seven American Indian tribes have expressed an interest in the eight-county MPO planning region, even though there are no tribal governments located in the region. As a result of a request by the tribal leaders, the MPO will actively seek to keep tribal governments informed of major decisions affecting their geographic area. The MPO will continue to communicate with Native American Indian tribal leaders on an ongoing basis to identify issues of common concern.

Excerpts from the Code of Federal Regulations – The PPP shall be developed by the MPO in consultation with all interested parties and shall, at a minimum, describe explicit procedures, strategies, and desired outcomes for the following:

23 CFR §450.316 (b)
(1) Include a proactive public involvement process that provides complete information, timely public notice, full access to key decisions and support of early and continuing involvement of the public in developing its regional RTP and TIP, and meets the following requirements and criteria:

i) Require a minimum public comment period of 45 days before the public involvement process is initially adopted;

ii) Provide timely information about transportation issues and processes to residents, affected agencies, representatives of transportation agency employees, private providers of transportation, other interested parties and segments of the community affected by transportation plans, programs and projects (including but not limited to central city and local jurisdiction concerns);

iii) Provide reasonable public access to technical and policy information

used in the development of plans and TIPs and open public meetings where matters related to federal-aid highway and transit programs are being considered;

iv) Require adequate public notice of public involvement activities and time for public review and comment at key decision points, including but not limited to, approval of plans and TIPs;

v) Demonstrate explicit consideration and response to public input received during the planning and program development processes;

vi) Seek out and consider the needs of those traditionally underserved by existing transportation systems including but not limited to low-income and minority households.

vii) When significant written and oral comments are received on the draft transportation plan or TIP (including the financial plan) as a result of the public involvement process or the interagency consultation process required under the US EPA's conformity regulations, summary, analysis, and report on the disposition of comments shall be made part of the final plan and TIP;

viii) If the final transportation plan or TIP differs significantly from the one which was made available for public comment by the MPO and raises new material issues which interested parties could not reasonably have foreseen from the public involvement efforts, an additional opportunity for public comment on the revised plan or TIP shall be made available;

ix) The public involvement process shall be periodically reviewed by the MPO in terms of their effectiveness in assuring that the process provides full and open access to all;

x) These procedures will be reviewed by the FHWA and FTA during certification reviews for TMAs, and as otherwise necessary for all MPOs to assure that full and open access is provided to MPO decision-making processes;

xi) Metropolitan public involvement processes shall be coordinated with statewide public involvement processes whenever possible to enhance public consideration of the issues, plans and programs, and reduce redundancies and costs.

(2) Be consistent with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and the Title VI assurance executed by each State under 23 U.S.C. 324 and 29 U.S.C. 794, which ensure that no person shall, on the grounds of race, color, sex, national origin, or physical handicap, be

excluded from participation in, be denied benefits of, or be otherwise subjected to discrimination under any program receiving Federal assistance from the U.S. DOT;

(3) Identify actions necessary to comply with the Americans With Disabilities Act of 1990 (Pub. L. 101-336, 104 Stat. 327, as amended) and U.S. DOT regulations "Transportation for Individuals With Disabilities" (49 CFR parts 27, 37, and 38);

(4) Provide for the involvement of traffic, ridesharing, parking, transportation safety and enforcement agencies; commuter rail operators; airport and port authorities; toll authorities; appropriate private transportation providers, and where appropriate, city officials; and

(5) Provide for the involvement of local, State, and Federal environment resource and permit agencies as appropriate.

23 CFR §450.322

(c) There must be adequate opportunity for public official (including elected officials) and resident involvement in the development of the regional transportation plan before it is approved by the MPO, in accordance with the requirements of §450.316(b)(1). Such procedures shall include opportunities for interested parties (including residents, affected public agencies, representatives of transportation agency employees, and private providers of transportation) to be involved in the early stages of the plan development/update process. The procedures shall include publication of the proposed plan or other methods to make it readily available for public review and comment and, in nonattainment TMAs, an opportunity for at least one formal public meeting annually to review planning assumptions and the plan development process with interested parties and the general public. The procedures also shall include publication of the approved plan or other methods to make it readily available for information purposes.

23 CFR §450.324

(c)There must be reasonable opportunity for public comment in accordance with the requirements of §450.316(b)(1) and, in nonattainment TMAs, an opportunity for at least one formal public meeting during the TIP development process. This public meeting may be combined with the public meeting required under §450.322(c). The proposed Draft TIP shall be published or otherwise made readily available for review and comment. Similarly, the approved TIP shall be published or otherwise made readily available for information purposes.

APPENDIX A – Unified Planning Work Program (UPWP)

The Unified Planning Work Program (UPWP) is produced every two years by the MPO in cooperation with State and local agencies involved in transportation planning. The UPWP describes the transportation plans and programs and the transportation-related air quality planning activities that will be conducted during current fiscal years, regardless of funding sources or agencies conducting these activities. Many of these planning activities may result in future transportation projects. A 30-day public comment period is observed prior to adoption of the UPWP.

Public outreach activities conducted prior to adoption of the UPWP are documented in Appendix H of the UPWP. The current UPWP document can be found on the H-GAC website under "Plans and Programs" at *www.h-gac.com/taq*.

Planning Activities for the UPWP:

1. Administration – Describes administrative support and policy development activities provided by H-GAC staff which supports the transportation planning process and facilitates interagency cooperation and coordination throughout the TMA. This task also documents public outreach efforts as applied to all of the Tasks and stakeholders.

2. Data Development – Describes planning activities that generate or collect critical transportation data.

3. Short-Range Planning – Addresses short-range planning activities which include the development of the TIP, the Regional Intelligent Transportation System, as well as subregional or county-level mobility studies, transit feasibility studies, and operations planning.

4. Long-Range Planning – Describes planning activities in development of the long-range transportation plan (RTP), and includes a regional vision exercise and continuation of bicycle and pedestrian planning activities.

5. Special Studies – Includes special one-time planning studies concerning safety, security, intermodal, and aviation issues in the region, as well as major corridor studies/analyses.

The MPO plans to complete the following major planning activities in the course of the next two years of the UPWP:

Major Planning Activities	Performance Outcomes
Development of public information exchange and education programs that increase public interest and participation in transportation and air quality planning activities	Public information materials and interaction in a variety of formats, including emails, letters, brochures, websites, surveys, etc; collaboration with media and local news publications.
Development of the 2011-2014 and 2013-2016 TIP	Information regarding project programming and implementation will be provided to the Federal, State and local transportation stakeholders as required; implementation status of projects [project monitoring] will be tracked and project lists for interim periods will be updated, maintaining a historical record of projects submitted by various sponsors for inclusion in the RTP and TIP project databases; proposed amendments to the current TIP for conformity implications, financial impact, and administrative changes will be analyzed.
Development of the 2040 Regional Transportation Plan (RTP)	A proactive public involvement process, an enhanced public information campaign, performance-based evaluation criteria, and follow-up and feedback to concerned citizens regarding comments on the 2040 RTP.
Development of a new TIP and RTP tracking system;	Continued development and improvement of the online TIP/RTP project information database to allow for enhanced project tracking and access by member agencies.
Subregional Planning Initiative	Work with communities in Fort Bend County, northern Brazoria County, and in the greater West Houston area to develop an integrated subregional land use and transportation plan which will assist in the development of projects for the RTP; work with communities and agencies in the METRO service area to develop an approach to connecting bicycle and pedestrian facilities to transit route; work with the Greater East End Management District and the City of Houston in the development of a subregional mobility study.

Major Planning Activities	Performance Outcomes
Development of a Regional Incident Management Plan and Assessment	An assessment of current incident management programs and practices, determine their impacts on congestion and safety, how to fund them, how to expand them into the remainder of the region, and how to market the concept to the public.
Development of a Long-Range Traffic Safety Plan	Encourage safety education, effective law enforcement, safety engineering, emergency service activities, and infrastructure investments to help reduce the number and severity of traffic crashes, injuries and fatalities in the region; identify and monitor safety issues; implement roadway safety improvements at hazardous locations; and, support the safety efforts of other community organizations and agencies; analyzing and reporting on vehicle crash data, working with issue-specific traffic safety committees and groups
Completion of Access Management Studies	Implementation of recommendations for FM 1764 in Texas City; BF 1960 in Humble, SH 105 in Montgomery County, and FM 1092 in Missouri City.
Completion of the Regional Goods Movement Study	Initiate and sustain meaningful outreach to the local freight community and to build awareness and expertise among planners and the general public; finalize coordination with freight advisory committee.
Air Quality Conformity	Conduct conformity analyses as needed by the TIP, RTP and/or SIP timelines; discover control strategies and policies to ensure that on-road mobile sources in the eight-county Houston-Galveston-Brazoria nonattainment area comply with federal pollution standards and State Implementation Plan (SIP) requirements; define the potential regional impacts of implementation, as well as the potential sanction ramifications of the current one-hour non-attainment designation and the eight-hour non-attainment designation participating in the establishment of emission budgets for transportation conformity; aid in the implementation of SIP strategies through demonstration projects and contractual programs.
Intermodal Terminal Study (Phases 2 and 3)	Enhance the integration and connectivity of the transportation system, across and between modes, for people and freight, including services provided by public and private operators; TIP and RTP support projects such as the downtown intermodal terminal will link a variety of modes in one station.

Planning and Interagency Collaboration and Consultation

Many of the activities described in this document support the collaborative and coordinated decision-making process between state and local government agencies, transportation providers, shippers, and carriers of goods, and the residents of the region. Through the cooperation of these stakeholders, the products of these planning efforts will provide the region with greater mobility benefits.

APPENDIX B – Glossary of Transportation Planning Terms

ADA	Americans with Disabilities Act of 1990
AERCO	Area Emissions Reduction Credit Organization
CAAA	Clean Air Act Amendments (of 1990 and subsequent years)
CFR	Code of Federal Regulations
FHWA	Federal Highway Administration
FTA	Federal Transit Administration
H-GAC	Houston-Galveston Area Council
MAP-21	Moving Ahead for Progress in the 21st Century
METRO	Metropolitan Transit Authority of Harris County
MCS	Major Corridor Study (formerly known as Major Investment Study)
MPO	Metropolitan Planning Organization
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
PPP	Public Participation Plan
RAQPC	Regional Air Quality Planning Committee
RTP	Regional Transportation Plan
SIP	State Implementation Plan
STIP	Statewide Transportation Improvement Program
TAC	Technical Advisory Committee
TCEQ	Texas Commission on Environmental Quality
TIP	Transportation Improvement Program
TMA	Transportation Management Area
TPC	Transportation Policy Council
TxDPS	Texas Department of Public Safety
TxDOT	Texas Department of Transportation
UPWP	Unified Planning Work Program
USC	United States Code
US DOE	US Department of Energy
US DOT	US Department of Transportation
US EPA	US Environmental Protection Agency

APPENDIX C - Procedures for Public Comments at Transportation Policy Council Meetings

The TPC encourages public comments on any and all matters relevant to regional transportation planning. To assure fair and equitable opportunities for all residents preferring to address the TPC, the following public comment procedures have been established:

Public Comments on Agenda Items

Public comments related to agenda items will be allowed at the start of the meeting before the business section of the agenda. Comments will be limited to three (3) minutes and the applicant must sign up at least five minutes before the start of the meeting. A person may not reserve time to appear more than once per meeting. Persons wishing to address more than one agenda item may do so during their allotted time. An agenda and meeting registers will be made available at the meeting place at least fifteen (15) minutes prior to the start of the meeting.

Other Public Presentations

Other public presentations not related to business indicated on the agenda must be submitted to the Chairman twenty-one (21) days in advance of the regular meeting and will be added to the agenda at the Chairman's discretion. If approved as an agenda item, the presentation will be limited to ten (10) minutes.

Requests to deliver such a presentation should be submitted in writing to:

Chairman
Transportation Policy Council
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227

Written Comments

The TPC welcomes written comments relating to agenda items or other regional transportation planning concerns. For written comments exceeding three (3) standard 8 1/2" x 11" pages, twenty-five (25) copies must be provided. Written comments should be sent to the TPC Chairman at the above address.

Invited Comments

The Chairman may at any time during the meeting invite comments from the audience.

Information Required

The following information will be required of all persons making either oral or written comments:

1. Full name
2. Affiliation (if applicable)
3. Mailing address and email address
4. Agenda Item(s) or topic to be addressed

APPENDIX D - Adoption and Revision of the Transportation Improvement Program (TIP)

As the primary implementation tool of the Regional Transportation Plan, adoption and revision of the Transportation Improvement Program (TIP) is a key component of the public participation process for the MPO.

A new TIP is developed every two years in a collaborative process between transportation implementation agencies, service providers, and the public. This process is carried out by H-GAC through its Technical Advisory Committee (TAC) and designated subcommittees. Prior to final review and approval by the Transportation Policy Council (TPC), public meetings are held to present the new TIP, and a comment period of not less than 30 days is observed.

Because the delivery of transportation projects and services is dynamic, revisions to the TIP occur frequently between biennial updates. These revisions are also subject to public review and comment, with the level of public participation dependent upon the significance of the revision proposed.

Minor revisions, referred to as Administrative Modifications, are approved by the MPO Director and presented to the TPC for information and comment. All other revisions require TPC approval, following review and recommendation by the TAC.

When a proposed revision has the potential to affect a significant portion of the region's traveling public, it is classified as a Major Amendment and is subject to public notice and opportunity for comment.

While revisions to the TIP are typically made at the request of project sponsors, in no case will a revision be proposed without prior notification of the sponsor. In all cases, revisions to the TIP, including Administrative Modifications, are subject to TxDOT approval.

The following tables detail how proposed revisions to the TIP are acted upon.

Table 1. Responsibility for Approval			
Type of Revision	**MPO Director†**	**TAC**	**TPC**
I. Adoption of the TIP	-----	Recommend	Approve
II. Revision of the TIP			
(1) Addition or Removal of Projects and Phases			
(a) Addition or removal of any project;	-----	Recommend	Approve
(b) Addition or removal of a project's phase less than $5.0 million;	Approve	-----	-----
(c) Addition or removal of a project's phase equal to or over $5.0 million;	-----	Recommend	Approve
(d) Combining two or more existing projects or phases;	Approve	-----	-----
(e) Other;	-----	Recommend	Approve
(2) Scope and Cost Change			
(a) Less than or equal to 25% of phase or less than $500k;	Approve	-----	-----
(b) Over 25% of phase and more than $500k;	-----	Recommend	Approve
(c) Scope change necessitating a recalculation of system level air quality conformity of non-exempt project;	-----	Recommend	Approve
(d) Other significant scope changes;	-----	Recommend	Approve
(e) Other minor scope changes;	Approve	-----	-----
(3) Fund Source Change			
(a) Change between any federal fund sources;	Approve	-----	-----
(b) Change from federal to non-federal fund sources;	-----	Recommend	Approve
(c) Change from non-federal to federal fund sources;	-----	Recommend	Approve
(d) Any other fund source change;	Approve	-----	-----
(4) Schedule Change			
(a) All affected phases are contained within the four years of the TIP before and after the schedule change;	Approve	-----	-----
(b) Any other schedule change;	-----	Recommend	Approve
† *The MPO Director may elect to defer Administrative Modifications to the TAC and TPC at his discretion.*			

Table 2. Opportunity for Public Review & Comment	
I. Adoption of the TIP	Public meetings and a public comment period of not less than 30 days will be held prior to Transportation Policy Council (TPC) adoption of the TIP. Additional opportunities for public review are provided informally throughout the TIP development process.
II. Revision of the TIP	
(A) Major Amendments‡ (TPC)	Major Amendments to the TIP will be noticed on the H-GAC website at least 30 days prior to TPC action and require a public meeting and a public comment period of not less than 10 days be held. Additional comment may be provided at TAC and TPC meetings as detailed in Appendix C.
(B) Other Amendments (TPC)	Other Amendments to the TIP are provided for public review through TAC and TPC meeting documentation. Appendix C details the procedures for public comment at TPC meetings.
(C) Administrative Modifications (MPO Director)	Administrative Modifications do not specifically require public involvement prior to MPO Director action, but are provided for public review through TPC meeting documentation. Appendix C details the procedures for public comment at TPC meetings.
‡ A Major Amendment is a revision to the TIP where:	
(a) A project or phase thereof greater than or equal to $10 million is added or removed from the TIP;	
(b) Multiple projects or phases thereof with an aggregate value greater than or equal to $25 million are added or removed from the TIP;	
(c) A cost change is proposed that would require the delay of another project beyond the 4 years of the TIP;	
(d) A scope change is proposed that would necessitate a recalculation of system level air quality conformity of non-exempt project.	

APPENDIX E – Language Assistance Plan for Limited English Proficient Populations

As an agency that receives federal financial assistance, the Houston-Galveston Area Council (H-GAC) intends to utilize a Language Assistance Plan (LAP) in its strategic planning efforts to ensure that program goals and objectives address the populations it serves or encounters. Included in these populations are those identified as Limited-English Proficient (LEP).

LEP individuals who do not speak English as their primary language and have a limited ability to read, speak, write, or understand English are entitled to some language assistance with respect to a particular type of service, benefit, or encounter.

H-GAC is committed to incorporating the elements of Environmental Justice and Title VI in its public participation process for transportation planning by including populations that have been traditionally underserved by existing transportation services or by the lack of transportation services. These groups include, but are not limited to, low-income, minority, elderly, handicapped, and tribal governments. These populations will be sought out and their needs met by utilizing various strategies to make information easily accessible and understandable.

Executive Order 13166

In compliance with Executive Order 13166, H-GAC has updated its Public Participation Plan to include guidelines for participation by all populations for improved access to services for LEP persons. H-GAC has also created a database exclusively for Environmental Justice populations so they will be continually informed about public meetings and projects that concern them.

Title VI and Environmental Justice

Environmental Justice is an important part of the planning process and must be considered in all phases of planning. This includes all public involvement plans and activities, the development of Regional Transportation Plans (RTPs), Transportation Improvement Programs (TIPs), Statewide Transportation Improvement Programs (STIPs), and the Unified Planning Work Program (UPWP). A truly integrated and effective planning process actively considers and promotes environmental justice within projects and groups of projects, across the total plan, and in policy decisions.

H-GAC has taken steps to ensure that the 2035 Regional Transportation Plan (RTP) Update meets all federal goals of Environmental Justice as described in the guidelines of Executive

Order 12898: Federal Action to Address Environmental Justice (EJ) in Minority Populations and Low-Income Populations. The primary objective of H-GAC Title VI and Environmental Justice outreach activities is to increase awareness of metropolitan planning practices and to facilitate, encourage and secure the active participation of traditionally underserved populations in the transportation decision-making process. By publicizing metropolitan planning practices, H-GAC can develop and apply innovative approaches to:

- Expand public involvement processes to improve outreach, response, and overall sensitivity to the needs of low income and minority households, and,

- To use readily available analytical tools to determine the proportionality of benefits and impacts on low income and minority households with regard to the human environment, the natural environment, accessibility to jobs and other activities, and the consequences of transportation plans, programs, and projects on these population segments.

As tolling has become part of our major transportation network, H-GAC has expanded efforts to understand the effects of transportation on EJ communities by completing an analysis focused on the cumulative and indirect effects of toll roads.

Identification of Limited English Proficient (LEP) Populations and How They are to be Served

The area served by the MPO is home to more than 5.8 million people as of the 2010 Census. The residents of the service area are diverse in ethnicity, education, ability, and by the primary languages they speak. For those residents with LEP, a commitment to inform everyone necessitates reasonable provisions for assistance in the resident's primary language. This document will serve as the plan for how the H-GAC MPO will ensure that language will not be a barrier to all persons needing access to public information.

The majority of residents in the Gulf Coast region with Limited English proficiency speak Spanish as their primary language. There are also areas of the region in which other languages, such as Vietnamese and Chinese are commonly spoken. A much smaller portion of Gulf Coast residents speak a variety of Asian languages. A large percentage of residents who are proficient in English also speak one or more foreign languages.

Guidance from the US Department of Transportation recommends a four-factor analysis as an approach to evaluate the extent language assistance measures are required to ensure meaningful access to LEP persons. The four-factor analysis will be used in a LAP as a tool for analyzing the extent of how the needs of LEP communities are to be addressed during transportation planning and program implementation.

***Factor 1**: The number or proportion of LEP persons served or encountered in the eligible service population*

Preliminary 2010 American Community Survey data indicate that there are at least 906,790 residents above the age of five who speak a foreign language in the Gulf Coast planning region, and do not speak English well. Preliminary estimates indicate that the percentage of persons with LEP is growing faster than the population of the eight-county region as a whole. However, the absolute growth in the region is higher. The eight-county region experienced an increase in population of 21.12 percent from 2000 to 2010, but had an increase of 1.79 percent in the number of persons with LEP.

Table 1. LEP Population for the 8-County Houston Metropolitan Planning Area

Total Metropolitan Planning Area (MPA) Population		Total LEP Population	% LEP of Total Population	Total LEP of Spanish Language Population	Total LEP of Asian Language Population	Total LEP of Indo-European Language Population
2000 Census	4,669,571	665,310	14.25%	550,111	76,095	31,696
2010 ACS*	5,655,671	906,790	16.03%	749,074	107,355	38,713
Brazoria	300,522	23,765	7.91%	18,614	3,390	1,355
Chambers	32,371	1,625	5.02%	1,435	163	27
Fort Bend	541,983	65,080	12.01%	35,595	19,134	8,533
Galveston	286,326	18,474	6.45%	15,267	2,210	890
Harris	3,950,999	760,315	19.24%	644,069	80,543	26,561
Liberty	74,922	4,163	5.56%	3,880	97	186
Montgomery	427,717	29,731	6.95%	26,610	1,818	1,128
Waller	40,831	3,637	8.91%	3,604	-	33
2000-2010 Change in Region	986,100	241,480	-	198,963	31,260	7,017
% Change in Region	21.12%	36.30%	1.79%	36.17%	41.08%	22.14%

*Source: Census 2000 and 2006-2010 American Community Survey 5-year average (www.census.gov)

Limited English Proficiency (LEP) is classified as any person whose primary language is other than English & answered that their ability to speak English was "well", "not well" & "not at all".

The Houston Metropolitan Planning Region consists of, Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery and Waller counties.

Recognizing that low literacy could also result in LEP, data from the U.S. Department of Education, Institute of Education Sciences, National Center for Education Statistics, National Assessment of Adult Literacy, was analyzed (Table 2). The study used population estimates for persons 16 years and older as of 2003. Individuals considered to be lacking basic literacy skills either scored below basic in prose or could not be tested due to language barriers. The study found that 19 percent of the statewide population lacked basic literacy skills. Within the eight-county area, 16 percent of the population lacked basic literacy skills

Table 2. Percentages of 8-County Region Lacking Basic Literacy Skills

Location	Population *	Percent lacking Basic Literacy Skills **
Texas	15,936,279	19%
8-County Metro Area	3,632,148	16%
Brazoria County	186,803	13%
Chambers County	20,676	12%
Fort Bend County	303,382	24%
Galveston County	198,883	13%
Harris County	2,592,216	21%
Liberty County	51,788	16%
Montgomery County	254,492	11%
Waller County	23,908	20%

* Estimated population size of persons 16 years and older in households in 2003.
** Those lacking Basic prose literacy skills include those who scored Below Basic in prose and those who could not be tested due to language barriers.
Source: U.S. Department of Education, Institute of Education Sciences, National Center for Ecuation Statistics, 2003 National Assessment of Adult Literacy.

***Factor 2**: The frequency with which LEP individuals come in contact with program, activity, or service*

The majority of contact with the public and with LEP populations is through inquiries submitted on the H-GAC Transportation and Air Quality website, through its online Public Information Inbox, at quarterly public meetings, at all monthly committee open meetings, and at public outreach events. All inquirers are provided with a return email acknowledging reception of their comments, a phone call, or written letter. With the help of translators on staff and whenever possible, responses are returned to inquirers in their native language.

***Factor 3**: The nature and importance of the program, activity, or service provided by the program*

The H-GAC MPO is responsible for the eight-county Regional Transportation Plan (RTP), a 20-30 year planning document of transportation investments; a four-year Transportation Improvement Program (TIP), a three-year Unified Planning Work Program (UPWP) that outlines tasks to be performed annually; and an Access Management Plan for developing and implementing operational and travel-demand strategies that improve transportation system performance and safety. In this capacity, H-GAC must ensure that all segments of the population are involved or have the opportunity to comment on, and be involved in, the decision-making process.

H-GAC is also responsible for developing and implementing plans, policies, and programs that reduce transportation-related emissions that lead to ozone formation due to the nonattainment status of the eight-county region. H-GAC plans must show transportation conformity and compliance with rules established by the Clean Air Act Amendments of 1990.

***Factor 4**: The resources available to the recipient and costs*

All language assistance is provided to LEP persons at no cost to them, but persons requesting special assistance, interpretation, or translation services are asked to inform H-GAC staff at least two full days prior to a public meeting or event in order to better accommodate their needs.

H-GAC provides several publications and services to LEP residents. Transportation Department newsletters, brochures, meeting notices, and website announcements all include instructions about how to request translations of information in a language other than English. On more than one occasion, the MPO published an online survey in three languages to receive comments on the RTP financial plan. Display ads advertising public meetings are placed in local bi-lingual newspapers in three languages: English, Spanish, and Vietnamese. When requested, language interpreters are made available for public meetings. Additionally, H-GAC has several bilingual staff who speak Spanish, Chinese, Vietnamese, and a few Asian languages. When requested, H-GAC staff can also use outsourced consultant translation services or a telephone translation service to translate public outreach materials.

Plan for Providing Services to LEP Residents

To serve LEP residents, H-GAC staff recognize that they must first be able to communicate with them in a language in which they are proficient. In addition, staff must ensure that the language services provided are adequate for full communication with residents and receive services that meet those needs. With these objectives in mind, H-GAC plans to take the following actions to provide reasonable access to services for LEP residents.

1. H-GAC staff will take steps to ensure that its website is accessible for LEP persons.

2. H-GAC staff will ensure that its marketing and outreach materials are accessible to LEP persons.

3. H-GAC staff will develop standards and guidelines for ensuring that language is not a barrier to services in the eight-county transportation planning area. While the standards and guidelines will provide the specifics of the policy, several broad concepts will be included:

- H-GAC's Transportation Department staff will be responsible for identifying commonly spoken languages as identified in the H-GAC database management system listing. This information will supplement 2010 demographic information collected by H-GAC.

- Because Spanish is the predominant language used by LEP residents, H-GAC staff will request interpreters when necessary. Adequate translation may necessitate some cultural sensitivity and specialized interpreter skills, as well as proficiency in the language of residents who express their desire to be involved.

- Because there are a significant number of languages that are not widely spoken, but which may be the language of choice of some residents, H-GAC staff will also assist with other interpretation services. In addition, H-GAC staff will utilize in-house or community-based interpreters who may be available at little or no cost.

- H-GAC will adopt uniform translations of commonly used documents in Spanish and other widely-used languages.

4. H-GAC staff will monitor its compliance with the standards and guidelines for serving LEP residents by collecting and analyzing racial and ethnic data via a public opinion survey.

Monitoring and Updating of the LAP

This document is designed to be flexible and easily updated. H-GAC will update its Title VI and LAP on an annual basis. H-GAC will also post the offer for translation services for LEP individuals on the H-GAC website at *www.h-gac.com/taq* in English, Spanish, and Vietnamese. Persons with internet access will be able to access the LAP and download copies from the Transportation and Air Quality website. Persons without internet access can request a copy by writing the Program Manager of Public Outreach at the address below.

Any questions or comments regarding this Plan should be directed to the H-GAC Transportation Program Manager of Public Outreach or to the MPO Deputy Director.

Mr. Marco Bracamontes
Transportation Program Manager
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
Phone: (832)-681-2509
Fax: (713) 993-4508
marco.bracamontes@h-gac.com

Mr. Ashby Johnson
MPO Deputy Director
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
Phone: (713) 993-2474
Fax: (713) 993-4508
ashby.johnson@h-gac.com

Prepared in cooperation with the Texas Department of Transportation and the US Department of Transportation, Federal Highway Administration, and Federal Transit Administration. The contents of this report reflect the views of the authors who are responsible for the opinions, findings, and conclusions presented herein. The contents do not necessarily reflect the views or policies of the Federal Highway Administration, the Federal Transit Administration, or the Texas Department of Transportation.

Resolution

NO. 2012-24

ADOPTING THE DRAFT *PUBLIC PARTICIPATION PLAN: A RESIDENT'S GUIDE FOR ACTIVE PUBLIC INVOLVEMENT IN THE TRANSPORTATION PLANNING PROCESS* BY THE TRANSPORTATION POLICY COUNCIL FOR THE HOUSTON-GALVESTON TRANSPORTATION MANAGEMENT AREA

WHEREAS, the Houston-Galveston Area Council developed the Public Participation Plan (PPP) to ensure an open transportation planning process that supports early and continued involvement, timely public notice, and full public access to information regarding key transportation decisions; and

WHEREAS, The PPP is intended as a guide for the public, policy-makers, and staff and outlines strategies for disseminating information and responding to public comment; and

WHEREAS, the Houston-Galveston Area Council initiated a 45-day public comment period for the updated Draft PPP from July 9, 2012 through August 22, 2012 and held a public meeting on August 9, 2012; and

WHEREAS, revisions were made to the Draft PPP as a result of public comment received at the public meeting from members of the Technical Advisory Committee and from members of the Transportation Policy Council; and

WHEREAS, the updated Draft PPP will replace the *Public Participation Plan* adopted in 2007.

NOW, THEREFORE, BE IT RESOLVED BY THE TRANSPORTATION POLICY COUNCIL FOR THE HOUSTON-GALVESTON TRANSPORTATION MANAGEMENT AREA THAT THE *DRAFT PUBLIC PARTICIPATION PLAN: A RESIDENT'S GUIDE FOR ACTIVE PUBLIC INVOLVEMENT IN THE TRANSPORTATION PLANNING PROCESS* IS HEREBY ADOPTED.

PASSED AND APPROVED this 30th day of November 2012, at a regularly called meeting of the Transportation Policy Council for the Houston-Galveston Transportation Management Area.

APPROVED:

Ed Emmett, Chairman
Transportation Policy Council

ATTEST:

Tom Reid, Secretary
Transportation Policy Council

TPC Agenda Item 08
Mailout – 11/21/12

ADOPTION OF DRAFT PUBLIC PARTICIPATION PLAN

Background

H-GAC has prepared a draft update of its *Public Participation Plan (PPP).* The plan is a federal requirement for all metropolitan planning organizations (MPOs) and requires that the MPO actively seeks public comment before the plan can be updated. The plan outlines the importance of established guidelines for involving community members, organizations, governments, transportation professionals, and other groups in the MPO transportation planning process. Originally created in 2000, the plan was updated in 2003 and in 2007.

Current Situation

The 45-day public comment period for the updated Draft PPP began on July 9, 2012 and ended on August 22, 2012. A public meeting was held at the H-GAC offices on Thursday, August 9, 2012, and revisions were made to the Draft PPP based on comments received during the public comment period. In addition, the Draft PPP was posted on H-GAC's transportation website and copies were available at the public meeting.

With approval by the Transportation Policy Council, the Draft PPP will replace the *Public Participation Plan* adopted in 2007. The Draft PPP document can be accessed at the following link: **www.h-gac.com/taq/commitees/TAC/2012/11-nov/docs/2012_PPP.pdf**

Action Requested

Staff requests approval of Resolution 2012-21 adopting the Draft Public Participation Plan (PPP).

附录 I

1.0 前言

交通是連接人們與就業、教育、醫療及其周圍社區的生命綫。人人都受益于四通八達的交通解決方案。為了制訂一項適應多元群體需求及優先的交通策略，必須有一個流程來有效地發動公衆參與，充分整合公衆反饋意見，評估各種備選方案的好處與負擔，並提出最公平的解決辦法。透過審慎的考量，弱勢群體得到保障，能夠平等參與規劃流程，享受規劃的成果。本項目列出保證實現區域規劃公平性的功能、行政管理方法及分析。休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 將維持一個有效的民權法案第六章及環境公正項目，以確保每個人都能在規劃流程中起到真正的作用。

休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)致力於與德州及地方政府、私人企業界和本區域居民合作，改善交通，促進合理成長，保護環境及增強經濟，塑造健康的生活、工作和娛樂的式。休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 是由八個郡組成的休士頓- 蓋文斯頓交通管理區 (TMA) 的都市規劃組織(MPO)。該地區包括布拉佐利亞郡、錢伯斯郡、福遍郡、蓋文斯頓郡、哈里斯郡、利伯蒂郡、蒙哥馬利郡和沃勒郡，以及該範圍內的 134 座城市，有超過六百萬人口。在該都市規劃組織屬區外圍，但在休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)轄區範圍內，有奧斯丁郡、科羅拉多郡、馬塔戈達郡、沃克郡和沃頓郡因地理位置與本交通管理區 (TMA)毗鄰，也有著同等重要的利害關係。本項目不僅考慮區域內八個郡的都市規劃組織(MPO)地區，而且還要讓鄰接五郡有效地參加交通規劃流程。本項目下一輪更新將涵蓋休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)轄區範圍內的所有各郡。

根據聯邦規定，休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)的功能與責任包括制訂年度統一規劃工作項目(UPWP)， 這是一份任務清單，列出每個年度的任務、兩年更新一次的四年期交通改善項目(TIP)，以及長期區域交通計劃 (RTP)。 此外，休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)都市規劃組織(MPO)還必須展示遵守民權法案第六章及其他非歧視性要求 。休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)必須有效地發動公衆參與，並制訂切實可行的語言協助計劃 (LAP) ，以接納英語能力有限 (LEP) 群體參與。此項民權法案第六章計劃反映了休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)致力於確保沒有人會因種族、膚色、原籍、性別、年齡、殘障或收入狀況而被排斥在參與都市規劃組織(MPO)開展的任何項目或活動中之外， 被拒絕享受福利或遭到歧視。

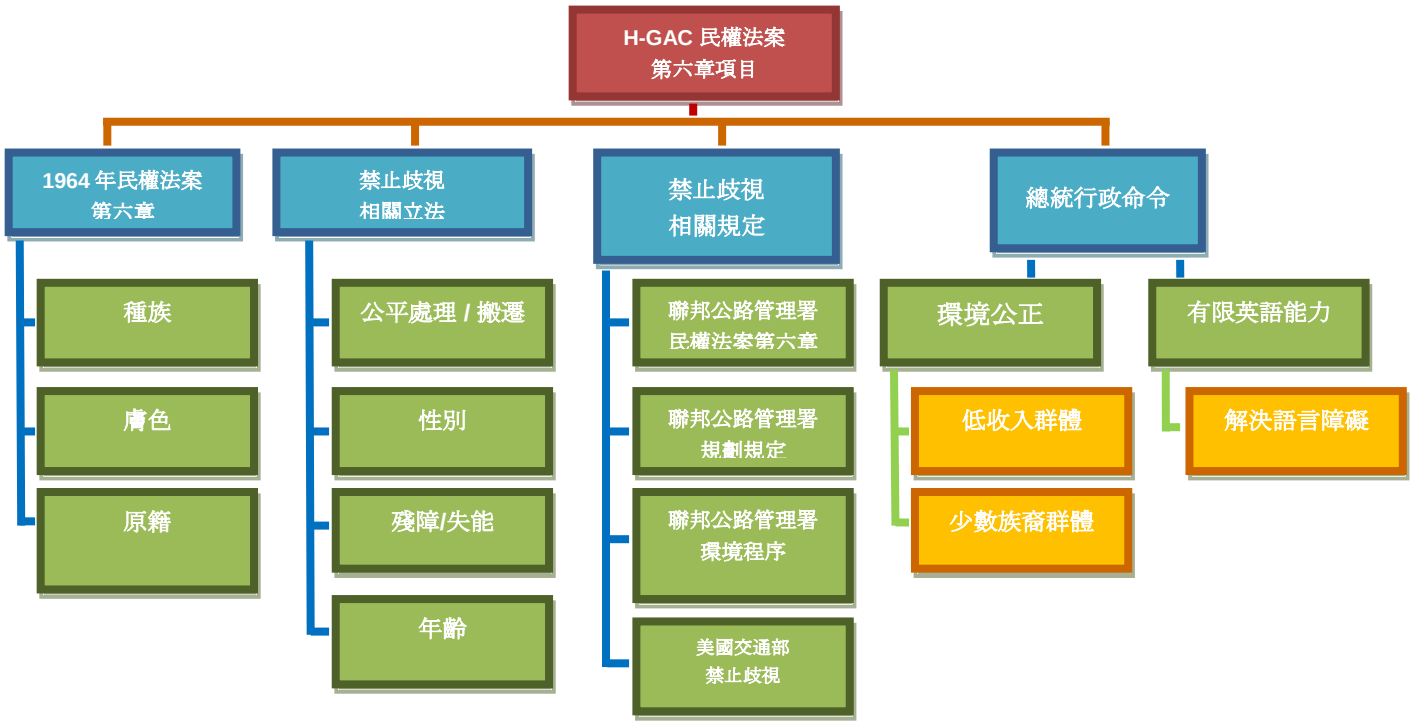
1.1 目的

1964 年民權法案第六章修訂版 (42 USC 2000d 至 2000-4) (23 CFR Part 200 和 49 CFR Part 21) 指出，「在美國沒有任何人應該因種族、膚色或原籍而被排斥在參與任何接受聯邦財務補助的項目或活動之外，被拒絕享受福利或遭到歧視」。其後的法律、規定、指令和總統行政命令擴大了禁止歧視的範圍，納入殘障、性別、年齡、收入和英語能力有限等禁止歧視的內容。

1987 年民權恢復法案 (Pub. L. No. 100-259) 進一步擴大了 1964 年民權法案第六章的範圍，將「項目與活動」定義為包括所有聯邦財務補助接受者、轉受者和承包者。七十年代初年經總統簽署成為法律的 1973 年聯邦公路法案 (23 USC 324) 和 1975 年年齡歧視法案 (42 USC 6101) 將保護範圍擴大到性別和年齡。禁止基於收入及英語能力有限(LEP)的歧視則由兩項總統行政命令的頒佈而生效。

第 12898 號總統行政命令規定聯邦機構必須顧及低收入及少數族裔群體的環境公正 (EJ) 問題，而第 13166 號總統行政命令則規定聯邦機構必須制訂和建立一個系統，使英語能力有限 (LEP) 人士得以真正參與聯邦實施和/或資助項目和活動。

下圖示出禁止歧視的各項法規及其各自針對的方面：



民權法案第六章適用於聯邦機構以及聯邦資金接受者與轉受者。在該文件中，民權法案第六章指在聯邦資助項目中禁止歧視的全部相關立法、規定及其他行政命令，包括要求對英語能力有限(LEP)者提供環境公正及使用便利。

本計劃詳細闡述休士頓- 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 都市交通規劃流程在公眾參與、英語能力有限(LEP) 群體利用項目、環境公正、合約制訂、聯邦資金轉受人監督 、民權法案第六章協調員的責任，以及遞交及處理歧視投訴等方面如何貫徹民權法案第六章所秉持之基本精神。

此頁空白

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會

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

1.2 民權法案第六章政策聲明

保证民權法案第六章的执行是获取联邦政府资金的先决条件。休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 保證根據 1964 年民權法案第六章及 1987 年民權恢復法案(P.L. 100.259) ，在任何政府機構主辦的項目或活動中，任何人均不会因種族、膚色或原籍而被拒之門外，或被拒絕享受福利或遭受任何方式的歧視。同樣，性別、年齡或殘障也不應妨礙所有人都獲得公正的對待。

如果休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 向其他單位分配聯邦補助資金，將在所有書面協議中納入民權法案第六章的條文並監督遵守情況。

2.4 公眾如何根據民權法案第六條提出歧視投訴相關說明

2.4.1 目的

休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)的投訴流程涵蓋個人或由個人組成之團體根據 1964 年民權法案第六章就休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)轄下的任何規劃流程、項目或活動所提出的投訴。本流程並不否定投訴人向其他德州或聯邦機構提出正式投訴或尋求私人律師的權利。

2.4.2 投訴程序

任何個人、由個人組成之團體或實體如果認為自己受到民權法案第六章反歧視規定所禁止的歧視，可填寫休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 民權法案第六章投訴表並向該機構民權法案第六章協調員提出書面投訴。投訴表請見附錄 F 或從網站 www.h-gac.com 下載。休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 將在不晚於事件發生後 180 天內對收到的投訴進行調查。休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 只處理手續完備的投訴。投訴必須符合以下要求：

- 投訴應以書面形式並由投訴人簽名。
- 投訴中應包括所指控歧視行動的發生日期、終止日期或最後一次發生日期。
- 詳細描述事件經過，包括據認為參與所指控事件之人員姓名與職務 。
- 經由傳真或電子信件收到的指控，將在投訴人身份及投訴處理意圖確定後予以回复，確認收訖和處理。休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)必須收到經投訴人簽字的原始傳真件或電子信件才能予以處理。
- 經由電話收到的指控將記錄成文字，並在處理前送交投訴人確認或修改。將把投訴表發給投訴人供其填寫、簽名並寄回休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)處理。

收到投訴後，民權法案第六條協調員將確定其行政管轄範圍、可接受性以及是否需要補充資訊，並調查投訴是否具有合理依據。 如果投訴涉及休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 聯邦資助接受者的下屬接受者，休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 將行使行政轄權並調查及裁決該案。針對休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)本身的投訴可由休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 民權法案第六條協調員進行調查，或酌情轉呈德州交通部 (TXDOT)、聯邦公路管理署或聯邦交通管理署，按照其程序予以 適當處理。

投訴要被接受，必須符合以下條件：

- 投訴人必須在所稱事件發生後或知曉後 180 個日曆日內提出投訴。
- 指控必須涉及受法律保護的狀況如種族、膚色、原籍、性別、殘障或報復；或
- 指控涉及聯邦資助接受單位、下屬接收單位或承包單位，或若為 1990 年殘障美國人法案（ADA）項下之指控，則必須為向公眾開放之實體。

- 投訴人必須接受休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)行政當局做出之合理裁定（合理性由 H-GAC 決定）。

投訴可因以下理由撤消/不予受理：

- 投訴人 要求撤回投訴。
- 投訴人未能應一再要求提供處理投訴所需要的補充資訊。
- 經合理努力後無法找到投訴人。

如果確定事件不屬民權法案第六條範疇，將在收到投訴後 10 個工作日內向投訴人發出書面通知。如果事件被確定在民權法案第六條範疇內，民權法案第六條協調員將通知投訴人並在收到投訴後 10 個工作日內開始調查。

民權法案第六條協調員經與相關部門或下級資助接受單位磋商，將進行包括以下步驟的調查：

- 指控不平等對待的事實基礎
- 不平等對待發生時間和地點
- 有關各方之身份及諮詢情況
- 審閱所喲相關文件
- 從適當來源收集所有其他事實記錄

所有討論記錄及調查相關文件將由民權法案第六條官員保留在機密檔案中。將根據徹底調查的結果編寫一份報告，總結發現結果並建議適當糾正行動以及提出解決辦法。調查將在收到正式投訴後 60 天內進行及完成。調查報告將呈交休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)執行主任。

休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)將接受、拒絕或修改調查報告。將在收到上述調查報告後 30 天內向投訴人發出書面通知，告知調查結果及建議解決辦法。

如果投訴人希望上訴，其可以在書面決議收到日期後 30 天內提出上訴。任何相關方面可向民權法案第六條協調員提交資訊，以支持其重新考慮裁定的請求。民權法案第六條協調員和休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)執行主任將在審閱補充資訊及文件後十天內維持或推翻原裁定，並向投訴人發出書面通知。如果雙方均不請求重新考慮，則裁定即告最終定案。

休士頓- 蓋文斯頓地區理事會

知會公衆根據民權法案第六章應享有之權利

- 根據民權法案第六章，休士頓-蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 在運作其項目及服務時對種族、膚色及原籍不予考慮。任何人如果認為自己遭到民權法案第六章禁止的非法歧視對待，可向 H-GAC 提出投訴。
- 有關 H-GAC 民權計劃及投訴程序，請撥打電話 713-627-3200，發送電子信件至 titlevi.coordinator@h-gac.com，或親駕我們的行政辦公室，地址： 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77227-2777。若需更多資訊，請登錄網站 www.h-gac.com 查詢。
- 投訴人可直接向聯邦公共交通管理署提出投訴，可將投訴書寄至：Title VI Civil Rights Officer, 819 Taylor Street, Rm 8A36, Fort Worth, TX 76102。
- 如果需要以其他語言的資訊，請聯絡 713-627-3200。

休士頓-蓋文斯頓地區理事會 **投訴編號：** _____

民權法案第六章投訴書

1964 年民權法案第六章禁止在接受聯邦財務資助的項目與活動中基於種族、膚色或原籍的歧視。具體而言，民權法案第六章規定「在美國，在接受聯邦財務補助的任何項目或活動中，沒有人應因種族、膚色或原籍遭到排斥而不能參與，或被拒絕發給福利或受到歧視」（聯邦規定彙編第42篇第2000d節）。

民權法案第六章中之「環境公正」要素保證所有人都得到公平對待，並規定休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC)必須找出並適當解決其項目、政策及活動對少數族裔及低收入群體的偏高及不利影響。例如休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC) 應採取合理步驟確保英語能力有限 (LEP) 人士能夠真正利用休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC)提供的項目、服務和資訊。

休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC)在支持墨西哥灣岸區域領導人提供有效、協調和整合的多樣化交通解決方案以提高墨西哥灣岸區域全體居民社會與經濟生活品質的努力中，致力於確保無歧視交通。H-GAC的「合約遵守項目辦公室」負責民權合規及監督實物並落實公共交通服務及項目之物歧視條款。

姓名：	住所電話：
電子信件地址：	辦公室電話：
郵寄地址：	市名：
	州名： 郵遞區號：

請說明投訴基於理由：

☐ 種族 _____ ☐ 年齡 _____ ☐ 原籍_____

☐ 膚色 _____ ☐ 性別 _____ ☐ 殘障 _____

所稱歧視行為發生日期及地點： _____

（請納入歧視最早發生日期及最近發生日期）

據稱使您遭到民權法案第六條所禁歧視之人員姓名及職位：

您遭受到什麼歧視? 請描述所稱歧視行動、決定或狀況的性質。描述請盡量清晰說明當時情況並解釋您為何認為您所處的受保護狀況是受到歧視的要素。 請說明其他人如何得到不同於您的對待。（若有必要，可另增加附頁。)

法律禁止對任何人因其採取行動或參加行動來維護自己受法律並保護的權利而進行威脅或報復。除以上所稱歧視外，如果您感到遭受報復，請在以下說明情況。請解釋您認為因自己採取了什麼行動而招致所稱報復。

我們可與其聯絡取得更多資訊以支持或澄清所稱投訴的人士姓名（證人、同事、主管或其他人）：。（若有必要，可另增加附頁。）

姓名	地址	電話
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

您是否曾經或打算就以下任何事項提出投訴?如果回答為是，請提供投訴日期。請勾選所有適用項目。

☐ 美國交通部 _____

☐ 聯邦公路管理署 _____

☐ 聯邦公共交通管理署_____

☐ 聯邦合約遵規辦公室_____

☐ 美國平等就業機會委員會_____

☐ 美國司法部 _____

☐ 其他： _____

您是否已與休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC)代表討論過此項投訴? 如果是，請提供姓名、職位和討論日期。

就所稱歧視行為，您尋求何種整治或補救行動?

如果有任何您認補充對調查有幫助的更多資訊、文件、照片等，請提供 。

請在以下前名並註明投訴日期。***W如果投訴沒有簽名，我們將無法予以考慮。.***

_____ _____

投訴人簽名 日期

僅供辦公室填寫

投訴收到日期：_____	案件號 _____
處理人：_____	轉出日期：_____

轉至 ☐ USDOT ☐ FHWA ☐ FTA ☐ OFCCP ☐ 其他：_____

續頁：

公衆參與計劃

（封面）

公衆參與計劃

居民積極參與休士頓 - 蓋文斯頓地區交通規劃流程指南

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會編印
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston, TX 77027
電話：713-627-3200
傳真：713-993-4508

目 錄

I. **第 1 章 公衆參與計劃之目標** …… 1
導言
公衆參與計劃(PPP)之目的
目標宣言

II. **第 2 章 聯邦政府及德州政府之要求**.…… 7
SAFETEA-LU
第 12898 號總統行政命令（環境公正）
第 13166 號總統行政命令（語言協助計劃）
1990 年殘障美國人法案（修訂版）
第 13175 號總統行政命令（部落政府商議與協調）
聯邦法典節錄

III. 附錄 A: 統一規劃工作項目 (UPWP) 概述 …… 13

IV. 附錄 B: 交通規劃詞語彙編 …… 16

V. 附錄 C: 交通政策理事會會議公衆意見流程 …… 17

VI. 附錄 D: 交通改善項目（TIP）改進流程 …… 18

VII. 附錄 E:英語能力有限人群的語言協助計劃 …… 20

第 1 章
公眾參與計劃之目標

導言

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 為本地政府之志願組織，由 13 個郡的服務區組成並由董事會管轄。蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)還兼任涵蓋八郡的區域都市規劃組織(MPO) ，其中包括哈里斯(Harris)郡、布拉佐利亞(Brazoria)郡、錢伯斯(Chambers)郡、福遍(Fort Bend)郡、蓋文斯頓(Galveston)郡、利博蒂(Liberty)郡、蒙哥馬利(Montgomery)郡和沃勒(Waller)郡。

由八個郡組成的休士頓 - 蓋文斯頓區域

公眾參與計劃之目的

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 制訂此項公眾參與計劃 (PPP) 旨在確保實施公開規劃流程，以支持公眾早期與持續參與、公眾及時知會以及公眾充分了解重大交通決定之相關資訊。公眾參與計劃 (PPP) 將用做參與休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)公眾對交通事宜參與流程的指南。此為區域性工作之一部，旨在確保利益相關者之間連續、全面和協調的流程，為制訂及審議區域交通計劃及項目提供廣泛參與的機會。

公眾參與計劃 (PPP)的目標之一是幫助公眾了解各個機構在交付本區域交通基礎設施、計劃、項目及政策中所起的作用。本計劃附錄 A 中描述區域交通計劃 (RTP)、交通改善項目 (TIP) 及統一規劃工作項目 (UPWP)。

PPP 旨在促進瞭解及參與區域交通規劃流程。有許多機會可供公眾就計劃、項目及專案發表意見。公眾對交通計劃的參與逾多，計劃就更加完善。休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)希望本文件將便於及鼓勵公眾更多參與 ，為本區域開發出一個更完善的交通系統。

目標宣言

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC)將透過公眾參與流程達成以下目標：

目標 1： 就公眾參與活動盡量及早發出通知，以便公眾有充裕時間審議重大決定，包括有機會就採納區域交通計劃(RTP)和交通改善項目(TIP)以及任何必要修訂之提案發表意見：

- 就所有區域交通計劃及項目，公眾會議和聽證會的法律通知及其他付費廣告應在公眾意見徵求期結束前至少 30 天之前提交《休斯頓紀事報》(Houston Chronicle) 刊登。所有公眾聽證會之通知亦可提交《德克薩斯記事錄》(Texas Register)、適當的本地西班牙語裔、非洲裔及亞裔刊物以及各司法行政轄區當地報紙發布。

- 新聞發佈稿及媒體通知將交付印刷並發給廣播媒體、當選官員、立法議員 、公共交通人員、環保與居民團體、民間組織、公司行號與商會及圖書館。此外，所有最新公告均將刊登在 H-GAC 交通網站上。H-GAC 還將與本地編輯與寫作人士一起就當前交通與通行便利問題撰寫應時文章。

- 對交通改善項目(TIP) 的修訂將在交通改善項目(TIP) 更新之間進行。 在採納交通改善項目(TIP)修訂和更新之前將安排公衆會議及 30 天意見徵求期。

目標 2： 提供交通問題及流程相關資訊之及時通知與合理查詢管道；為居民提供機會，透過向公衆、利益相關者及政策制定者開放的公衆意見徵求流程，共同打造本區域未來之藍圖：

- 就區域交通規劃相關議題舉辦資訊研討會。這些研討會旨在就特定議題，如同行便利、智能交通系統 (ITS)、貨物運輸與安全問題、專案提交與實施及空氣品質，教育參加者。資訊研討會還提供手段，讓參加者能夠在非正式場合與氛圍中發表他們的想法和疑慮。資訊研討會視需要舉行。

- H-GAC 透過協調本區域內其他利益相關組織，得以更有效地推行外展。此類協調包括 H-GAC 赴利益相關者會議及委員會發表演示，以及提供有關 H-GAC 計劃、項目和目前專案之適當資訊。透過積極參加利益相關者會議，H-GAC 可利用這些機會取得有關交通活動的寶貴資訊並經常性參與討論該區域的交通需求。

目標 3： 利用可視化技術展示及介紹區域交通計劃 (RTP) 和交通改善項目(TIP)

- H-GAC 將採用網站、錄影、相片、圖件和/或互動地圖以及屆時可以採用的其他可視化技術及工具 。

目標 4： 以電子格式與手段（如互聯網）提供公共資訊；以各種格式、媒體和語言製作交通專案及項目相關資訊，以傳播到更大的讀者/聽衆群體：

- 向主要媒體定期更新 H-GAC 相關活動。在採納或批准對區域交通計劃 (RTP) 、交通改善項目(TIP)、統一規劃工作項目(UPWP)、公衆參與計劃(PPP)及其他區域性重要交通計劃或項目的重大修訂之前，以西班牙文和中文散發新聞發佈稿、媒體通知與會議通知，宣布公衆審議及意見徵求期。
- H-GAC 的公共資訊部中有具新聞報導、媒體關係及發布新聞公報經驗的工作人員，與記者合作報導交通活動，回應媒體採訪問題，提供簡報，召開新聞發布會及撰寫社論。

- 向所有已知利益相關者、關注者及媒體散發《願景通訊》(*The Vision Newsletter*) 及其他通訊出版物。製作專題通訊就特定議題提供及時資訊。所有通訊資料均可在交通部網站上查閱。

- H-GAC 將盡量利用電子信件散佈工作成果相關資訊。公眾也可在網站及印刷材料上找到以下電子信件地址，透過公眾資訊信箱提交意見：publiccomments@h-gac.com。H-GAC 將於當地政府、商會、公共交通機構和其他組織一起散發電子信件通知。H-GAC 將在公眾意見徵集表、網站及會議登記表上要求提供電子信件地址，以不斷擴大其電子信件散發名單。

- H-GAC 網站提供交通規劃活動最新相關資訊。該網站上提供即將舉行的會議列表。議程、會議材料和會議紀要一經完成，即會盡快加入網站。最後文件、文件草案或正在由公眾審議的文件草案部分將盡可能提供向公眾提供。網站透過電子信件連接為公眾提供機會表達其觀點和正式意見。

目標 5： 在方便的地點和時間舉行公眾會議：

- 除在辦公中心地點外，H-GAC 還在區域內各種地點舉行公眾會議 。這些公眾會議通常在週一至週五的上午或晚間召開。

- 公眾會議在採納計劃及項目之前舉行。形式多樣，可從開門會議到真實聽證會。H-GAC 工作人員參加這些會議，講解交通專案活動資訊及建議，並聽取公眾意見、討論或問題。公眾會議上取得的意見被視為正式公開記錄之一部分並登載在 H-GAC 網站 www.h-gac.com/taq 上。

- H-GAC 還經常主持事先安排的委員會會議。會議向公眾開放，歡迎公眾提出意見。交通政策理事會、技術顧問委員會、區域安全理事會和區域空氣品質規劃委員會例行及特別會議通常每月舉行一次，日程張貼在 H-GAC 網站上。這些會議的議程及錄音記錄公佈於各委員會的網站上。

目標 6： 對 RTP 和 TIP 制訂期間收到的公眾意見展示認真的考慮並做出積極回應：

- 對公眾意見的回應以常見問答(FAQ)之方式張貼於交通部網站上，或透過郵局信件或電子信件個別予以回應。H-GAC 工作人員將盡可能以精準

的資訊及時回應。所獲意見相關報告將納入最終運輸計劃並做文字記載用於公衆參與之目的。有關其他機構執行之計劃或項目的意見將轉給適當機構的人員或決策機構。

目標 7： 尋求及考慮現有交通系統在傳統上服務不足的人群，如低收入者、少數族裔和英語能力有限人群，這些人士可能面對無法利用所需服務的困境。審議專案，核實區域交通計劃 (RTP) 或交通改善項目(TIP)少數族裔或低收入人群造成的影響不至比例失調，其中包括但不限於在健康、環境、社會和經濟方面的影響。

- *老年人* – 所有公衆外展工作將使會議時間和地點便於前去參加，並與專門從事服務區域內老年人群的組織合作，以獲取盡可能多的意見回饋。

- *低收入者和少數族裔* – H-GAC 將做出必要的努力。瞭解低收入社區的需求，並確定如何透過交通選項來滿足這些需求。H-GAC 以採取措施確保 2035 區域交通計劃 (RTP)更新滿足聯邦政府在第 12898 總統行政命令第號準則中規定的所有環境公正相關目標。

- *行動困難/依賴公共交通* – H-GAC 將利用針對行動困難/依賴公共交通人群資料庫，透過公衆意見調查，借助本文中闡述的多種外展方法，積極主動地徵求此類人士的意見。

目標 8： 如果最終區域交通計劃 (RTP) 或交通改善項目(TIP)極大有異於 H-GAC 先前用於徵求公衆意見的版本，並造成有關方面無法根據公衆參與做出合理預見的新的材料問題，應提供更多讓公衆表達意見的機會。

- 在所有公衆會議上鼓勵公衆參加並提交意見。有興趣參加這些會議者也可要求將自己納入郵寄名單。公衆意見可在公衆會議上口頭發表，通過寫信、傳真、電子信件、意見卡或在線透過德州交通部公衆意見連接 publiccomments@h-gac.com 以書面形式提交。所有口頭證詞必須隨附書面證詞以確保獲得書面回應。

目標 9： 與全州範圍的交通規劃參與及商議流程協調。

- 本地通行便利管理走廊研究 – H-GAC 將於德州交通部(TxDOT)及州環保機構商議，以協調提議改善事項。

- 德州交通部 (TxDOT) 的全州 e-STIP 開發 – H-GAC 將確定其專案是否可與當地工作協調，以提高 H-GAC 和 TxDOT 資料庫改進的效率和有效性。

- 區域貨物流動研究 – H-GAC 將與德州交通部(TxDOT) 及其他區域性和全州貨運公會密切商議，以協調提議改善事項。

- 修訂與更新 TIP – H-GAC 與德州交通部(TxDOT)、FHWA 及 FTA 密切協調活動，以確保符合與遵守德州及聯邦規劃流程和要求。

- 颶風疏散援助服務 – H-GAC 將與德州交通部(TxDOT)及其他區域性和全州經濟管理機構密切協調規劃與實施工作。

目標 10： 定期審查公眾參議計劃(PPP) 程序及策略的有效性，以確保參與流程的充分性和開放性：

- H-GAC 將在我們的外展項目中納入改進的新衡量標準，定期評估公眾策略及技術的有效性。

- H-GAC 可使用直接郵寄問卷評估調查、焦點小組、個別訪談、在線調查和意見卡等形式來接受對公眾參議計劃(PPP)的評估意見。

- H-GAC 將記錄公眾參與制訂絞痛計劃及項目的情況，其中包括：
    1) 透過電子信件散發會議通知數量；
    2) 開門會議/資訊會議次數；
    3) 公眾會議次數/天數；
    4) 聆聽會/焦點小組會議次數；
    5) 郵寄名單上的地址數；
    6) 媒體報導數量，包括媒體通知數及報紙展示與廣告數；
    7) H-GAC 郵寄物品數；
    8) 教育材料數，包括專案列表、演示、 資訊單、聯絡表、 手冊等；
    9) 公眾意見報告收發數；以及
    10) 採用語種數。

第 2 章
聯邦政府及德州政府之要求

有多條聯邦與德州法律與規定指導都市規劃組織(MPO)的公衆參與努力並確保公衆意見納入其各種規劃及項目活動。H-GAC 的公衆參與計劃(PPP)必須符合以下要求：

安全、問責、靈活、高效、交通平等法案：立足於用戶的傳統 (SAFETEA-LU)

H-GAC 做為都市規劃組織，負責制訂及運用一份經過與相關利益方磋商並基於 SAFETEA-LU 原則的交通計劃。公衆參與計劃(PPP)中規定的參與程序包括一份擴大的利益相關方名單，有關各方均有機會就交通計劃及項目表達意見。SAFETEA-LU 的另一項要求是初稿及修訂後之公衆參與計劃(PPP)在被都市規劃組織(MPO)採納之前，必須留有至少 45 個日曆日的公衆意見徵求期（聯邦法典彙編 CFR 450.316 (a)(3)）。H-GAC 服從關於修訂版公衆參與計劃在採納之前須有 45 天公衆意見徵求期的要求。

第 12898 號總統行政命令 – 聯邦解決少數族裔群體及低收入群體環境公正之行動

第 12898 號總統行政命令要求找出並解決對少數族裔及低收入群體人類健康或環境極度畸形及有害之影響，以實現環境公正。自民權法案第六章確立以來，地方、州及聯邦專案中均考慮到「環境公正」。民權法案第六章第 42.104 節及相關立法要求聯邦機構確保在接受聯邦財務補助的任何項目或活動中沒有人基於種族、膚色、原籍、年齡、性別、殘障或宗教遭到排斥而不能參與，被拒發給福利或受到歧視。

1964 年民權法案第六章 聯邦法典彙編第 49 卷 21 節）指出「在美國，在接受聯邦財務補助的任何項目或活動中，沒有人應因種族、膚色或原籍遭到排斥而不能參與，或被拒絕發給福利或受到歧視」。H-GAC 民權法案第六條協調員負責發起及監督民權法案第六條相關活動，編寫要求的報告，並承擔聯邦發電彙編(CFR)第 200 卷及第 49 卷 21 節要求的其他責任。

根據第 12898 號總統行政命令就都市規劃組織(MPO) 在環境公正方面為其設定之準則 ，H-GAC 將爭取：

- 根據 1964 年民權法案第六章及 1987 年民權恢復法案(PL 100.259)的規定，保證沒有人應在任何計劃或活動中基於種族、膚色、原籍、收入、性別、年齡及殘障被排斥於參與之外，被拒發給福利或受到其他形式的歧視；
- 致力於實行開放，包容性公衆參與流程，並確保其交通規劃及項目活動（包括與公共交通相關之服務）無歧視行為；
- 確保所有群體，包括少數族裔及低收入居民，能夠全面參與區域交通規劃流程，並有充分便利，享受交通設施及服務；

- 透過公衆意見調查，探索少數族裔社區中的交通需求；
- 讓少數族裔社區 和殘障人士（來自紅十字會、United Way、退伍軍人管理署等組織）參與交通規劃流程並在委員會中起領導作用；
- 在少數族裔及殘障人士聚會或出入場所，如圖書館、自助洗衣房、公車站、雜貨店、診所、二手貨商店等）張貼公衆會議廣告海報；
- 在對少數族裔社區方便的時間和地點舉行會議，便於上述人士前來開會，最好在公交路線附近，時間在上午或中午；
- 以口頭及書面方式，用英語以外的語言溝通；
- 考慮到接待公衆時的特別需求，如語言翻譯、殘障人停車、輪椅坡道，以及
- 在做出決定和專案付諸實施後，對少數族裔社區進行公衆會議會後跟進意見調查。

第 13166 號總統行政命令 – 改善英語能力有限 (LEP)人士利用服務的便利性

第 13166 號總統行政命令要求聯邦機構審視其提供的服務，確定英語能力有限(LEP)人士的服務需求，並制訂及實施一個提供這些服務的系統 ，以使英語能力有限(LEP)人士能夠真正利用到這些服務。總統行政命令還要求聯邦機構採取行動，確保接受聯邦財務補助的單位向英語能力有限(LEP)申請人及受益人提供真正的通行便利。

為協助聯邦機構履行其職責，美國司法部發布了「政策指導文件 - 2002 年 LEP 指南」 。該指導性文件規定了聯邦財務資助接受單位必須遵守的合規標準，以確保其通常以英語提供的項目及活動能夠為英語能力有限(LEP)人士所利用，從而不至構成基於原籍的歧視，違反人權法案第六章所禁止的原籍歧視。H-GAC 遵守該項指導準則已反映在語言協助計劃(LAP)中，請參見本文**附錄 E。**

1990 年殘障美國人法案（修訂版）

1990 年殘障美國人法案(ADA)規定在服務開發與改善時必須有社區參與，尤其是殘障人社區的參與。休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC) 透過其殘障美國人法案(ADA)計劃與政策，充分遵守這些要求，使會議室設施便於殘障人士通行，提供輪椅坡道、以盲文標示的房間和樓層號碼以及便於輪椅進出的廁所和電梯。

休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC)採用以下準則來促進殘障人士參與交通活動：

- 在便於殘障人士通行的設施中舉行會議、公共聽證會以及正式活動；
- 在會議與活動通知中納入有關殘障人特殊接待要求的文字。憑藉至少 24 小時前提出要求，可提供此類特殊接待需求；
- 需要在休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC)會議及活動中安排殘障美國人法案(ADA)接待的人士可在活動前 24 小時致電 713-627-3200。

休士頓-蓋文斯頓地區理事會(H-GAC) 可與公共交通利益相關者合作為殘障人士提供赴辦公室參加公衆會議及活動的交通。

第 13175 號總統行政命令 – 與部落政府的磋商與協調

第 13175 號總統行政命令指出「在制訂及實施涉及印第安人部落的政策時，各機構應建立與部落官員的經常性及實質性磋商與合作，以減少對部落施加的無端命令。」

有七個美洲印第安人部落表示了對八郡 MPO 規劃區域的興趣，雖然並無部落政府位于該區域內。都市規劃組織(MPO)將應部落領袖的要求，以積極姿態保持部落政府瞭解影響其地理區域的重大決定。都市規劃組織(MPO)將繼續與原住民美洲印第安人部落領袖就共同關心的事項保持溝通。

聯邦法典彙編節錄 – 公衆參與計劃(PPP) 應由都市規劃組織(MPO) 經與所有有關方商議後制訂，並在最低限度上明確闡述以下法規之程序、策略及所期望之結果：

聯邦法典彙編(CFR)第 23 卷 §450.316 (b)

(1) 在制訂區域交通計劃(RTP) 和交通改善項目(TIP) 時納入公衆積極參與流程，提供完整的信息、及時的公開通知、全面瞭解關鍵決定及支持公衆及早及持續參與，並達到以下要求與標準：

i) 要求在最初採取公共參與流程前有至少 45 天的公衆意見徵求期；

ii) 向受交通計劃、項目及專案（包括但不限於市中心及當地行政轄區相關事宜）影響的居民、有關機構、交通機構員工代表及其他利益相關方面及社區群體，及時提供關於交通問題和流程的資訊；

iii) 在涉及聯邦建造的公路及公共交通項目相關事宜時，向公衆提供用於制訂計劃和交通改善項目(TIP)及開放式公衆會議的技術與政策資訊；

iv) 要求就關鍵決定事項，包括但不限於計劃和交通改善項目(TIP)的批准，提供詳細公衆參與活動通知及充裕的公衆審議和發表意見時間；

v) 對規劃與項目開發流程中獲得的公衆意見明確表示予以考慮並做出回應；

vi) 瞭解及考慮現有交通系統在傳統上服務不足的群體，包括但不限於低收入和少數族裔家庭；

vii) 當透過美國環保署(EPA)遵規要求的公眾參與流程或機構間磋商流程收到對交通計劃草案或交通改善項目（包括財務計劃）的大量書面及口頭意見時，這些意見的總結、分析和處理報告應納入最終計劃與交通改善項目(TIP)，並成為其一部份；

viii) 如果最終交通計劃或交通改善項目(TIP) 大為不同於都市規劃組織(MPO) 提交公眾審議的版本，並造成有關方面無法從公眾參與中預見的新的材料問題，應提供額外機會徵求 對計劃及交通改善項目(TIP) 修訂版本的意見；

ix) 公共參與流程應由都市規劃組織(MPO) 定期審查其有效性，以保證流程對所有人完全開放；

x) 與對所有其他都市規劃組織 (MPO)的必要程序一樣，在交通管理區(TMA) 進行排放位達標審查時，這些程序將由聯邦公路管理署(FHWA) 和 聯邦公共交通管理署(FTA)審查，以保證都市規劃組織 (MPO) 決策流程完全開放；。

xi) 只要條件許可，都市公眾參與流程應與全德州的公眾參與流程協調，以利於公眾對問題、計劃及項目的考慮並減少冗餘及成本；

(2) 應符合 1964 年民權法案第六章及各州根據聯邦法典彙編 (U.S.C) 第 23 卷第 324 節與第 29 卷第 29 節執行的民權法案第六章保證條款，以保證在任何從美國交通部接受聯邦資助的項目中沒有人會因種族、膚色、性別、原籍或殘障而被排除在參與之外，無法享受福利或遭受其他形式的歧視；

(3) 瞭解遵守 1990 年殘障美國人法案（出版物 L.101-336, 104 Stat. 327 修訂版）以及美國交通部「殘障人交通」規定（聯邦法典彙編 CFR 第 49 卷第 27、37 及 38 節);的必要行動；

(4) 向交通、合乘、停車、調通安全及執法機構、通勤鐵路操作人員、機場及港口當局、路橋收費單位、適當的私人運輸業者以及適當市政官員提供參與機會；以及

(5) 向當地、州和聯邦環境資源及許可證機構提供參議機會。

聯邦法典彙編(CFR)第 23 卷 §450.322

(c) 根據§450.316(b)(1) 要求，在交通計劃得到都市規劃組織(MPO)批准之前，公共官員（包括當選官員）和居民必須有充分的機會參與其制訂。此類程序應包括各利益相關方（包括有關公共機構、交通機構員工代表及私人交通業者）在計劃制訂/更新流程早期階段的參與。這些程序應包括提議計劃的公佈或其他可供公眾審議及提出意見的方法。在廢氣排放

控制未達標的交通管理區(TMA)，每年應有至少一次正式公眾會議的機會供利益相關方和一般公眾審議規劃假設及計劃制訂流程。程序中還應包括公佈批准的計劃或以其他方式做為資訊公佈於眾。

聯邦法典彙編 (CFR)第 23 卷 §450.324

(c) 必須根據§450.316(b)(1) 的要求提供合理的機會讓公眾表達意見；在廢氣排放未達標的交通管理區(TMA)，必須有機會舉行至少一次正式公眾會議。這次公眾會議可與§450.322(c) 要求的公眾會議合併舉行。提議的交通改善項目(TIP) 應公佈或以其他方式供審議及提出意見。同樣，批准的交通改善項目(TIP) 也應公佈或以其他方式做為資訊公佈於眾。

附錄 A – 統一規劃工作項目 (UPWP)

統一規劃工作項目(UPWP) 每兩年一次由都市規劃組織(MPO) 在州和地方交通規劃機構配合下制訂。統一規劃工作項目(UPWP) 描述將在當前財務年度中進行的交通計劃和項目，以及與交通相關的空氣品質規劃活動相關，不論資金來源或活動有哪個機構執行。許多此類規劃活動可演化成為將來的交通專案。統一規劃工作項目(UPWP)在採納前，須有一個30天的公衆意見徵求期。

統一規劃工作項目(UPWP)採納前進行的公衆外展活動將記載入統一規劃工作項目(UPWP)附錄 H。目前的統一規劃工作項目(UPWP) 文件可見於H-GAC 網站 www.h-gac.com/taq「計劃與項目」欄中。

統一規劃工作項目 (UPWP) 的規劃活動：

1. 行政管理 – 闡述在整個交通管理區(TMA)範圍內支援交通規劃流程和主持機構間合作與協調的H-GAC人員所提供的行政支援及政策制訂活動。此項任務也記錄用於所有人物及利益相關方的公衆外展工作。
2. 資料開發 – 闡述產生或收集關鍵交通資料的規劃活動。
3. 近程規劃 – 從事近程規劃活動，包括制訂交通改善項目(TIP)、區域智能交通系統，以及進行次區域或郡層級的通行情況調查研究以及運營規劃。
4. 遠程規劃 – 闡述制訂遠程交通計劃 (RTP)的規劃活動，並包括一項區域性自行車與行人規劃活動的願景演練與延續。
5. 特別調查研究 – 包括對區域內安全、保安、聯運及航空問題，主要走廊通道的研究/分析以及更新區域機場空域系統計劃(RAASP)的一次性特別規劃調研。

都市規劃組織(MPO)計劃在統一規劃工作項目(UPWP)接下來的兩年中完成以下大型規劃活動 ：

主要規劃活動	執行結果
制訂公共資訊交換及教育項目，提高公衆興趣及促進公衆參與交通與空氣品質規劃活動	各種形式的公共資訊材料與互動，包括 電子信件、郵件、手冊、網站、意見調查等；與媒體和當地新聞出版物的合作
制訂2013年-2014 年交通改善項目(TIP)	根據需要向聯邦、州和當地交通利益相關者提供專案編制及實施相關資訊；跟蹤專案實施狀態[專案監督]並臨時更新專案列表 ，維持由各類發起人提交的專案歷史紀錄，以納

	入區域交通項目(RTP) 和 交通改善項目(TIP) 專案資料庫；分析目前交通改善項目(TIP) 提議修訂的合規影響、財務影響及行政管理改變
制訂 2040年區域交通計劃 (RTP)	就20104年區域交通計劃 (RTP)徵集意見建立積極主動的公眾參與流程、加強的公共信息推廣、給予績效的評估標準以及對有關居民的資訊跟進及回饋
建立新的交通改善項目(TIP)和區域交通計劃 (RTP)追蹤系統	繼續開發與改進在綫TIP/RTP專案資訊資料庫，使成員機構實現強化專案追蹤和使用
次級區域規劃行動	與福遍郡、北布拉佐利亞郡及大休士頓西部社區合作合作制訂整合亞區域土地使用及交通計劃，協助和區域交通計劃 (RTP)開發專案；與休士頓METRO公交服務區的社區及機構合作，制訂將自行車與行人設施與公共交通路綫連接的計劃；與大休士頓東區管理區及休士頓市合作進行次級區域通行便利性調研
制訂區域事故管理計劃及評估	評估目前的事故管理項目與做法，確定其對交通堵塞和安全的影響，如何撥發資金，如何 擴展延伸至區域內其餘地區，以及如何向公眾宣傳與推動此概念
制訂區域自行車道計劃	對當地政府及其他交通機構的技術協助將有助於找到關於自行車與行人的問題、機會需求和障礙；維持最新的區域自行車系統計劃將透過制定將GIS及來自當地政府的其他資訊（提供便於查閱，從而便於經常更新的地圖）標準化的流程，了解現有和計劃的自行車設施、系統缺口和未來的設施需求。

制訂遠程交通安全計劃	鼓勵安全教育、有效執法、安全工程、緊急服務活動和基礎設施投資，以幫助減少區域內交通撞車、受傷和死亡的數字及嚴重程度；發現與監視安全問題 ；在危險高發地點實施道路安全改進，以及支持其他社區和機構的安全工作；分析和報告車輛撞毀資料，與專項交通安全委員會及團體合作
完成通行便利管理調研	實施對德克薩斯市 FM 1764 公路、昂伯爾市 BF 1960公路、蒙哥馬利郡 SH 105公路和密蘇里市FM 1092 公路的改造建議
完成區域貨物移動調研	啓動和保持對當地貨運公司的實質性外展，並在規劃者和一般公衆之間建立合作意識和專長分享；確定與貨運顧問委員會的協調
空氣品質合規	按照TIP、RTP 和/或SIP 進程表的需要進行合規分析；找到控制策略與政策，確保八郡休士頓-蓋文斯頓-布拉佐利亞未達標地區的途中機動車輛排放源符合聯邦污染標準及州實施計劃(SIP) 要求；定義策略實施可能造成的區域影響，以及將目前的一小時未達標指標及八小時未達標指標加入建立運輸合規排放預算可能導致的制裁後果；通過展示專案及合約項目協助實施SIP 策略
聯運終端調研（第2 階段和第 3階段)	加強客運即貨運水陸空聯運交通系統的整合與連通，包括公共及私人業者提供的服務；TIP 和RTP 支持專案，如市中心聯運終端將在一個站臺中連接各種交通方式

規劃與機構間合作與磋商

本文件所述許多活動支持州政府和地方政府機構、交通服務業者、運輸業者及貨運公司和區域內居民之間的合作與協調決策流程。透過這些利益相關者的合作，這些規劃工作的成果將使本區域受惠於更大的通行便利。

附錄 B – 交通規劃詞語彙編

ADA	1990 年殘障美國人法案
AERCO	地區減少廢氣排放信用組織
CAAA	清潔空氣法令修訂案 （ 1990 年及其後年份）
CFR	聯邦法規彙編
FHWA	聯邦公路管理署
FTA	聯邦公共交通管理署
H-GAC	休士頓-蓋文斯頓地區理事會
MAP-21	廿一世紀推進交通法案
METRO	哈里斯郡都市公共交通管理局
MCS	大型走廊研究計劃（前名大型投資研究計劃）
MPO	都市規劃組織
NHTSA	全國公路交通安全管理署
PPP	公衆參與計劃
RAQPC	區域空氣品質規劃委員會
RTP	區域交通計劃
SIP	德州實施計劃
STIP	全州交通改善項目
TAC	技術顧問委員會
TCEQ	德克薩斯環境品質委員會
TIP	交通改善項目
TMA	交通管理區
TPC	交通政策理事會
TxDPS	德州公共安全部
TxDOT	德州交通部
UPWP	統一規劃工作項目
USC	美國聯邦法典
US DOE	美國能源部
US DOT	美國交通部
US EPA	美國環境保護署

附錄 C - 交通政策理事會會議公眾發表意見程序

交通政策理事會(TPC) 鼓勵公眾就與區域交通規劃有關的任何及一切事項發表意見。為保證所有希望向交通政策理事會表達意見的居民之公平及平等機會起見，特訂立以下公眾意見提交程序：

針對議程項目之公眾意見
與議程項目有關之公眾意見將被允許在會議開始時在議程業務部分之前發表。意見發表限三(3)分鐘，申請人必須在會議開始至少五(5)分鐘前簽到。每次會議每人保留登場時間不得超過一次。如果有的人士希望對不止一個議程項目發表意見，可在分配給其的規定時段內闡述對一個以上議題的意見。議程及會議簽到表將在會議開始前至少十五(15)分鐘內準備就緒可供使用。

其他公眾意見
其他與議程所列業務無關之公眾意見必須在常規會議之前二十一(21)天之前提呈交通政策理事會主席並由其決定是否納入議程。如果獲准納入議程，意見發表時間限十(10)分鐘。

要求送交此類演講，應投遞以下地址：

Chairman
Transportation Policy Council
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227

書面意見
交通政策理事會(TPC) 歡迎與議程項目或其他區域交通規劃問題相關的書面意見。書面意見篇幅若超過標準紙張(1/2" x 11") 三(3)頁，必須提供二十五(25) 份副本。書面意見應寄給交通政策理事會(TPC) 主席，地址見上。

應邀發表的意見
交通政策理事會可在會議進行中隨時邀請聽眾發表意見.

需要的資訊
需要發表口頭或書面意見的人士以下資訊：

1. 全名
2. 所屬團體（若有團體）
3. 郵寄地址及電子信件地址
4. 要討論/解決的議程項目或議題

附錄 D -- 交通改善項目(TIP) 修改程序

交通改善項目 (TIP)之採納與修訂

交通改善項目 (TIP)作為區域交通計劃的主要實施工具，其採納與修訂是都市規劃組織(MPO)公眾參與流程的關鍵組成部份。

每兩年一次，透過交通實施機構、服務供應商和公眾之間的合作流程制訂一個新的交通改善項目 (TIP) 。該流程由 H-GAC 經由其技術顧問委員會 (TAC) 和指定的分委員會執行。在交通政策理事會(TPC)最後審查及批准之前，舉行公眾會議 介紹新的服務供應商和公眾之間的合作流程制訂一個新的交通改善項目 (TIP) 並設定一個不少於 30 天的意見徵集期。

鑑於交通專案和服務交付是一個動態的過程，在兩年一度的更新之間經常要對交通改善項目 (TIP) 做出修訂。這些修訂也需要經過公眾審議，其公眾參與的程度則取決於提議修訂之重要性。

輕微修訂（稱之為行政修改）由都市規劃組織 (MPO) 主席批准並知會交通政策理事會 (TPC) 或提出意見。所有其他修訂則要求經技術顧問委員會 (TAC)審查及推薦後由交通政策理事會(TPC) 批准。

如若提議的修訂可能影響到區域內之大部交通公眾， 即被劃為重大修訂，應通知公眾並給予公眾發表意見的機會。

雖然對交通改善項目 (TIP) 的修訂通常系應專案發起者之要求，但修訂之提出絕不可能未經事先知會專案發起者。在所有情況下，對交通改善項目 (TIP) 的修訂，包括行政修訂，均須德州交通部(TxDOT)批准。

下頁圖表詳細列出對交通改善項目 (TIP) 提議修訂的處理流程。

表 1. 批准的責任			
修訂類型	MPO[+]主任	TAC	TPC
一、採納 TIP	------	推薦	批准
二、修訂 TIP			
(1) **添加或刪除專案及階段**			
(a) 添加或刪除任何專案	------	推薦	批准
(b) 添加或刪除少於 500 萬美元的專案階段	批准		
(c) 添加或刪除等或超過 500 萬美元的專案階段	------	推薦	批准
(d) 合併兩個或多個現有專案或階段	批准	------	------
(e) 其他：	------	推薦	批准
(2) **規模或成本變化**			
(a) 少於或等於階段的 25%或不到 50 萬美元	批准	------	------
(b) 超過階段的 25%及多於 50 萬美元	------	推薦	批准
(c) 因規模變化而需要重新計算非豁免專案系統層面上的空氣品質舒適度	------	推薦	批准
(d) 其他規模重大變化	------	推薦	批准
(e) 其他 規模較小變化	批准	------	------
(3) **資金來源變化**			
(a) 在聯邦資金來源之間的變化	批准	------	------
(b) 從聯邦資金來源變為非聯邦資金來源	------	推薦	批准
(c) 從非聯邦資金來源變為聯邦資金來源	------	推薦	批准
(d) 任何其他資金來源變化	批准	------	------
(4) **日程變化**			
(a) 日程變化前後，所有受影響的階段都在 TIP 的四 年期限內	批准	------	------
(b) 任何其他日程變化	------	推薦	批准
[+] *MPO 主任可自行選擇延後對 TAC 和 TPC 的行政修改。*			

表 2. 公衆審議及意見	
一、採納 TIP	在交通政策委員會(TPC)採納 TIP 之前舉行公衆會議並安排不少於 30 天的公衆意見徵求期。在 TIP 制訂流程中，以非正式方式向公衆提供表達意見的補充機會。
二、修訂 TIP	
(A) 重大修改 * (TPC)	在 TPC 採取行動之前將對 TIP 的重大修改在 H-GAC 網站上發布，並要求之前舉行公衆會議並安排不少於 10 天的公衆意見徵求期。在 TAC 和 TPC 會議上可提供補充意見。詳見附錄 C。
(B) 其他修改 (TPC)	對 TIP 的其他修改透過 TAC 和 TPC 會議文件提供給公衆審議。附錄 C 中有關於在 TPC 會議上發表公衆意見的詳細說明。
(C) 行政修改(MPO 主任)	行政修改並不特別需要公衆在 MPO 主任行動之前的參與， 但將透過 TPC 會議文件提供給公衆審議。附錄 C 中有關於在 TPC 會議上發表公衆意見的詳細說明。
重大修正指對 TIP 所做以下修改 :	
(a) 給 TIP 增加或從 TIP 撤消超過 1,000 萬美元或等於 1,000 萬美元的專案或專案階段。	
(b) 給 TIP 增加或從 TIP 撤消總價值超過 2,500 萬美元或等於 2,500 萬美元的數個專案或專案階段。	
(c) 提議的成本變更要求另一個專案推遲超出 TIP 的四年期限。	
(d) 提議的變更幅度要求重新計算非豁免專案在系統層面上的空氣品質舒適度。	

附錄 E – 英語能力有限群體之語言協助計劃 (LAP)

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 做為接受聯邦財務自主的機構，旨在在其策略規劃工作中利用此語言協助計劃 (LAP) ，以確保項目之長期及短期目標針對其所服務或接觸之人群。這些人群中也包括那些所謂英語能力有限 (LEP) 的群體。

英語能力有限 (LEP) 的個人，英語非其主要語言，其讀、說、寫或理解英語的能力有限，應在獲取特定類型的服務、福利或場合下獲得協助。

休士頓 - 蓋文斯頓地區理事會 (H-GAC) 致力於在其交通規劃的公衆參與流程中納入環境公正及民權法案第六章精神，納入傳統上現有交通服務不足或缺乏交通服務的群體。這些群體包括但不限於低收入者、少數族裔、年長者、殘障者、部落政府及青少年。將識別此類群體並採用各種策略使資訊方便易懂，從而滿足其需求。

第 13166 號總統行政命令

為遵守第 13166 號總統行政命令，H-GAC 已更新其公衆參與計劃，在其中納入了所有群體的參與準則，以改善英語能力有限(LEP)人士對服務的利用。H-GAC 還創建了「環境公正」群體專用資料庫，使這些人士隨時瞭解與其有切身關係的公衆會議 與專案。

民權法案第六章及環境公正

環境公正 (EJ) 是規劃流程的一個重要部份，在規劃的所有階段均應予以考慮，包括所有涉及公衆的計劃與活動、區域交通計劃 (RTP)、交通改善項目(TIP)、全州交通改善項目(STIP) 以及統一規劃工作計劃(UPWP) 的製訂。真正整合和有效的規劃流程應積極考慮及推廣其專案及專案組合、全盤計劃以及政策決定中的環境公正。

H-GAC 已採取步驟確保 2035 區域交通計劃 (RTP) 更新版符合第 12898 號總統行政命令「聯邦解決少數族裔及低收入群體環境公正之行動」中規定的一切聯邦政府環境公正目標。H-GAC 民權法案第六章及環境公正外展活動的主要目標是增強都市規劃實務的意識及促進、鼓勵和保障傳統上服務不足群體積極參與交通決策流程。H-GAC 透過公佈都市規劃實務，可制訂和應用創新的方法以達到下列目的 ：

- 擴大公衆參與流程以提高對低收入及少數族裔家庭需求之外展、回應及總體敏感度，以及
- 利用現有分析工具確定交通計劃、項目和專案對低收入及少數族裔家庭在人類環境、自然環境、工作機會及其他活動方面之福利及影響的合理性，以及給這些群體帶來之後果。

鑑於收費已成為我們主要交通網路的一部分，H-GAC 加強瞭解交通對「環境公正」社區的影響，完成了對收費道路之累積及間接影響的分析。

識別英語能力有限 (LEP) 群體及其服務狀況

都市規劃組織(MPO) 服務涵蓋的地區住有超過 580 萬人口（據 2010 年人口普查統計）。該服務區居民的族裔、教育背景、能力和所說主要語言相當多元化。對於那些英語能力有限(LEP)的居民，為將資訊傳達給每一個人，必須 以居民的主要語言提供合理的協助。本文件將提出一個計劃，闡述 H-GAC MPO 將如何確保語言問題不成為所有需要獲得公共資訊者的障礙。

墨西哥灣岸區域大多數英語能力有限 (LEP) 都以西班牙語為主要語言。也還有一些地區通常講其他語言，如越南語和中文。墨西哥灣岸居民中有小得多的一部分居民講各種亞洲語言。會說英語的人中有很大比例還會講一種或數種外國語言。

根據美國交通部的指導，建議採用一種四要素分析法來評估所需語言協助措施的程度，以確保能夠有效幫助英語能力有限 (LEP) 人士。在此語言協助計劃 (LAP)將以四要素分析法為工具，分析在交通規劃及項目實施期間如何解決英語能力有限 (LEP)的需求。

要素 1：在合格服務群體中 接受服務或接觸到的英語能力有限 (LEP) 人數或比例是多少

2009 年美國社區初步調查資料表明，在墨西哥灣岸區域，五歲以上居民中有至少 987,571 人說一種外語。這些居民中有超過一半人英語說的不好。初步估計表明，英語能力有限 (LEP) 居民增長比例高於八郡區域總體人口增長率。然而，該區域的絕對增長較高。以哈里斯郡為例，該郡從 2000 年到 2010 年人口增長了 20%，但英語能力有限 (LEP) 居民人數增長率為 34%。德克薩斯州英語能力有限 (LEP) 居民總體增長率為 23%。 而全州人口總體增長率為 19%。

表 1. 休士頓都市規劃區（MPA)八郡的英語能力有限(LEP)群體

都市規劃區(MPA) 總人口		都市規劃區 (MPA) 英語能力有限 (LEP) 總人數	英語能力有限 (LEP) 人數在總人數中所佔%	都市規劃區(MPA) 講西班牙語總人數	講西班牙語人數在總人數中所佔%	都市規劃區中 (MPA) 講亞洲語總人數	講亞洲語人數在總人數中所佔%
2000 人口普查統計	4,669,571	665,310	14.25%	1,073,616	22.99%	147,993	3.17%
2009 美國社區調查	5,329,507	987,571	18.53%	1,551,004	29.10%	240,469	4.51%
% 變化	14.13%	48.44%		44.47%		62.49%	

資料來源: 2009 年美國社區調查 www.census.gov 及 2010 年人口普查統計。

英語能力有限 (LEP) 的劃類標準是任何人其主要語言不是英語，而且其表示自己說英語的能力為「還行」、「不行」或「完全不行」。

2009 年美國社區調查(ACS)中沒有錢伯斯、利博蒂和沃勒三郡的英語能力有限(LEP) 資料,而在「美國實況」(American Fact Finder)中，「在家講英語以外的語言」被用做表示英語能力有限(LEP)。

休士頓都市規劃區 (MPA) 由布拉佐利亞、錢伯斯、福遍、蓋文斯頓、哈里斯、利博蒂、蒙哥馬利郡和沃勒八郡組成。

意識到低文化程度也可能造成英語能力有限(LEP)，我們也分析了美國教育部、教育科學研究所、全國教育統計中心的資料（見表 2）。該項研究使用的是 2009 年 16 歲以上人口估計數字。被認爲缺乏基本文化技能的個人或者測驗分數低於底綫，或因語言障礙無法接受測驗。研究發現全州有 19%人口缺乏基本文化技能。在八郡區域內，16%人口缺乏基本文化技能。

表 2. 八郡區域缺乏基本文化技能人口百分比+

地點	人數 ●	缺乏基本文化技能人口比例♦
德克薩斯州	**14,426,233**	**19%**
八郡都市區	**5,800,000**	**16%**
布拉佐利亞郡	161,882	13%
錢伯斯郡	18,276	12%
福遍郡	234,905	24%
蓋文斯頓郡	179,288	13%
哈里斯郡	2,376,786	21%
利博蒂郡	45,766	16%
蒙哥馬利郡	205,447	11%
沃勒郡	21,092	20%

+ 資料來源：: 美國教育部、教育科學研究所、全國教育統計中心、全國成人文化程度評估
● 2000 年人口普查統計- 家庭中 18 歲以上 人數
♦ 2003 年百分比估計

要素 2：英語能力有限(LEP)人士對項目、活動或服務參加頻率
大多數與公眾及英語能力有限(LEP)人士的接觸係透過其提交給 H-GAC 交通及空氣品質網站、在綫公共資訊信箱、季度公眾會議,、委員會每月公開會議以及公眾外展活動之意見。所有調查人員均對其意見提供電子信件回執、電話或信件確認收訖。借助工作人員幫助幫助充當譯員以及在一切可能的情況下，對調查人員的回復均使用其母語。

要素 3：項目、活動或項目所提供服務之性質和重要性
H-GAC 都市規劃組織(MPO)負責八郡區域交通計劃，包括一份 20-30 年交通投資規劃文件、一個四年交通改善項目 (TIP)、一個規定每年所需執行任務的三年統一規劃工作項目 (UPWP) ，以及一份制定及實施運營及旅行需求策略以改善交通系統性能的通行便利管理計劃。為此，H-GAC 必須確保所有人口群體均能參與決策流程或有機會發表意見。

H-GAC 還負責制訂及實施計劃、政策和項目，減少與交通相關的廢氣排放，防止廢氣因八郡區域未達標而導致形成臭氧。H-GAC 計劃必須顯示交通合規，符合 1990 年清潔空氣法令修正案。

要素 4：語言協助接受人的可用資源及成本
所有語言協助必須向英語能力有限(LEP)人士免費提供，不收取任何費用，但要求特別協助、口譯或翻譯服務者需要在公眾會議或活動至少兩整天之前知會 iH-GAC 工作人員，以便更好滿足其需要。

H-GAC 向英語能力有限(LEP) 居民提供數种出版物及服務。所有德州交通部通訊、手冊、會議通知和網站公告均附有說明，告知如何索取非英語的資訊譯文。都市規劃組織(MPO)曾不止一次公佈以三種語言編印的在線調查問卷，以獲取對區域交通計劃 (RTP)財務計劃的意見。宣傳公衆會議的廣告以三種語言（英文、西班牙文、越南文）刊登 在當地雙語報紙上。公衆會議有語言口譯服務。此外，H-GAC 還有數位雙語工作人員會講西班牙語、華語、越南語及一些亞洲語言。如果要求，H-GAC 工作人員也可使用外聘諮詢翻譯服務或電話翻譯服務來翻譯公衆外展材料。

向英語能力有限(LEP)居民提供服務的計劃

H-GAC 工作人員意識到，為向英語能力有限(LEP)居民提供服務，首先必須能夠與這些居民以他們流暢的語言溝通。此外，工作人員必須確保所提供的語言服務必須足以與居民充分溝通，讓他們獲得滿足這些需求的服務。H-GAC 以此為目標，打算採取以下措施，確保英語能力有限居民能夠合理使用服務。

1. H-GAC 工作人員將採取步驟，確保英語能力有限人士能夠登錄其網站。

2. H-GAC 工作人員將確保英語能力有限人士能夠得到其市場推廣及外展材料。

3. H-GAC 工作人員將制訂標準及準則，確保在八郡交通規劃區內語言不成為獲得服務的障礙。雖然將在具體政策中規定標準和準則，本計劃現將若干廣義概念列出如下:

    - H-GAC 的交通部工作人員將負責確定 H-GAC 資料庫管理系統中所列之常用口語語言，並利用該資訊補充 H-GAC 所收集之 2010 年人口資訊。
    - 鑑於西班牙語是絕大多數英語能力有限居民所用之語言， H-GAC 將在必要時要求使用口譯人員。良好的翻譯服務必須具備對文化敏感性的認知和專門的翻譯技能，同時也取決於表達其願望之居民掌握其所用語言的能力。
    - 由於有大量語種並不被廣泛使用但卻可能是某些居民的首選語言，H-GAC 工作人員也可用其他翻譯服務公司提供協助。此外，H-GAC 工作人員還可利用低收費或免費的本機構譯員或社區翻譯人員。
    - H-GAC 對常用文件將採用西班牙文及其他廣泛使用語言的統一譯文。

4. H-GAC 工作人員將透過公衆意見調查，收集和分析人種與族裔資料，以監視為英語能力有限居民的服務是否符合標準及準則。

監視及更新語言協助計劃(LAP)

本文件旨在具有靈活性及便於更新。H-GAC 將逐年更新其民權法案第六章(Title VI) 條款和語言協助計劃(LAP) 。H-GAC 還將把為英語能力有限人士提供翻譯服務的資訊以英文、西班牙文和越南文登載於 H-GAC 網站 www.h-gac.com/taq 上。能夠登錄互聯網的人士可上

網查閱本計劃並從交通與空氣品質網站下載計劃抄本。不能上網的人士可寫信到以下地址向公共外展項目經理索取抄本。

有關本計劃的任何問題或意見應向 H-GAC 公共外展部交通項目經理或民權法案第六章(Title VI)協調員提出。

Marco Bracamontes 先生
交通項目經理
休士頓-蓋文斯頓地區理事會
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
電話： (713)
傳真： (713) 993-4508
電子信件：marco.bracamontes@h-gac.com

Chuck Wemple 先生
運營總監/民權法案第六章(Title VI)協調員
休士頓-蓋文斯頓地區理事會
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
電話： (713) 627-3200
傳真： (713) 993-4508
titleVI.Coordinator@h-gac.com

Apendice J: Documentos Vitales – Version Espa~n~ola

1.0 Introducción

El transporte es una línea de vida que conecta a las personas con su empleo, educación, cuidado médico y la comunidad circundante. Todos se benefician con el acceso a soluciones de transporte viables. A fin de desarrollar estrategias de transporte que respondan a las necesidades y prioridades de una población diversa, es esencial implementar un proceso que haga participar efectivamente al público, consolide totalmente sus comentarios, evalúe los beneficios y las desventajas de diversas alternativas, y proponga las soluciones más equitativas. Por medio de una precisa evaluación, se garantiza que las poblaciones en desventaja tengan acceso igualitario a este proceso de planificación y a los productos de dicha planificación. Este programa reseña las funciones, los métodos de administración y el análisis que apoyan la equidad en la planificación regional. El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) ha organizado un sólido programa de Título VI y de Justicia Medioambiental para asegurarse de que todos puedan tener un papel significativo en el proceso de planeamiento.

Al dar forma a la manera en que vivimos, trabajamos y jugamos, el H-GAC colabora con gobiernos estatales y locales, el sector privado y los ciudadanos de la región para mejorar el transporte, promover un crecimiento inteligente, proteger el medio ambiente y fortalecer la economía. El H-GAC es la Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) designada para los ocho condados del Área de Administración del Transporte (TMA) de Houston-Galveston. Esta región tiene más de 6 millones de habitantes en 134 ciudades y se compone de los condados de Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller. Lindante con el límite de la MPO, pero dentro de la jurisdicción del H-GAC, los condados de Austin, Colorado, Matagorda, Walker y Wharton tienen una participación importante debido a su proximidad con la TMA. Este programa no sólo está diseñado para tener en cuenta los ocho condados del área de la MPO, sino también para hacer participar de manera efectiva a los cinco condados rurales en el proceso de planeamiento del transporte. La próxima actualización de este programa incluirá datos de todos los condados en la jurisdicción del H-GAC.

De acuerdo con las reglamentaciones federales, las funciones y responsabilidades del H-GAC incluyen desarrollar un Programa de Trabajo de Planeamiento Unificado (UPWP) anual, una lista anual de proyectos obligatorios, un Programa de Mejora del Transporte (TIP) a cuatro años cada seis meses, y un Plan de Transporte Regional (RTP) a largo plazo. Además de eso, la MPO del H-GAC también debe demostrar su cumplimiento del Título VI y de otros requisitos de no discriminación. El H-GAC debe facilitar la efectiva participación del público y desarrollar un sólido Plan de Asistencia de Idioma (LAP) para lograr la participación de poblaciones con un dominio limitado del inglés (LEP). Este Plan del Título VI refleja el compromiso del H-GAC con asegurarse de que ninguna persona sea excluida de participar en los beneficios, se le nieguen los beneficios o pueda ser discriminada en un programa o actividad por motivos de raza, color, origen nacional, sexo, edad, discapacidad o condición de ingresos.

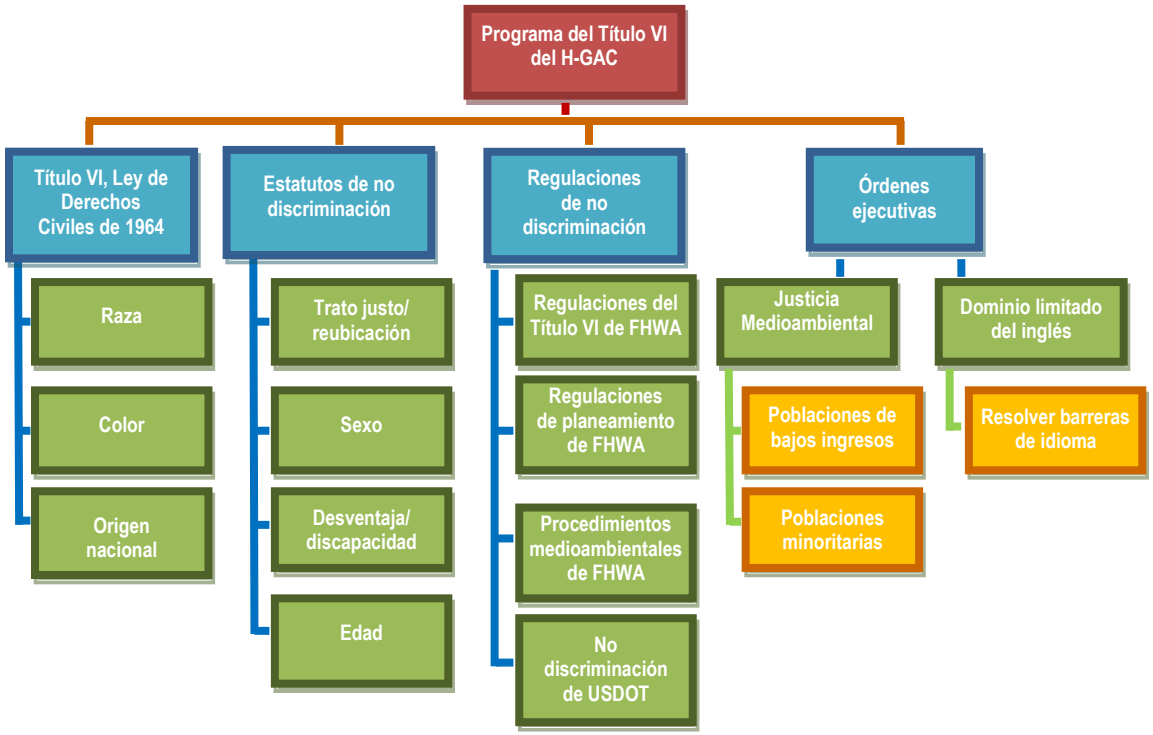
1.1 Propósito

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y sus enmiendas (42 USC 2000d a 2000-4, 23 CFR Parte 200 y 49 CFR Parte 21) establece que “ninguna persona en los Estados Unidos podrá —por motivos de raza, color u origen nacional— ser excluida de participar en los beneficios, no se le podrán negar los beneficios y no podrá ser discriminada en ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal”. Otras leyes, reglamentaciones, directivas y órdenes ejecutivas posteriormente ampliaron los criterios en los que se prohíbe la discriminación y ahora incluyen discapacidad, sexo, edad, ingresos y manejo limitado del inglés.

La Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987 (Ley pública No. 100-259) extiende el ámbito de aplicación del Título VI ampliando las definiciones de “programa o actividad” para incluir a todos los programas o actividades de beneficiarios, subbeneficiarios y contratistas de ayuda federal. Sancionada a principios de los años setenta, la Ley de Carreteras con Ayuda Federal de 1973 (23 USC 324) y la Ley de Discriminación por Edad de 1975 (42 USC 6101) ampliaron la protección de discriminación para incluir sexo y edad. Las no discriminaciones con respecto a ingresos y dominio limitado del inglés (LEP) se decretaron mediante dos Órdenes Ejecutivas.

La Orden Ejecutiva 12898 exige a las agencias federales abordar la cuestión de la Justicia Medioambiental (EJ) en personas y poblaciones minoritarias. Por su parte, la Orden Ejecutiva 13166 instruye a las agencias federales a desarrollar e implementar sistemas que posibiliten a las personas con dominio limitado del inglés obtener un acceso significativo a programas y actividades dirigidos y/o financiados por el gobierno federal.

La siguiente gráfica muestra las autoridades de no discriminación y los temas que abordan:



El Título VI se aplica a las agencias federales y a receptores y subreceptores de fondos federales. En este documento, el Título VI se refiere a la totalidad de las directivas legales, regulatorias y de otro tipo relacionadas con la prohibición de discriminar en programas financiados por el gobierno federal. Esto incluye los requisitos de tratar cuestiones de justicia medioambiental y accesibilidad para personas con un dominio limitado del inglés.

Este plan incluye una importante explicación de cómo el Título VI se incorpora al proceso de planeamiento del transporte metropolitano del H-GAC en las áreas de participación pública, acceso a programas para las poblaciones con LEP, Justicia Medioambiental, desarrollo de contratos, monitoreo de subreceptores, responsabilidades del Coordinador del Título VI, y presentación y procesamiento de denuncias de discriminación.

Este espacio de dejó en blanco intencionadamente

CONSEJO DEL ÁREA DE HOUSTON-GALVESTON

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

1.2 Declaración de política del Título VI

El cumplimiento del Título VI es una condición para recibir fondos federales. El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) se asegura de que, como lo establecen el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987 (Ley pública 100.259), ninguna persona sea excluida de participar en los beneficios, se le nieguen los beneficios o pueda ser discriminada en un programa o actividad patrocinados por una agencia por motivos de raza, color u origen nacional. Del mismo modo, el sexo, edad o discapacidad no impedirán el tratamiento equitativo de cualquier individuo.

En caso de que el H-GAC distribuya fondos de ayuda federal a otra entidad, incluirá textos del Título VI en todos los acuerdos por escrito y monitoreará su cumplimiento.

2.4 Instrucciones para el público sobre cómo presentar una queja por discriminación según el Título VI

2.4.1 PROPÓSITO

El proceso de quejas del Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) abarca las denuncias presentadas por un individuo o grupo de individuos —conforme a lo establecido en el Titulo VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964— relacionadas con cualquier proceso de planificación, programa o actividad administrados por el H-GAC. El proceso no anula el derecho del denunciante de presentar quejas formales ante otros estados o agencias federales o de buscar asesoramiento privado.

2.4.2 Procedimiento de denuncia

Todo individuo, grupo de individuos o entidad que considere haber sido objeto de discriminación prohibida conforme a lo establecido en las disposiciones antidiscriminatorias del Título VI puede presentar una queja por escrito al Coordinador del Título VI del H-GAC completando y enviando el formulario de queja del Título VI de la agencia, que se encuentra en el Apéndice F y que puede descargarse de www.h-gac.com. El H-GAC investigará las denuncias recibidas dentro de los 180 días siguientes al presunto incidente. El H-GAC sólo procesará las denuncias que estén completas. Dichas quejas deben cumplir los siguientes requisitos:

- Deberán presentase por escrito y estar firmadas por el denunciante o denunciantes.
- Deberán incluirse la fecha del presunto acto discriminatorio, la fecha en que dejó de realizarse o la última instancia en que se registró la conducta.
- Deberá contener una descripción detallada de los temas, incluidos los nombres y cargos de los individuos percibidos como partes en el incidente sobre el cual se presenta la queja.
- Las denuncias recibidas por fax o correo electrónico serán reconocidas y procesadas una vez que se hayan establecido las identidades de los denunciantes y la intención de seguir adelante con la denuncia. A fin de poder procesar la denuncia, el H-GAC deberá recibir un ejemplar original firmado de la transmisión de fax o correo electrónico.
- Las denuncias recibidas por teléfono se pondrán por escrito y se enviarán al denunciante para su confirmación o revisión antes de ser procesadas. Asimismo, se enviará al denunciante un formulario de queja para que lo complete, lo firme y lo envíe de vuelta al H-GAC para su procesamiento.

Tras la recepción de la denuncia, el Coordinador del Título VI determinará la jurisdicción, aceptabilidad y necesidad de información adicional, así como la necesidad de investigar el mérito de la denuncia. En casos en que la denuncia sea contra un subreceptor del H-GAC que recibe fondos federales, el H-GAC asumirá la jurisdicción e investigará y adjudicará el caso. Las quejas contra el H-GAC pueden ser investigadas por el Coordinador del Título VI del H-GAC, ser referidas al Departamento de

Transporte de Texas (TXDOT), a la Administración Federal de Carreteras o a la Administración Federal de Tránsito, según corresponda, para una adecuada disposición de acuerdo con los procedimientos.

Para ser aceptada, una queja debe cumplir los siguientes criterios:

- La queja debe presentarse dentro de los 180 días calendario de la supuesta ocurrencia o cuando la presunta discriminación fuese conocida por el demandante.
- Las acusaciones deben contemplar un motivo cubierto tal como raza, color, origen nacional, sexo, discapacidad o represalia.
- Las acusaciones deben contemplar un programa o actividad de un beneficiario de ayuda federal, subbeneficiario o contratista o, en el caso de acusaciones por infracción a la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA), una entidad abierta al público.
- Los denunciantes deberán aceptar una resolución razonable en función de la autoridad administrativa del H-GAC (cuya razonabilidad será determinada por el H-GAC).

Una queja podrá desestimarse por los siguientes motivos:

- El denunciante solicita el retiro de la queja.
- El denunciante no responde las repetidas solicitudes de información adicional necesarias para procesar la queja.
- El denunciante no puede ser localizado luego de intentos razonables para contactarlo.

Si se toma la determinación de que el problema no está contemplado en el Título VI, se enviará una notificación por escrito al denunciante dentro de los diez (10) días hábiles de recibida la queja. Si se determina que el problema está contemplado en el Título VI, el Coordinador del Título VI notificará al denunciante y comenzará una investigación dentro de los diez (10) días hábiles de haber recibido la queja.

El Coordinador del Título VI, en consulta con el departamento o subreceptor afectado, llevará a cabo una investigación que incluirá los siguientes pasos:

- La base del supuesto trato desigual
- Cuándo y dónde se produjo el trato desigual
- Identificación de todas las partes involucradas y consulta con ellas
- Revisión de todos los documentos pertinentes
- Reunión de todos los otros registros de los hechos de las fuentes adecuadas

Los funcionarios del Título VI mantendrán un registro de todas las discusiones y colocarán todos los documentos relacionados con la investigación en un archivo confidencial. En función de la conclusión de la investigación exhaustiva, se preparará un informe en el que se resumirán los hallazgos y se sugerirán las acciones correctivas

adecuadas, juntamente con la resolución propuesta. La investigación se realizará y se finalizará dentro de los 60 días de haber recibido la denuncia formal. El informe de la investigación se presentará ante el Director Ejecutivo del H-GAC.

El Director Ejecutivo del Consejo del Área de Houston-Galveston aceptará, rechazará o modificará dicho informe de investigación. El denunciante recibirá una notificación por escrito de los resultados y de la resolución propuesta dentro de los 30 días de haber recibido el informe de investigación mencionado anteriormente.

Si el denunciante desea apelar, tiene 30 días a partir de la fecha en que recibe la resolución propuesta por escrito. Cualquiera de las partes afectadas podrá presentar información y/o documentación por escrito al Coordinador del Título VI a fin de respaldar su solicitud para una reconsideración de la resolución propuesta. Luego de revisar la información y documentación adicional, el Coordinador del Título VI y el Director Ejecutivo del H-GAC tendrán diez días para reconfirmar la resolución original, o bien para revertirla y dar aviso por escrito al denunciante. Si ninguna de las partes solicita una reconsideración, la resolución tendrá carácter definitivo.

Notificación al público de sus derechos establecidos en el Título VI

Consejo del Área de Houston-Galveston

- **El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) opera sus programas y servicios sin consideración de raza, color u origen nacional, conforme a lo establecido en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles. Toda persona que considere haber sido agraviada por una práctica discriminatoria según el Título VI puede presentar una queja ante el H-GAC.**
- **Para más información acerca del programa de derechos civiles del H-GAC y los procedimientos para presentar quejas, llame al 713-627-3200, envíe un correo electrónico a titlevi.coordinator@h-gac.com o visite nuestra oficina administrativa en 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77227-2777. Para obtener más información, visite www.h-gac.com.**
- **Un demandante puede presentar una queja directamente ante la Administración Federal de Tránsito presentándola en la Oficina para los Derechos Civiles en la siguiente dirección: Office of Civil Rights, Attention: Title VI Civil Rights Officer, 819 Taylor Street, Rm 8A36, Fort Worth, TX 76102.**
- **Si necesita información en otro idioma, llame al 713-627-3200.**

CONSEJO DEL ÁREA DE HOUSTON-GALVESTON **QUEJA No. _____**

Formulario de queja del Título VI

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 prohíbe la discriminación en función de raza, color u origen nacional en programas y actividades que reciben asistencia financiera federal. Específicamente, el Título VI establece que "ninguna persona en los Estados Unidos podrá —por motivos de **raza, color u origen nacional—** ser excluida de participar en los beneficios ni se le podrán negar los beneficios ni podrá ser discriminada en ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal". (42 U.S.C. Sección 2000d).

El componente de justicia medioambiental del Título VI garantiza un trato equitativo a todas las personas y permite que el H-GAC identifique y aborde, según corresponda, los efectos que sean desproporcionadamente altos y adversos de sus programas, políticas y actividades con minorías étnicas y poblaciones de bajos ingresos, tales como tomar medidas razonables para asegurarse de que las personas con dominio limitado del inglés (LEP) tengan acceso significativo a programas, servicios e información provistos por el H-GAC.

El H-GAC trabaja para garantizar servicios de transporte no discriminatorios con el fin de respaldar nuestra misión de ser líderes en la región de la Costa del Golfo en ofrecer una solución eficaz de transporte coordinado e integral de tipo multimodal. Esto nos permitirá mejorar la calidad de vida social y económica de todos los ciudadanos de la región de la Costa del Golfo. La Oficina del Programa de Cumplimiento de Contratos del H-GAC es responsable de la observancia y la supervisión de los derechos civiles a fin de garantizar la prestación no discriminatoria de programas y servicios de tránsito.

NOMBRE:	TELÉFONO PARTICULAR:
CORREO ELECTRÓNICO:	TELÉFONO DEL TRABAJO:
DIRECCIÓN POSTAL:	CIUDAD:
	ESTADO: CÓDIGO POSTAL:

Por favor, indique la base de su queja:

☐ Raza _____ ☐ Edad _____ ☐ Origen nacional _____

☐ Color _____ ☐ Sexo _____ ☐ Discapacidad _____

Fecha y lugar de la presunta acción discriminatoria. _____

(Por favor incluya la primera y la última fecha de las acciones discriminatorias).

Nombre(s)/cargo(s) de la persona que supuestamente lo discriminó según lo establecido en el Título VI:

¿De qué manera fue discriminado? Por favor describa la naturaleza de la acción, decisiones o condiciones de la supuesta discriminación. Sea lo más claro posible para describir lo sucedido y para explicar por qué considera usted que su estado protegido (base) fue un factor determinante de la discriminación. Incluya cómo otras personas fueron tratadas de manera diferente de la que usted fue tratado. (Puede adjuntar páginas adicionales, si es necesario).

La ley prohíbe la intimidación o represalia en contra de cualquier persona que haya realizado una acción o participado en una acción con el fin de garantizar los derechos protegidos por estas leyes. Si considera que se han tomado represalias contra usted, independientemente de la supuesta discriminación descrita anteriormente, por favor describa a continuación las circunstancias. Explique las acciones que realizó y que considera la causa de las supuestas represalias.

Nombres de las personas (testigos, compañeros de trabajo, supervisores u otros) a quienes podemos contactar para obtener información adicional que respalde o aclare su queja: (Adjunte páginas adicionales, si es necesario).

Nombre	Dirección	Teléfono
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

¿Ha presentado, o piensa presentar, una queja sobre el problema planteado ante cualquiera de los siguientes organismos? En caso afirmativo, indique las fechas de presentación. Marque todas las opciones que correspondan.

☐ Departamento de Transporte de los Estados Unidos _____

☐ Administración Federal de Carreteras _____

☐ Administración Federal de Tránsito _____

☐ Oficina de Cumplimiento de Contratos Federales _____

☐ Comisión para la Igualdad de Oportunidades de Empleo de los Estados Unidos _____

☐ Departamento de Justicia de los Estados Unidos _____

☐ Otros: _____

¿Ha discutido esta queja con algún representante del H-GAC? En caso afirmativo, proporcione el nombre y cargo de la persona y la fecha de la discusión.

¿Qué compensación o acción está buscando para remediar la supuesta discriminación?

Proporcione cualquier información adicional, documentos, fotografías, etc., si corresponde, que usted considere puedan ser de ayuda en la investigación.

Firme e indique la fecha de la queja más abajo. ***No podemos considerar quejas sin firmar.***

_____ _____

Firma del denunciante Fecha

SÓLO PARA USO DE LA OFICINA

Date complaint received: _____ Case #: _____

Processed by: _____ Date Referred: _____

Referred to: ☐ USDOT ☐ FHWA ☐ FTA ☐ OFCCP ☐ Other: _____

Hoja de continuación:

PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Guía del residente para la participación pública activa en el proceso de planeamiento del transporte para el área de Houston-Galveston

Preparado por:

Consejo del Área de Houston-Galveston
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston, TX 77027
Teléfono: 713-627-3200
Fax: 713-993-4508

TABLA DE CONTENIDO

I. **Sección 1. Objetivos del Plan de Participación Pública** 1
Introducción
Propósito del Plan de Participación Pública
Declaración de objetivos

II. **Sección 2. Requisitos estatales y federales** 10
Ley SAFETEA-LU
Orden Ejecutiva 12898 (Justicia Ambiental)
Orden Ejecutiva 13166 (Plan de Asistencia de Idioma)
Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades de 1990 (y sus enmiendas)
Orden Ejecutiva 13175 (Consulta y coordinación con los gobiernos tribales)
Extractos del Código de Reglamentaciones Federales

III. Apéndice A: Resumen del Programa de Trabajo de Planeamiento Unificado (UPWP) 17

IV. Apéndice B: Glosario de términos de planeamiento del transporte 22

V. Apéndice C: Procedimientos para comentarios del público en las asambleas del Consejo de Políticas de Transporte 24

VI. Apéndice D: Procedimientos para modificar el Programa de Mejora del Transporte (TIP) 26

VII. Apéndice E: Plan de Asistencia de Idioma para poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) 28

SECCIÓN 1

OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

INTRODUCCIÓN

El Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) es una organización voluntaria de gobiernos locales que cubre un área de servicio de trece (13) condados y que está conducida por una Junta de Directores. El H-GAC también sirve como Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) de los ocho condados de la región: Harris, Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Liberty, Montgomery y Waller.

Región de los ocho condados de Houston-Galveston

Propósito del Plan de Participación Pública

H-GAC desarrolló este Plan de Participación Pública (PPP) para garantizar un proceso de planeamiento abierto que respalde la participación temprana y continua del público, los avisos públicos oportunos y un completo acceso público a la información sobre las decisiones clave sobre el transporte. El PPP sirve como guía para el proceso de participación pública del transporte del H-GAC. Este plan forma parte de un esfuerzo regional para asegurar un proceso continuo, integral y coordinado entre las partes interesadas, con el fin de brindar oportunidades de amplia participación en el desarrollo y revisión de los planes y programas de transporte regional.

Uno de los objetivos del PPP es ofrecer al público una comprensión de las funciones de los diversos organismos en la entrega de infraestructura, planes, programas y políticas de transporte de la región. El planeamiento de actividades para el Plan Regional de Transporte (RTP), el Programa de Mejoramiento de Transporte (TIP) y el Programa Unificado de Trabajo de Planeamiento (UPWP) se describen en el **Apéndice A** de este Plan.

La intención del PPP es promover la comprensión y participación en el proceso de planeamiento del transporte. Existen muchas oportunidades para que el público pueda hacer comentarios sobre los planes, programas y proyectos. Cuanto mayor sea la participación del público en los planes de transporte, tanto mejor serán estos. El H-GAC espera que este documento facilite la participación del público en el desarrollo de un mejor sistema de transporte para la región.

Declaración de objetivos

En su proceso de participación pública, el H-GAC procura alcanzar los siguientes objetivos:

Objetivo 1: Disponer una notificación pública adecuada de las actividades de participación del público con tiempo suficiente para su revisión pública y para comentar sobre las decisiones claves, incluidas las oportunidades de comentar sobre la adopción propuesta por el Plan Regional de Transporte (RTP) y el Programa de Mejora del Transporte (TIP), y todas las modificaciones necesarias:

- Los avisos legales y otros avisos pagos para las asambleas y audiencias públicas se envían al *Houston Chronicle* para su publicación al menos 30 días antes de la finalización del período de comentarios del público para todos los planes y programas de

transporte regional. También pueden enviarse al *Texas Register*, a las correspondientes publicaciones locales de las comunidades hispanas, afroamericanas y asiáticas, y a los periódicos locales en cada jurisdicción para todas las audiencias públicas.

- Los comunicados de prensa y alertas periodísticas se envían a puntos de distribución para su impresión y difusión, a funcionarios elegidos, legisladores, personal de tránsito, grupos de residentes y del medio ambiente, organizaciones cívicas, empresas, cámaras de comercio y bibliotecas. Además, todas las publicaciones actuales se anuncian en el sitio web de transporte del H-GAC. El H-GAC también trabaja con editores y escritores locales en artículos oportunos sobre temas actuales de transporte y movilidad.

- Las modificaciones a las propuestas del TIP se producen durante todo el período entre actualizaciones de este programa. Las asambleas públicas y el período de comentarios del público de 30 días se celebran antes de adoptar las enmiendas del TIP y antes de su actualización.

Objetivo 2: Dar aviso oportuno y acceso razonable a la información acerca de los problemas y procesos de transporte; ofrecer oportunidades a los residentes de ayudar a dar forma al futuro de la región a través de un proceso de comentarios del público abierto y accesible al público, a las partes interesadas y a las autoridades:

- Se llevan a cabo talleres informativos sobre temas relacionados con el planeamiento del transporte regional. Estos talleres están diseñados para educar a los participantes sobre temas específicos tales como movilidad, sistemas de transporte inteligentes (ITS), problemas de cargas y de seguridad, presentación e implementación de proyectos y calidad del aire. Los talleres informativos también ofrecen un medio que permite a los participantes expresar sus ideas e inquietudes en un ambiente informal. Los talleres informativos se realizan en función de su necesidad.

- Mediante la coordinación de esfuerzos con otras organizaciones interesadas de la región, el H-GAC puede ofrecer actividades de inclusión pública más eficientemente. Este tipo de coordinación incluye la representación del H-GAC en reuniones de las partes interesadas y

comités, y el suministro de información apropiada sobre los planes, programas y proyectos actuales del H-GAC. Al ser un miembro activo en las reuniones de partes interesadas, el H-GAC puede utilizar estas oportunidades para obtener aportes valiosos sobre las actividades de transporte, así como participar en discusiones de las necesidades de transporte de la región de manera regular.

Objetivo 3: Emplear técnicas de visualización para describir el RTP y el TIP

- El H-GAC emplea técnicas y herramientas de visualización en forma de páginas web, videos, fotografías, dibujos y/o mapeos interactivos y de otros tipos a medida que estén disponibles.

Objetivo 4: Permitir que la información pública (información técnica y avisos de reunión) esté disponible en formatos y medios accesibles electrónicamente, como Internet; poner a disposición del público la información sobre proyectos y programas de transporte en una gran variedad de formatos, medios e idiomas con el fin de llegar a un público más amplio:

- Los principales medios de comunicación reciben actualizaciones periódicas de las actividades del H-GAC. Los comunicados de prensa, alertas periodísticas y avisos de asambleas y reuniones se distribuyen en español y en chino para anunciar los períodos de revisión y comentarios con anterioridad a la adopción o aprobación de enmiendas importantes al RTP, TIP, UPWP, PPP y otros planes o programas de transporte regionalmente significativos.

- El Departamento de Información Pública del H-GAC incluye personal experimentado en informes de prensa y relaciones con los medios de comunicación, y publica comunicados de prensa, trabaja con los periodistas para generar historias sobre actividades de transporte, responde las preguntas de los periodistas, ofrece sesiones informativas, celebra conferencias de prensa y prepara comentarios editoriales.

- *The Vision Newsletter* y otros boletines de noticias se distribuyen a todos los grupos de interés identificados, a las partes interesadas y a los medios de comunicación. Se redactan boletines de noticias con enfoques particulares para ofrecer información oportuna sobre temas

específicos. Todos los boletines están disponibles en el sitio web del Departamento de Transporte.

- El H-GAC maximiza el uso de mensajes de correo electrónico para distribuir información sobre los principales productos que requieren mano de obra. La siguiente dirección de correo electrónico también está disponible en los sitios web y en el material impreso, a fin de que el público pueda enviar sus comentarios a través de un buzón de información pública: publiccomments@h-gac.com. El H-GAC trabaja con los gobiernos locales, cámaras de comercio, agencias de transporte y otras organizaciones para distribuir notificaciones por correo electrónico. El H-GAC continuará ampliando sus listas de distribución electrónica solicitando direcciones de correo electrónico en los formularios de comentarios del público, en su página web y en los registros de asambleas.

- El sitio web del H-GAC ofrece información actualizada sobre las actividades de planeamiento de transporte. El sitio incluye un listado de las próximas asambleas. Las agendas, los materiales y las actas de las asambleas se agregan a la página web tan pronto como se encuentran disponibles. Los documentos finales, los borradores de documentos o partes de borradores de documentos bajo revisión por parte del público se hacen disponibles en la medida de lo posible. El sitio web ofrece al público la oportunidad de enviar aportes y comentarios formales de manera continua a través de los enlaces de correo electrónico.

Objetivo 5: Celebrar asambleas públicas en lugares y horarios convenientes y accesibles:

- El H-GAC auspicia una serie de asambleas públicas en varios lugares de la región, además de su oficina central. Por lo general, estas asambleas públicas se llevan a cabo durante la semana, en horas de la mañana y de la tarde.

- Las asambleas públicas se celebran antes de la adopción de planes y programas regionales. El formato puede variar desde un entorno de asamblea de puertas abiertas hasta una audiencia pública formal. El personal del H-GAC asiste a estas asambleas para presentar la información y las recomendaciones de las actividades del proyecto de transporte y escuchar los comentarios, debates e inquietudes del

público. Los comentarios recibidos durante las asambleas públicas se consideran parte del registro público formal y son publicados en la página web del H-GAC, www.h-gac.com/taq.

- El H-GAC también organiza las asambleas del Comité programadas regularmente, que están abiertas al público y en donde los comentarios son bienvenidos. Por lo general, las asambleas ordinarias y extraordinarias del Consejo de Políticas de Transporte, el Comité Asesor Técnico, el Consejo Regional de Seguridad y el Comité de Planeamiento Regional de la Calidad del Aire se llevan a cabo una vez al mes y los horarios se publican en la página web del H-GAC. Las agendas y grabaciones de audio de dichas asambleas se publican en el sitio web de cada comité.

Objetivo 6: Demostrar consideración y respuesta explícitas a los aportes del público recibidos durante el desarrollo del Plan de Transporte Regional (RTP) y del Programa de Mejora del Transporte (TIP):

- Las respuestas a los comentarios del público se publican en el sitio web del Departamento de Transporte con un formato de preguntas frecuentes (FAQ) o de manera individual por correo postal o correo electrónico. Siempre que sea posible, el personal del H-GAC le proporcionará las respuestas de manera oportuna y con la información exacta. Un informe de los comentarios recibidos se incluirá en los planes finales de transporte y se documentarán a los fines de la participación pública. Los comentarios recibidos sobre planes y programas de transporte realizados por otros organismos se enviarán al personal de la agencia u organismo correspondientes.

Objetivo 7: Buscar y considerar las necesidades de aquellas personas tradicionalmente subatendidas por los sistemas de transporte existentes, tales como las comunidades de bajos ingresos y las minorías étnicas, las personas mayores o discapacitadas, y las personas con dominio limitado del inglés que tal vez deban enfrentar los desafíos de acceder a los servicios que necesitan. Revisar los proyectos para comprobar que los efectos del Plan de Transporte Regional y del Programa de Mejora del Transporte no sean solventados desproporcionadamente por minorías étnicas o poblaciones de bajos ingresos, tales como la salud, el medio ambiente y los efectos sociales y económicos.

- *Personas mayores* – Todas las actividades de contacto tratarán de solicitar tantos comentarios como sea posible permitiendo que los horarios y los lugares de encuentro sean accesibles, así como asociándose con organizaciones especializadas en ofrecer servicios para la población de edad avanzada de la región.

- *Personas con bajos ingresos y minorías étnicas* – El H-GAC hará todo lo posible por comprender las necesidades de las comunidades de bajos ingresos y determinar cómo esas necesidades pueden resolverse mediante opciones de transporte. El H-GAC ha tomado medidas para garantizar que la actualización 2035 del Plan de Transporte Regional cumpla todos los objetivos federales de la justicia medioambiental, tal como se describe en las pautas de la Orden Ejecutiva 12898.

- *Personas con movilidad deteriorada o dependientes de tránsito* – Mediante los diversos tipos de métodos de contacto discutidos en este documento, el H-GAC tendrá una actitud proactiva para buscar el aporte de las poblaciones de movilidad reducida y dependientes del tránsito mediante encuestas públicas, utilizando una base de datos dirigida a estas poblaciones específicas.

Objetivo 8: Ofrecer oportunidades adicionales para los comentarios del público en caso de que el Plan de Transporte Regional o el Programa de Mejora del Transporte difieran significativamente de la versión que el H-GAC puso a disposición del público y planteen inquietudes respecto del nuevo material que las partes interesadas no podrían haber previsto razonablemente a partir de las actividades de participación del público.

- Se alienta al público a asistir a todas las asambleas públicas y a presentar allí sus comentarios. Las personas interesadas en asistir a estas asambleas también pueden enviar una solicitud para ser incorporadas a la lista de correo. Los comentarios del público pueden ser presentados verbalmente en una asamblea pública; por escrito mediante una carta, facsímil, correo electrónico o tarjetas de comentarios; o en línea mediante el enlace de comentarios públicos del Departamento de Transporte, publiccomments@h-gac.com. A fin de garantizar una respuesta por escrito, todo testimonio verbal deberá estar acompañado de un testimonio por escrito.

Objetivo 9: Coordinar con los procesos de participación y consulta sobre planeamiento del transporte en todo el estado.

- Estudios del corredor de administración de acceso local – El H-GAC consultará con el Departamento de Transporte de Texas y otros organismos medioambientales de todo el Estado a fin de coordinar las mejoras recomendadas.

- Desarrollo del Programa e-STIP en todo el estado por parte del Departamento de Transporte de Texas – El H-GAC determinará si este proyecto puede ser coordinado con actividades locales a fin de mejorar la eficiencia y eficacia de las optimizaciones de las bases de datos, tanto del H-GAC como del TxDOT.

- Estudio de movimiento de bienes regionales – El H-GAC consultará estrechamente con el TxDOT y otras asociaciones de transporte de cargas de todo el estado a fin de coordinar las mejoras recomendadas.

- Modificación y actualización del Programa de Mejora del Transporte – El H-GAC coordinará estrechamente las actividades con el TxDOT, la FHWA y la FTA para garantizar la coherencia y el cumplimiento de los procesos y requisitos de planeamiento estatales y federales.

- Servicios de apoyo para evacuación por huracanes – El H-GAC coordinará estrechamente las actividades de planeamiento e implementación con el TxDOT y otros organismos de administración de emergencias estatales y regionales.

Objetivo 10: Revisar periódicamente la efectividad de los procedimientos y estrategias contenidas en este PPP, a fin de garantizar un proceso de participación plena y abierta:

- El H-GAC evaluará periódicamente la efectividad de las estrategias y técnicas de participación del público, en un intento por incorporar nuevas y mejores medidas a nuestro programa de contacto público.

- El H-GAC puede utilizar encuestas de evaluación por correo directo, grupos específicos, entrevistas individuales, encuestas en línea y tarjetas de comentarios a fin de recibir los aportes necesarios para la evaluación del PPP.

- El H-GAC documentará la participación del público en el desarrollo de los planes y programas de transporte, que pueden incluir:

1) Número de avisos de asambleas distribuidos por correo electrónico;
2) Número de asambleas a puertas abiertas/asambleas informativas;
3) Fechas y horarios de las asambleas públicas;
4) Número de sesiones de oyentes/grupos específicos;
5) Número de direcciones en la lista de correo;
6) Cantidad de cobertura mediática, lo que incluye la cantidad de alertas mediáticas y de anuncios publicados en periódicos;
7) Número de listas de correo del H-GAC;
8) Cantidad de material educativo disponible, incluidos listados de proyectos, presentaciones, hojas informativas, hojas de contacto, manuales, etc.;
9) Número de informes de comentarios del público distribuidos y recibidos; y
10) Número de idiomas utilizados.

SECCIÓN 2
REQUISITOS ESTATALES Y FEDERALES

Existen varias leyes y reglamentos estatales y federales que orientan las actividades de participación del público de la MPO y que aseguran que se reciban los aportes en las diversas actividades de planeamiento y programación. El Plan de Participación Pública del H-GAC debe cumplir los siguientes requisitos:

Ley de equidad en el transporte seguro, responsable, flexible y eficiente: Un legado para los usuarios (SAFETEA-LU)

El H-GAC, como organización de planeamiento metropolitano, es responsable de la preparación y utilización de un plan de transporte que se desarrolle en consulta con las partes interesadas de acuerdo con la ley SAFETEA-LU. Los procedimientos de participación descritos en este PPP incluyen una lista ampliada de las partes interesadas con oportunidad de comentar sobre los planes y programas de transporte. Otro requisito de la ley SAFETEA-LU es un período mínimo de 45 días de comentarios del público, que debe implementarse antes de que el plan de participación pública inicial o revisado sea adoptado por la Organización de Planeamiento Metropolitano (CFR 450.316 (a) (3)). El H-GAC cumplió este requisito mediante la implementación de un período de comentarios del público de 45 días y una asamblea pública para el PPP revisado con anterioridad a su adopción.

Orden Ejecutiva 12898 – Acciones federales para abordar la justicia medioambiental en poblaciones de minorías y bajos ingresos

La Orden Ejecutiva 12898 exige que los efectos sobre la salud humana o medioambiental desproporcionadamente altos y adversos para poblaciones de minorías étnicas y de bajos ingresos sean identificados y abordados, con el fin de alcanzar la justicia medioambiental. Desde la creación del Título VI, la justicia medioambiental ha sido considerada en proyectos de transportes locales, estatales y federales. La Sección 42.104 del Título VI y los estatutos relacionados requieren que los organismos federales se aseguren de que ninguna persona sea excluida de participar en los beneficios, y que no se le nieguen beneficios ni sea discriminada en ningún programa o actividad que reciba asistencia financiera federal en función de su raza, color, origen nacional, edad, sexo, discapacidad o religión.

El Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 (49 CFR, Parte 21) establece que “ninguna persona en los Estados Unidos podrá —por motivos de raza, color u origen nacional— ser excluida de participar de los beneficios o se le podrán negar los beneficios o podrá ser discriminada en ningún programa o actividad que reciba

asistencia financiera federal". El Coordinador del Título VI del H-GAC es responsable de iniciar y supervisar las actividades del Título VI, preparar los informes requeridos y otras responsabilidades, tal como lo especifican el Título 23 del CFR, Parte 200, y el Título 49, Parte 21.

Como resultado de las pautas de la Orden Ejecutiva 12898 para las Organizaciones de Planeamiento Metropolitano respecto a sus funciones en poblaciones de justicia medioambiental, el H-GAC se esforzará por:

- Asegurarse de que, como lo establecen el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987 (PL 100.259), ninguna persona sea excluida de participar en los beneficios, se le nieguen los beneficios o pueda ser discriminada en un programa o actividad por motivos de raza, color, origen nacional, ingresos, sexo, edad y discapacidad.
- Comprometerse a brindar un proceso de participación ciudadana abierto e inclusivo, y asegurarse de que la planificación del transporte y las actividades del programa, incluidas las relativas a los servicios de tránsito, no sean discriminatorias.
- Asegurarse de que todas las poblaciones, incluidas las minorías étnicas y los residentes de bajos ingresos, sean capaces de participar plenamente en los procesos de planeamiento del transporte regional y tengan acceso de calidad a las instalaciones y servicios de transporte.
- Explorar las necesidades de transporte dentro de las comunidades de minorías étnicas mediante encuestas públicas;
- Involucrar a las personas de las comunidades de minorías étnicas y a las personas discapacitadas de organizaciones tales como la Cruz Roja, United Way, Administración de Veteranos, etc., en el proceso de planeamiento del transporte y en los roles de liderazgo de juntas y comités.
- Anunciar las asambleas públicas en lugares en los que se reúnan personas de minorías étnicas y personas discapacitadas o en los lugares a los que se trasladen, tales como bibliotecas, lavanderías, paradas de autobús, tiendas de comestibles, consultorios médicos, tiendas de venta, etc.
- Celebrar asambleas en lugares y horarios convenientes para las comunidades minoritarias y accesibles para estas personas, preferiblemente cerca de líneas de tránsito, y a la mañana o al mediodía;
- Comunicarse en idiomas distintos del inglés, de manera oral y escrita;
- Tener en cuenta las necesidades especiales en los locales públicos tales como traducción de idiomas, estacionamiento para discapacitados y rampas para sillas de ruedas; y

- Hacer un seguimiento en las comunidades de minorías étnicas luego de las asambleas públicas, cuando se toman decisiones y después de implementar un proyecto.

Orden Ejecutiva 13166 – Mejora del acceso a servicios para personas con dominio limitado del inglés (LEP)

La Orden Ejecutiva 13166 requiere que las agencias federales examinen los servicios que prestan, identifiquen cualquier necesidad de servicios para personas con dominio limitado del inglés (LEP), y desarrollen e implementen un sistema para prestar esos servicios de manera que esas personas tengan un acceso significativo a ellos. La Orden Ejecutiva también requiere que las agencias federales trabajen para garantizar que los receptores de asistencia financiera federal brinden un acceso significativo a sus solicitantes y beneficiarios que no dominan el idioma.

A fin de ayudar a las agencias federales a implementar estas responsabilidades, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos emitió un documento de guía de políticas, *2002 LEP Guidance*. Esta guía establece las normas de cumplimiento que los receptores de asistencia financiera federal deben seguir para garantizar que los programas y actividades que normalmente se ofrecen en inglés también sean accesibles para las personas con LEP y, por lo tanto, no discriminen por motivos de origen nacional, en violación de la prohibición del Título VI contra la discriminación por origen nacional. El plan del H-GAC para cumplir con esta guía se describe en el Plan de Asistencia de Idioma, en el **Apéndice E** de este documento.

Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades de 1990 (y sus enmiendas)

La Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990 establece que debe involucrarse a la comunidad, especialmente a las personas con discapacidades, en el desarrollo y mejoramiento de los servicios. El H-GAC cumple estos requisitos a través de su plan y políticas de ADA, haciendo accesibles las salas de reuniones mediante la instalación de rampas para sillas de ruedas, números de salas y pisos escritos en Braille, y baños y ascensores adaptados para sillas de ruedas.

El H-GAC facilita la participación las personas con discapacidades en las actividades de transporte siguiendo estas pautas:

- Las reuniones, audiencias públicas y eventos formales se llevan a cabo en instalaciones accesibles a las personas discapacitadas.
- Los avisos públicos de asambleas y eventos incluyen un aviso sobre adaptaciones para personas discapacitadas. Estas adaptaciones serán provistas a pedido mediando una notificación mínima de 24 horas.

- Las personas que requieran adaptaciones de ADA para las asambleas y los eventos del H-GAC pueden llamar al 713-627-3200 dentro de las 24 horas anteriores al evento.

En colaboración con los interesados en cuestiones de tránsito, el H-GAC puede brindar servicios de transporte para que las personas discapacitadas puedan asistir a asambleas y eventos públicos en las oficinas del H-GAC.

Orden Ejecutiva 13175 – Consulta y coordinación con los gobiernos tribales

La Orden Ejecutiva 13175 establece que “al formular o implementar políticas que tengan consecuencias tribales, las agencias establecerán consultas y colaboraciones regulares y significativas con los funcionarios tribales a fin de reducir la imposición de mandatos infundados a las tribus indígenas”.

Siete tribus indígenas estadounidenses han expresado su interés en la región de planeamiento de los ocho condados de la MPO, a pesar de que no existen gobiernos tribales en esa región. Como resultado de una solicitud de los líderes tribales, la MPO procurará activamente mantener informados a los gobiernos tribales sobre las decisiones importantes que afecten su área geográfica. La MPO mantendrá una comunicación continua con los líderes tribales de los indígenas americanos nativos, a fin de identificar cuestiones de interés común.

Extractos del Código de Reglamentaciones Federales – La MPO deberá desarrollar el PPP en consulta con todas las partes interesadas y deberá, como mínimo, describir explícitamente los procedimientos, estrategias y resultados deseados para lo siguiente:

23 CFR §450.316 (b)

(1) Incluir un proceso proactivo de participación del público que brinde información completa, avisos al público oportunos, acceso completo a las decisiones claves y apoyo a la participación temprana y continuada del público en el desarrollo del RTP y el TIP regionales, y que cumpla los siguientes requisitos y criterios:

i) Requerir un período mínimo de 45 días para comentarios del público antes de que se adopte inicialmente el proceso de participación del público;

ii) Brindar información oportuna sobre cuestiones y procesos de transporte a residentes, agencias afectadas, representantes de empleados de agencias de servicios de transporte, proveedores privados de servicios de transporte, otras partes interesadas y segmentos de la comunidad afectados por planes,

programas y proyectos de transporte (que incluyen, sin limitación, problemas de la ciudad central y la jurisdicción local);

iii) Proporcionar acceso público razonable a la información de técnicas y políticas usadas en la elaboración de planes y programas TIP, y asambleas públicas abiertas en las que se estén considerando asuntos relacionados con los programas de ayuda federal para carreteras y tránsito;

iv) Requerir un aviso público apropiado de las actividades de participación pública, el tiempo de revisión y los comentarios del público en puntos decisivos clave, lo cual incluye, sin limitación, la aprobación de planes y programas TIP;

v) Demostrar una consideración explícita y responder a los comentarios del público recibidos durante los procesos de planeamiento y desarrollo del programa;

vi) Buscar y considerar las necesidades de aquellos tradicionalmente marginados por los sistemas de transportes existentes, incluidos, sin limitación, los hogares de bajos ingresos y minorías.

vii) Cuando se reciban comentarios escritos y orales significativos sobre el borrador del plan de transporte o el TIP (incluido el plan financiero) como resultado del proceso de participación pública o del proceso de consulta interinstitucional exigido por las reglamentaciones de conformidad de la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los Estados Unidos, los resúmenes, análisis e informes sobre la disposición de los comentarios deberán incluirse en el plan y el TIP finales;

viii) Si el plan de transporte o el TIP final difiere significativamente del que estuvo disponible para comentario público por parte de la MPO y plantea nuevos problemas esenciales que las partes interesadas no habrían podido prever de las actividades de participación pública, se pondrá a disposición del público una nueva oportunidad para comentar sobre el plan o el TIP revisados;

ix) El proceso de participación pública será revisado periódicamente por la MPO en términos de su efectividad para garantizar que el proceso ofrece un acceso completo y abierto a todas las personas;

x) Estos procedimientos serán revisados por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Tránsito (FTA) durante las revisiones de certificación para el Área de Administración del Transporte (TMA),

y según sea necesario para que todas las MPO garanticen un acceso completo y abierto a todos sus procesos de toma de decisiones;

xi) Los procesos de participación pública metropolitana serán coordinados con los procesos de participación pública en todo el estado, siempre que sea posible, para mejorar la consideración pública de los temas, planes y programas, y para reducir costos y redundancias.

(2) Ser coherente con el Titulo VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la garantía de Título VI firmados por cada estado en virtud del Artículo 324, Título 23 del U.S.C., y el Artículo 794, Título 29 del U.S.C., que garantizan que ninguna persona, por motivos de raza, color, sexo, origen nacional o incapacidad física, pueda ser excluida de participar, recibir los beneficios o de otro modo estar sujeta a discriminación en ningún programa que reciba asistencia financiera federal del Departamento de Transporte (DOT) de los Estados Unidos;

(3) Identificar las acciones necesarias para cumplir la Ley de Americanos con Discapacidades de 1990 (Ley pública 101-336, 104 Estatutos 327, y sus modificaciones) y las reglamentaciones del DOT de los Estados Unidos sobre “Transporte para personas con discapacidades” (Título 49 del CFR, partes 27, 37 y 38);

(4) Posibilitar la participación de agencias de tráfico, uso compartido de automóviles, estacionamiento, seguridad en el transporte y cumplimiento; operadores de trenes de transporte de pasajeros; autoridades portuarias y aeroportuarias; autoridades de peaje; proveedores de servicio de transporte privado adecuados y, cuando corresponda, funcionarios de la ciudad; y

(5) Posibilitar la participación de los recursos medioambientales locales, estatales y federales, y agencias de permisos, según corresponda.

23 CFR §450.322

(c) Debe haber una oportunidad adecuada para la participación de funcionarios públicos (incluidos los funcionarios electos) y residentes en el desarrollo del plan de transporte antes de que sea aprobado por la MPO, de conformidad con los requisitos del inciso 450.316(b) (1). Tales procedimientos deben incluir oportunidades para que las partes interesadas (incluidos los residentes, agencias públicas afectadas, representantes de empleados de agencias de servicios de transporte y proveedores

privados de transporte) participen en las primeras etapas del proceso de desarrollo/actualización del plan. Los procedimientos deben incluir la publicación del plan propuesto u otros métodos para hacerlo disponible para comentarios y revisión pública y, en Áreas de Administración del Transporte no cumplimentadas, una oportunidad para celebrar al menos una asamblea pública formal anualmente a fin de revisar los supuestos de planeamiento y el proceso de desarrollo del plan con las partes interesadas y el público en general. Los procedimientos también deben incluir la publicación del plan aprobado u otros métodos para que esté fácilmente disponible con fines informativos.

23 CFR §450.324

(c) Debe haber una oportunidad razonable para comentarios del público, de conformidad con los requisitos del inciso 450.316(b) (1), y en Áreas de Administración del Transporte no cumplimentadas, una oportunidad para celebrar al menos una asamblea pública formal durante el proceso de desarrollo del TIP. Esta asamblea pública puede combinarse con la asamblea pública exigida en virtud del inciso 450.322(c). El TIP propuesto debe ser publicado o de otro modo estar fácilmente disponible para su revisión y comentario. De manera similar, el TIP aprobado debe ser publicado o de otro modo estar fácilmente disponible con fines informativos.

APÉNDICE A – PROGRAMA DE TRABAJO DE PLANEAMIENTO UNIFICADO (UPWP)

Cada dos años, la MPO produce el Programa de Trabajo de Planeamiento Unificado (UPWP) en colaboración con las agencias estatales y locales de planeamiento del transporte. El UPWP describe los planes y programas de transporte, y las actividades de planeamiento de la calidad del aire relacionada con el transporte que se llevarán a cabo durante los años fiscales actuales, independientemente de que fuentes o agencias de financiación también lleven a cabo estas actividades. Muchas de estas actividades de planeamiento pueden resultar en futuros proyectos de transporte. Antes de la adopción del UPWP se observa un período de comentarios del público de 30 días.

Las actividades de contacto público llevadas a cabo antes de la adopción del UPWP se describen en el Apéndice H de este documento. Puede encontrar el documento actual del UPWP en la sección de “Planes y programas” en el sitio web del H-GAC, www.h-gac.com/taq.

Actividades de planeamiento para el UPWP:

1. Administración – Describe el apoyo administrativo y las actividades de desarrollo de políticas brindadas por el personal del H-GAC que respalda el proceso de planeamiento del transporte y facilita la cooperación y coordinación entre agencias en toda el Área de Administración del Transporte (TMA). Esta tarea también documenta las actividades de contacto público aplicadas a todas las tareas y partes interesadas.
2. Desarrollo de datos – Describe actividades de planeamiento que generan o recopilan datos de transporte críticos.
3. Planeamiento a corto plazo – Aborda las actividades de planeamiento a corto plazo, que incluyen el desarrollo del TIP, el Sistema Regional de Transporte Inteligente, y estudios de movilidad a nivel subregional o de condado, estudios de viabilidad de transporte y planeamiento de operaciones.
4. Planeamiento a largo plazo – Describe actividades de planeamiento en el desarrollo del Plan de Transporte Regional (RTP) a largo plazo, e incluye un ejercicio de visión regional y la continuación de actividades de planeamiento para bicicletas y peatones.
5. Estudios especiales – Incluye estudios de planeamiento por única vez sobre cuestiones de seguridad operacional, seguridad física, soluciones intermodales y aviación en la región, así como estudios/análisis de corredores importantes, y una actualización del Plan del Sistema Regional de Espacio Aéreo de Aeropuertos (RAASP).

La Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) proyecta completar las siguientes actividades de planificación importantes en el transcurso de los próximos dos años del UPWP:

Actividades de planificación importantes	Resultados de desempeño
Desarrollo de programas de educación e intercambio de información pública que aumenten el interés público y la participación en actividades de planeamiento de transporte y la calidad del aire	Materiales de información pública e interacción en una variedad de formatos, como correos electrónicos, cartas, folletos, sitios web, encuestas, etc.; colaboración con los medios de comunicación y publicaciones de noticias locales
Desarrollo del TIP de 2013-2014	Se proporcionará información sobre la programación e implementación del proyecto a los interesados de los servicios de transporte, según sea necesario; se controlará el estado de implementación de los proyectos (seguimiento de proyectos) y se actualizarán las listas de proyectos para periodos intermedios, manteniendo un registro histórico de los proyectos presentados por distintos patrocinadores para su inclusión en las bases de datos de los proyectos de RTP y TIP; se analizarán las enmiendas propuestas al actual TIP para verificar su cumplimiento con las implicaciones, el impacto financiero y los cambios administrativos
Desarrollo del Plan de Transporte Regional (RTP) de 2040	Un proceso de participación pública proactivo, una campaña de información pública mejorada, criterios de evaluación basados en el desempeño, y seguimiento y retroalimentación para ciudadanos interesados con respecto a los comentarios sobre el RTP de 2040
Desarrollo de un nuevo sistema de seguimiento de TIP y RTP	Desarrollo y mejora continuos de la base de datos por Internet de la información de proyectos de TIP/RTP, para permitir un mejor seguimiento de proyectos y acceso por parte de agencias miembro

Iniciativa de planificación subregional	Trabajar con las comunidades en el condado de Fort Bend, el norte del condado de Brazoria y el área metropolitana del oeste de Houston para desarrollar un plan de transporte y uso de la tierra subregional integrado que ayude en el desarrollo de proyectos para el RTP; trabajar con las comunidades y agencias en el área de servicio de la red METRO a fin de desarrollar un enfoque para conectar las instalaciones para bicicletas y peatones con rutas de tránsito; trabajar con el Greater East End Management District y la Ciudad de Houston en el desarrollo de un estudio de movilidad subregional
Desarrollo de un Plan Regional de Gestión y Evaluación de Incidentes	Realizar una evaluación de los programas y prácticas actuales de gestión de incidentes; determinar su impacto en la congestión y la seguridad; cómo financiarlos; cómo ampliarlos al resto de la región y cómo comercializar el concepto al público
Desarrollo de un Plan Regional de Ciclovías	Brindar asistencia técnica a los gobiernos locales y a otras agencias de transporte para ayudar a identificar problemas, oportunidades, necesidades y barreras para bicicletas y peatones; mantener un plan de sistema regional de bicicletas actualizado a fin de identificar instalaciones para bicicletas existentes y previstas, lagunas del sistema y necesidades de instalaciones futuras mediante el desarrollo de un proceso para estandarizar sistemas de información geográfica (GIS) y otros datos de los gobiernos locales que producen mapas fáciles de leer y conducen a actualizaciones periódicas del plan.

Desarrollo de un Plan de Seguridad de Tráfico a Largo Plazo	Fomentar la educación de seguridad, aplicación efectiva de la ley, ingeniería de seguridad, actividades de servicio de emergencia e inversiones en infraestructura para ayudar a reducir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito, las lesiones y muertes en la región; identificar y controlar los problemas de seguridad; implementar mejoras de seguridad vial en lugares peligrosos; apoyar las actividades de seguridad de otras organizaciones y agencias comunitarias; analizar e informar los datos de accidentes de tránsito; trabajar con grupos y comités de seguridad de tráfico sobre problemas específicos
Finalización de los estudios de gestión de acceso	Implementación de las recomendaciones para la FM 1764 en Texas City, BF 1960 en Humble, SH 105 en el condado de Montgomery y FM 1092 en la ciudad de Missouri
Finalización del estudio de movimiento de bienes regionales	Iniciar y mantener un contacto significativo con la comunidad de cargas local; fomentar la conciencia y capacitación entre los planificadores y el público en general; finalizar la coordinación con el comité asesor de cargas
Cumplimiento de la calidad del aire	Realizar análisis de conformidad según sea necesario para los plazos de TIP, RTP y/o SIP; descubrir estrategias y políticas de control para garantizar que las fuentes móviles en la ruta de la zona de los ocho condados de Houston-Galveston-Brazoria cumplan las normas federales sobre contaminación y los requisitos del Plan de Implementación Estatal (SIP); definir los posibles impactos regionales de la implementación, así como las ramificaciones potenciales de sanciones de las actuales designaciones no cumplimentadas de una hora y de ocho horas que participan en el establecimiento de presupuestos de emisión por cumplimiento del sistema de transporte; ayuda en la implementación de estrategias SIP a través de proyectos demostrativos y programas contractuales.

Estudio Terminal Intermodal (fases 2 y 3)	Mejorar la integración y conectividad del sistema de transporte entre modos y en todos ellos, para transporte de personas y cargas, incluidos los servicios prestados por operadores públicos y privados; los proyectos de apoyo de TIP y RTP, como la terminal céntrica intermodal, unirán una variedad de modos en una estación.

Planeamiento, y colaboración y consultas entre agencias

Muchas de las actividades descritas en este documento respaldan el proceso de toma de decisiones colaborativo y coordinado entre las agencias de los gobiernos estatales y locales, los proveedores de servicios de transporte, expedidores y transportistas de mercaderías, y los residentes de la región. A través de la cooperación de estos participantes, los productos de estas actividades de planeamiento proporcionarán a la región más beneficios de movilidad.

APÉNDICE B – Glosario de términos de planeamiento del transporte

ADA	Ley de Americanos con Discapacidades de 1990
AERCO	Organización para Créditos por Reducción de Emisiones en el Área
CAAA	Enmiendas de la Ley de Aire Limpio (de 1990 y años posteriores)
CFR	Código de Reglamentaciones Federales
FHWA	Administración Federal de Carreteras
FTA	Administración Federal de Tránsito
H-GAC	Consejo del Área de Houston-Galveston
MAP-21	Avanzando para el Progreso en el Siglo 21
METRO	Autoridad Metropolitana de Tránsito del Condado de Harris
MCS	Estudio de Corredores Principales (antes llamado Estudio de Inversiones Principales)
MPO	Organización de Planeamiento Metropolitano
NHTSA	Administración Nacional de Seguridad de Tráfico en Carreteras
PPP	Plan de Participación Pública
RAQPC	Comité de Planeamiento Regional de la Calidad del Aire
RTP	Plan de Transporte Regional
SIP	Plan de Implementación Estatal
STIP	Programa de Mejora del Transporte en Todo el Estado
TAC	Comité Asesor Técnico
TCEQ	Comisión de Calidad Ambiental de Texas
TIP	Programa de Mejora del Transporte
TMA	Área de Administración del Transporte
TPC	Consejo de Políticas de Transporte
TxDPS	Departamento de Seguridad Pública de Texas
TxDOT	Departamento de Transporte de Texas
UPWP	Programa de Trabajo de Planeamiento Unificado
USC	Código de los Estados Unidos
US DOE	Departamento de Energía de los Estados Unidos
US DOT	Departamento de Transporte de los Estados Unidos

US EPA Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos

APÉNDICE C – Procedimientos para comentarios del público en las asambleas del Consejo de Políticas de Transporte

El Consejo de Políticas de Transporte (TPC) alienta los comentarios del público sobre cualquier asunto relacionado con el planeamiento del transporte regional. A fin de asegurar oportunidades justas y equitativas para todos los residentes que quieran comunicarse con el TPC, se han establecido los siguientes procedimientos para que el público presente sus comentarios:

Comentarios del público sobre temas en la agenda
Al comenzar la asamblea, antes de comenzar la sección del temario de la agenda, se permitirá al público hacer comentarios relacionados con temas incluidos en la agenda. Los comentarios se limitarán a tres (3) minutos y el solicitante debe inscribirse al menos cinco minutos antes de comenzar la reunión. Ninguna persona puede reservar tiempo para hacer comentarios más de una vez por sesión. Aquellos que deseen tratar más de un tema de la agenda deben hacerlo durante su tiempo asignado. Una copia de la agenda y los registros de asambleas estarán disponibles en el lugar de reunión por lo menos quince (15) minutos antes de su comienzo.

Otras presentaciones del público
Las presentaciones del público no relacionadas con el temario listado en la agenda deben enviarse al Presidente del Consejo veintiún (21) días antes de la asamblea ordinaria y se añadirán a la agenda, a criterio del Presidente. Si la presentación es aprobada como tema del programa, debe limitarse a diez (10) minutos.

Las solicitudes para hacer presentaciones deben enviarse por escrito a:

Chairman
Transportation Policy Council
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227

Comentarios por escrito
El TPC se complace en recibir comentarios por escrito relacionados con los temas de la agenda y otros temas relacionados con el planeamiento del transporte regional. Para los comentarios que excedan las tres (3) páginas estándar de 8½” x 11” deben proporcionarse veinticinco (25) copias. Los comentarios por escrito deben enviarse al Presidente del TPC a la dirección anterior.

Comentarios por invitación
En cualquier momento durante la asamblea, el Presidente puede invitar a la audiencia a hacer comentarios.

Información requerida

La siguiente información se requiere de todas las personas que hagan comentarios orales o escritos:

1. Nombre completo
2. Afiliación (si corresponde)
3. Dirección postal y de correo electrónico
4. Temas de la agenda o asuntos a tratar

APÉNDICE D – Procedimientos para modificar el Programa de Mejora del Transporte (TIP)

Adopción y revisión de Programa de Mejora del Transporte

Como principales herramientas de implementación del Plan de Transporte Regional, la adopción y la revisión del TIP son componentes claves en el proceso de participación pública para la Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO).

Cada dos años, como parte de un proceso de colaboración entre las agencias de implementación del transporte, proveedores de servicios y el público, se desarrolla un nuevo TIP. Este proceso es llevado a cabo por el Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) a través de su Comité Asesor Técnico (TAC) y los subcomités designados. Antes de la revisión final y la aprobación por el Consejo de Políticas de Transporte (TPC), se llevan a cabo asambleas públicas para presentar el nuevo TIP y se observa un período de comentarios de no menos de 30 días.

Debido a que la entrega de los proyectos y servicios de transporte es dinámica, el TIP se revisa frecuentemente entre las actualizaciones realizadas cada dos años. Estas revisiones también están sujetas a evaluaciones y comentarios del público, pero el nivel de participación pública depende de la importancia de la modificación propuesta.

Las revisiones menores, denominadas modificaciones administrativas, son aprobadas por el director de la Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) y presentadas al TPC con fines de información y comentarios. El resto de las revisiones requieren la aprobación del TPC luego de su revisión y las recomendaciones del TAC.

Cuando una revisión propuesta tiene el potencial de afectar a una parte considerable del público viajero de la región, se clasifica como enmienda mayor y está sujeta a un aviso público y a la oportunidad de hacer comentarios.

Si bien las revisiones al TIP generalmente se hacen a pedido de los promotores de un proyecto, en ningún caso se propondrá una revisión sin notificación previa del patrocinador. En todos los casos, las revisiones al TIP, incluidas las modificaciones administrativas, están sujetas a la aprobación del Departamento de Transporte de Texas (TxDOT).

La tabla de la página siguiente detalla cómo se procesan las revisiones propuestas para el TIP.

Tabla 1. Responsabilidades de aprobación			
Tipo de revisión	**Director de MPO**	**TAC**	**TPC**
I. Adopción del TIP	-------	Recomendar	Aprobar
II. Revisión del TIP			
(1) Adición o eliminación de proyectos y fases			
(a) Adición o eliminación de proyectos	-------	Recomendar	Aprobar
(b) Adición o eliminación de fase menor de $5 millones en un proyecto	Aprobar	-------	-------
(c) Adición o eliminación de fase de $5 millones o más en un proyecto	-------	Recomendar	Aprobar
(d) Combinación de dos o más proyectos o fases existentes	Aprobar	-------	-------
(e) Otros	-------	Recomendar	Aprobar
(2) Cambios en alcance y costo			
(a) 25% de la fase o menos, o menos de $500 mil	Aprobar	-------	-------
(b) Más de 25% de la fase, o más de $500 mil	-------	Recomendar	Aprobar
(c) Cambio del alcance, que requiere recalcular la conformidad de la calidad del aire a nivel de sistema como proyecto no exento	-------	Recomendar	Aprobar
(d) Otros cambios de alcance significativos	-------	Recomendar	Aprobar
(e) Otros cambios de alcance menores	Aprobar	-------	-------
(3) Cambios en fuentes de financiamiento			
(a) Cambios en fuentes de financiamiento federales	Aprobar	-------	-------
(b) Cambios en fuentes de financiamiento de federales a no federales	-------	Recomendar	Aprobar
(c) Cambios en fuentes de financiamiento de no federales a federales	-------	Recomendar	Aprobar
(d) Cualquier otro cambio en fuentes de financiamiento	Aprobar	-------	-------
(4) Cambios de programación			
(a) Todas las fases afectadas están contenidas dentro de los cuatro años del TIP antes y después del cambio de programación	Aprobar	-------	-------
(b) Cualquier otro cambio de programación	-------	Recomendar	Aprobar

† *El director de la MPO puede, a su criterio, delegar las modificaciones administrativas en el TAC y el TPC.*

Tabla 2. Oportunidad para evaluaciones y comentarios del público	
I. Adopción del TIP	Antes de que el TPC adopte el TIP, se llevan a cabo asambleas públicas para presentar el nuevo TIP y se observa un período de comentarios de no menos de 30 días. Se proporcionan de manera informal oportunidades adicionales para evaluación pública durante todo el proceso de desarrollo del TIP.
II. Revisión del TIP	
(A) Enmiendas mayores‡ (TPC)	Las enmiendas mayores del TIP se informarán en el sitio web del H-GAC al menos 30 días antes de la acción del TPC; se requieren una asamblea pública y un período de comentarios de no menos de 10 días. Pueden hacerse comentarios adicionales en las asambleas del TAC y del TPC, tal como se detalla en el Apéndice C.
(B) Otras enmiendas (TPC)	Otras enmiendas al TIP se incluyen para su evaluación pública en la documentación de las asambleas del TAC y del TPC. En el Apéndice C se detallan los procedimientos para comentarios del público en las asambleas del TPC.
(C) Modificaciones administrativas (Director de MPO)	Las modificaciones administrativas no requieren específicamente la participación del público antes de la acción del Director de MPO, pero se proporcionan para su evaluación pública a través de la documentación de las asambleas del TPC. En el Apéndice C se detallan los procedimientos para comentarios del público en las asambleas del TPC.

‡ ***Una enmienda mayor es una revisión al TIP en la cual:***
(a) Se agrega o elimina del TIP un proyecto o una fase de proyecto por valor de $10 millones o más;
(b) Se agregan o eliminan del TIP varios proyectos o fases de proyecto con un valor combinado de $25 millones o más;
(c) Se propone un cambio de costo que requeriría demorar otro proyecto más allá de los 4 años del TIP;
(d) Se propone un cambio del alcance que requeriría recalcular la conformidad de la calidad del aire a nivel de sistema como proyecto no exento.

APÉNDICE E – Plan de Asistencia de Idioma para poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP)

Como agencia que recibe asistencia financiera federal, el Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) tiene la intención de utilizar este Plan de Asistencia de Idioma (LAP) en sus actividades de planeamiento estratégico, para asegurarse de que las metas y los objetivos del programa sean adecuados para las poblaciones con las que se comunica o a las que presta servicio. En estas poblaciones se incluyen aquellas identificadas como con dominio limitado del inglés (LEP).

Estas personas no hablan inglés como idioma principal. Su capacidad para leerlo, hablarlo, escribirlo o comprenderlo es limitada y tienen derecho a recibir algún tipo de asistencia de idioma con respecto a un servicio, beneficio o situación particular.

El H-GAC está comprometido a incorporar los elementos de la justicia medioambiental y del Título VI a su proceso de participación pública para el planeamiento del transporte. Para ello, busca la inclusión de poblaciones que han sido tradicionalmente subatendidas por los actuales servicios de transporte o por una deficiencia de tales servicios. Estos grupos se componen de personas de bajos ingresos, minorías, personas mayores, discapacitados, gobiernos tribales y los jóvenes, entre otros. Estas poblaciones serán contactadas a fin de atender sus necesidades por medio de diversas estrategias, para que la información sea fácilmente accesible y comprensible.

Orden Ejecutiva 13166

En cumplimiento de la Orden Ejecutiva 13166, el H-GAC ha actualizado su Plan de Participación Pública para incluir pautas para la participación de todas las poblaciones y mejorar el acceso a los servicios para las personas con dominio limitado del inglés. El H-GAC también ha creado una base de datos exclusivamente para poblaciones de justicia medioambiental, por lo que serán informadas continuamente de las asambleas públicas y los proyectos de su interés.

Título VI y justicia medioambiental

La *justicia medioambiental* es una parte importante del proceso de planificación y debe ser considerada en todas las fases del planeamiento. Esto incluye todos los planes y actividades con participación pública, el desarrollo de Planes de Transporte Regional (RTP), Programas de Mejora del Transporte (TIP), Programas de Mejora del Transporte en Todo el Estado (STIP) y el Programa de Trabajo de Planeamiento Unificado (UPWP). Un proceso de planeamiento verdaderamente integrado y eficaz considera y promueve activamente la justicia medioambiental como parte de proyectos y grupos de proyectos, en la totalidad de los planes y en las decisiones sobre políticas.

El H-GAC ha tomado medidas para asegurarse de que la *Actualización del Plan de Transporte Regional 2035* cumpla todas las metas federales de justicia medioambiental, como se describe en las pautas de la *Orden Ejecutiva 12898*,

Acciones federales para abordar la justicia medioambiental (EJ) en poblaciones de minorías y bajos ingresos. El objetivo principal de las actividades de divulgación del H-GAC según el Título VI y la justicia medioambiental es aumentar la difusión de las prácticas de planificación metropolitana y facilitar, fomentar y garantizar la participación activa de poblaciones tradicionalmente subatendidas en el proceso de la toma de decisiones sobre transporte. Al dar a conocer las prácticas de planeamiento metropolitano, el H-GAC puede desarrollar y aplicar enfoques innovadores para:

- Ampliar los procesos de participación pública para mejorar el contacto, la respuesta y la sensibilidad global a las necesidades de los hogares de bajos ingresos y de minorías, y
- Utilizar herramientas de análisis fácilmente disponibles para determinar la proporcionalidad de los beneficios y su impacto en los hogares de bajos ingresos y de minorías en relación con el medio ambiente humano, el entorno natural, la accesibilidad a puestos de trabajo y otras actividades, y las consecuencias que los planes, programas y proyectos de transporte tienen sobre estos segmentos de la población.

Dado que el pago de peajes se ha convertido en una parte de nuestra principal red de transporte, el H-GAC ha ampliado sus actividades para comprender los efectos del transporte en las comunidades de justicia medioambiental completando un análisis centrado en los efectos acumulativos e indirectos de las carreteras con peaje.

Identificación de poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) y cómo son atendidas

Según el censo de 2010, el área atendida por la Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) es el hogar de más de 5.8 millones de personas. Los residentes de la zona de servicio son diversas en el origen étnico, la educación, la capacidad, y por los idiomas principales que hablan. Para residentes con dominio limitado del inglés, el compromiso de informar a todos requiere disposiciones razonables para brindarles asistencia en su idioma primario. Este documento servirá como plan para el modo en que la MPO del H-GAC se asegurará de que el idioma no sea una barrera para quienes necesiten acceder a información pública.

La mayoría de los residentes de la región de la Costa del Golfo con dominio limitado del inglés tienen el español como idioma principal. También hay zonas de la región en las que comúnmente se hablan otros idiomas, como el vietnamita y el chino. Una porción mucho menor de residentes de la Costa del Golfo hablan una variedad de idiomas asiáticos. Además, un gran porcentaje de residentes que dominan el inglés también hablan uno o más idiomas extranjeros.

Como enfoque para evaluar la amplitud de las medidas de asistencia de idioma que se requieren para asegurar un acceso significativo a personas con dominio limitado del inglés, las pautas del Departamento de Transporte de los Estados Unidos recomiendan realizar un análisis de cuatro factores. Ese análisis se utilizará en este Plan de

Asistencia de Idioma como herramienta para evaluar en qué medida deben atenderse las necesidades de las comunidades con dominio limitado del inglés durante el planeamiento del transporte y la implementación del programa.

Factor 1: Número o proporción de personas con dominio limitado del inglés atendidas o encontradas dentro de la población elegible para servicios

Los datos de la Encuesta de Comunidades en los Estados Unidos de 2009 indicaron que en la región de planeamiento de la Costa del Golfo había al menos 987,571 residentes de cinco o más años de edad que hablaban un idioma extranjero, y que más de la mitad de ellos no hablaban bien inglés. Las estimaciones preliminares indicaban que el porcentaje de personas con dominio limitado del inglés (LEP) estaba creciendo más rápidamente que toda la población de la región de los ocho condados en su conjunto. Sin embargo, el crecimiento absoluto en la región es mayor. El Condado de Harris, por ejemplo, experimentó un aumento poblacional del 20 por ciento entre 2000 y 2010, pero tuvo un incremento del 34 por ciento en el número de personas que no dominan el inglés. El Estado de Texas tuvo un aumento general de estas personas del 23 por ciento, en comparación con una tasa de crecimiento global del 19 por ciento.

TABLA 1. Población con dominio limitado del inglés en el Área Metropolitana de Planeamiento (MPA) de los ocho condados de Houston

Población total del MPA		Total de LEP en MPA	% de LEP del total	Total de habla hispana en MPA	% de habla hispana del total	Total de asiáticos en MPA	% de asiáticos del total
Censo año 2000	4,669,571	665,310	14.25%	1,073,616	22.99%	147,993	3.17%
Encuesta de Comunidades en los Estados Unidos de 2009	5,329,507	987,571	18.53%	1,551,004	29.10%	240,469	4.51%
% de cambio	14.13%	48.44%		44.47%		62.49%	

Fuente: Encuesta de Comunidades en los Estados Unidos de 2009, www.census.gov y censo 2010.

Se considera que una persona con dominio limitado del inglés (LEP) es aquella cuyo idioma primario no es el inglés y que describe su capacidad para hablarlo como "Buena", "No muy buena" o "Ninguna".

La Encuesta de Comunidades en los Estados Unidos (ACS) de 2009 no proporciona datos de LEP para los condados de Chambers, Liberty y Waller. En lugar de solicitar esa información, la pregunta "¿Habla usted en su casa un idioma distinto del inglés?" se utilizó a los fines de la base de datos American FactFinder.

El Área Metropolitana de Planeamiento (MPA) de Houston incluye los condados de Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery y Waller.

Como reconocimiento de que la baja alfabetización también podría resultar en un dominio limitado del inglés, se analizaron los datos de la Evaluación Nacional de Alfabetización de Adultos, Centro Nacional para Estadísticas de Educación, Instituto de Ciencias de la Educación, Departamento de Educación de los Estados Unidos. Los resultados se incluyen la Tabla 2. El estudio utilizó estimaciones poblacionales para personas de 16 años en adelante a partir de 2009. Los individuos considerados con deficiencia en habilidades básicas de alfabetización obtuvieron una puntuación por debajo del nivel básico en la categoría de prosa, o bien no pudieron ser entrevistados debido a barreras del idioma. El estudio encontró que el 19 por ciento de la población de todo el estado carecía de habilidades básicas de alfabetización. Dentro del área de los ocho condados, el 16 por ciento de la población carecía de habilidades básicas de alfabetización.

TABLA 2. Porcentajes poblacionales de la región de los ocho condados carentes de habilidades básicas de alfabetización+

Ubicación	Población●	Porcentaje con carencia♦
Estado de Texas	**14,426,233**	**19%**
Área metropolitana (8 condados)	**5,800,000**	**16%**
Condado de Brazoria	161,882	13%
Condado de Chambers	18,276	12%
Condado de Fort Bend	234,905	24%
Condado de Galveston	179,288	13%
Condado de Harris	2,376,786	21%
Condado de Liberty	45,766	16%
Condado de Montgomery	205,447	11%
Condado de Waller	21,092	20%

+ Fuente: Evaluación Nacional de Alfabetización de Adultos, Centro Nacional para Estadísticas de Educación, Instituto de Ciencias de la Educación, Departamento de Educación de los Estados Unidos.
● Mayores de 18 años de edad en hogares, según el censo del año 2000.
♦ Estimaciones porcentuales para 2003.

Factor 2: Frecuencia con que las personas con dominio limitado del inglés entran en contacto con un programa, actividad o servicio

La mayoría de los contactos con el público y las poblaciones con dominio limitado del inglés (LEP) es a través de consultas presentadas en el sitio web del H-GAC sobre transporte y calidad del aire, a través de su buzón de información pública por Internet, en asambleas públicas trimestrales, en todas las reuniones abiertas mensuales del Comité y en eventos de divulgación públicos. Todas las consultas son respondidas con un correo electrónico que reconoce la recepción de sus comentarios, con una llamada telefónica o con una carta impresa. Con ayuda de traductores en su plantilla de personal y siempre que sea posible, las respuestas son enviadas a los consultantes en su lengua materna.

Factor 3: Naturaleza e importancia del programa, actividad o servicio prestado

La Organización de Planeamiento Metropolitano (MPO) del Consejo del Área de Houston-Galveston (H-GAC) es responsable de los siguientes planes y programas: el *Plan de Transporte Regional (RTP)* de los ocho condados, un documento de planificación de inversiones en transporte a 20-30 años; un *Programa de Mejora del Transporte (TIP)* de cuatro años; un *Programa de Trabajo de Planeamiento Unificado (UPWP)* de tres años que describe las tareas a realizar anualmente; y un *Plan de*

Gestión del Acceso, para desarrollar e implementar estrategias operacionales y de demanda de viajes que mejoren el rendimiento y la seguridad del sistema de transporte. En esta capacidad, el H-GAC debe asegurarse de que todos los segmentos poblacionales participen con comentarios o tengan la oportunidad de hacerlos, y que intervengan en el proceso de toma de decisiones.

El H-GAC también es responsable de desarrollar e implementar planes, políticas y programas para reducir las emisiones relacionadas con el transporte. Estas llevan a la generación de ozono debido al estado de incumplimiento en la región de los ocho condados. Los planes del H-GAC deben demostrar la conformidad y cumplimiento del transporte con las reglas establecidas por las Enmiendas de la Ley de Aire Limpio de 1990.

Factor 4: Recursos disponibles para los receptores y sus costos

Toda la asistencia de idioma se proporciona sin costo alguno a las personas con dominio limitado del inglés. Para solicitar servicios especiales de asistencia, interpretación o traducción debe informarse al personal del H-GAC con no menos de dos días de anticipación a una asamblea o evento público, con el fin de atender mejor sus necesidades.

El H-GAC ofrece varias publicaciones y servicios a los residentes con dominio limitado del inglés. Los boletines, folletos, avisos de asambleas y anuncios en sitios web del Departamento de Transporte incluyen instrucciones sobre cómo solicitar traducciones de la información en idiomas distintos del inglés. En más de una ocasión, la MPO publicó en Internet una encuesta en tres idiomas para recibir comentarios sobre el plan de financiamiento del Plan de Transporte Regional (RTP). En los periódicos bilingües locales se publican grandes anuncios sobre las asambleas públicas en tres idiomas: inglés, español y vietnamita. Cuando así se solicita, las asambleas públicas disponen de servicios de intérpretes. Además, el H-GAC tiene varios empleados bilingües que hablan español, chino, vietnamita y algunos idiomas asiáticos. A pedido, el personal del H-GAC también puede utilizar servicios de traducción de consultores externos y servicios de intérprete telefónico para traducir materiales de divulgación pública.

Plan para proporcionar servicios a residentes con dominio limitado del inglés

Para prestar servicio a los residentes que no dominan el inglés, el personal del H-GAC reconoce que lo primero es poder comunicarse con ellos en un idioma que comprendan bien. Además, el personal debe asegurarse de que los servicios de idioma prestados sean adecuados para garantizar una comunicación fluida con esos residentes y que puedan recibir servicios que satisfagan sus necesidades. Teniendo en cuenta esos objetivos, el H-GAC tiene planeado tomar las siguientes medidas para asegurar un acceso razonable de estos residentes a los servicios.

1. El personal del H-GAC tomará medidas para garantizar que su sitio web sea accesible a personas con dominio limitado del inglés.

2. El personal del H-GAC se asegurará de que estas personas tengan acceso a sus materiales de comercialización y divulgación.

3. El personal del H-GAC desarrollará normas y pautas para asegurarse de que el idioma no sea una barrera a los servicios en el área de planeamiento del transporte de los ocho condados. Si bien las normas y pautas establecen los detalles de la política, se incluirán varios conceptos generales:

    - El personal del Departamento de Transporte del H-GAC será responsable de identificar los idiomas comúnmente hablados, tal como se indican en el listado del sistema de administración de bases de datos del H-GAC. Esta información complementará la información demográfica de 2010 recopilada por el H-GAC.

    - Dado que el español es el idioma predominante entre los residentes de habla no inglesa, el personal del H-GAC solicitará intérpretes cuando sea necesario. La traducción adecuada puede requerir cierta sensibilidad cultural y conocimientos de interpretación especializados, así como un dominio del idioma de los residentes que expresen su deseo de participar.

    - Debido a que hay un importante número de idiomas que no se hablan extensamente, pero que pueden ser el idioma preferido por algunos residentes, el personal del H-GAC también ayudará con otros servicios de interpretación. Además, el personal del H-GAC utilizará intérpretes internos o basados en la comunidad que puedan estar disponibles sin cargo o a bajo costo.

    - El H-GAC adoptará traducciones uniformes de los documentos de uso más común en español y en otros idiomas ampliamente utilizados.

4. El personal del H-GAC vigilará el cumplimiento de las normas y pautas para prestar servicio a los residentes con dominio limitado del inglés, para lo cual recopilará y analizará los datos raciales y étnicos por medio de una encuesta de opinión pública.

Seguimiento y actualización del Plan de Asistencia de Idioma (LAP)

Este documento está diseñado para ser flexible y de fácil actualización. El H-GAC actualizará sus actividades del Título VI y del LAP sobre una base anual. El H-GAC también publicará su oferta de servicios de traducción para personas con dominio limitado del inglés en su sitio web, http://www.h-gac.com/taq, en inglés, español y vietnamita. Las personas con conexión a Internet podrán consultar el plan y descargar copias en el sitio web de Transporte y Calidad del Aire. Las personas sin acceso a Internet pueden solicitar una copia escribiendo al Gerente de Divulgación Pública del Programa, a la dirección indicada más abajo.

Cualquier pregunta o comentario acerca de este plan debe dirigirse al Gerente de Divulgación Pública del Programa de Transporte de H-GAC o al Coordinador del Título VI.

Mr. Marco Bracamontes
Transportation Program Manager
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
Teléfono: (713)
Fax: (713) 993-4508
Email: marco.bracamontes@h-gac.com

Mr. Chuck Wemple
Chief Operating Officer/Title VI Coordinator
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
Teléfono: (713) 627-3200
Fax: (713) 993-4508
titleVI.Coordinator@h-gac.com

Phụ lục K: Tài liệu quan trọng - Phiên bản Tiếng Việt

1.0 Phần Giới Thiệu

Giao thông là một hệ thống quan trọng kết nối người dân với việc làm, giáo dục, dịch vụ y tế, và cộng đồng chung quanh họ. Tất cả người dân đều được hưởng lợi ích từ quyền sử dụng với các giải pháp giao thông hữu hiệu này. Nhằm thực hiện các phương thức giao thông để đáp ứng nhu cầu và những ưu tiên cho sự đa dạng về dân số, điều cần thiết là phải có một kế hoạch sẵn sàng để kêu gọi sự tham gia của cộng đồng một cách hiệu quả, hoàn toàn thống nhất các ý kiến mà họ đóng góp, thẩm định về những lợi ích và gánh nặng của nhiều phương án khác nhau, và đề nghị các giải pháp hợp lý nhất. Với sự cân nhắc kỹ lưỡng, dân cư có hoàn cảnh bất lợi được khẳng định sự bình đẳng trong quyền sử dụng với chương trình thực hiện kế hoạch này và kết quả của một quy hoạch như vậy. Chương trình này hoạch định các vai trò, phương pháp quản lý, việc phân tích để hỗ trợ sự quân bình trong kế hoạch của khu vực. Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) duy trì một chương trình Tiêu Đề VI và Công Lý Môi Trường thiết thực để xác nhận tất cả mọi người có một vai trò ý nghĩa trong quá trình thực hiện kế hoạch.

Trong việc hình thành đường lối chúng ta sống, làm việc và giải trí, H-GAC hợp tác với chính quyền tiểu bang và địa phương, khu vực tư nhân, và các công dân của khu vực về việc cải tiến giao thông, đẩy mạnh sự tăng trưởng một cách khôn ngoan, bảo vệ môi trường và nâng cao nền kinh tế. H-GAC là một Tổ Chức Quy Hoạch Đô Thị (MPO) được chỉ định để Quản Lý Giao Thông Khu Vực (TMA) Houston-Galveston gồm tám quận. Khu vực này có hơn 6 triệu người cư ngụ bao gồm các quận Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery, Waller và 134 thành phố trong phạm vi của các quận hạt. Giáp biên giới bên ngoài MPO nhưng vẫn còn thuộc thẩm quyền của H-GAC, các quận Austin, Colorado, Matagorda, Walker, và Wharton có cùng mối quan tâm quan trọng do tính cách lân cận của các quận này với TMA. Chương trình này được thực hiện không phải chỉ để phục vụ khu vực MPO gồm tám quận, nhưng còn bao gồm sự tham gia của năm quận vùng nông thôn một cách hiệu quả trong việc thực hiện kế hoạch giao thông. Phần cập nhật kế tiếp cho chương trình này sẽ bao gồm các dữ liệu cho tất cả các quận thuộc thẩm quyền của H-GAC.

Để phù hợp với các quy định của liên bang, các chức năng và trách nhiệm của H-GAC bao gồm phát triển một Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch Công Tác (UPWP) hàng năm, một danh sách các dự án đòi hỏi hàng năm, một Chương Trình Cải Tiến Giao Thông (TIP) mỗi lục cá nguyệt sẽ kéo dài 4 năm và một Kế Hoạch Giao Thông Khu Vực (RTP) dài hạn. Thêm vào đó, MPO của H-GAC cũng phải chứng minh sự tuân thủ với Tiêu đề VI và các yêu cầu không phân biệt đối xử khác. H-GAC phải tạo điều kiện thuận lợi cho cộng đồng tham gia và xây dựng một Kế Hoạch Hỗ Trợ Ngôn Ngữ (LAP) thiết thực để khuyến khích người dân có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP) tham gia một cách hiệu quả. Kế Hoạch cho Tiêu Đề VI này phản ảnh cam kết của H-GAC để xác nhận rằng không người nào, vì lý do chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia, giới tính, tuổi tác, tình trạng khuyết tật hay tình trạng lợi tức, bị ngăn chận không cho tham dự, bị từ chối quyền lợi, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào điều hành bởi MPO.

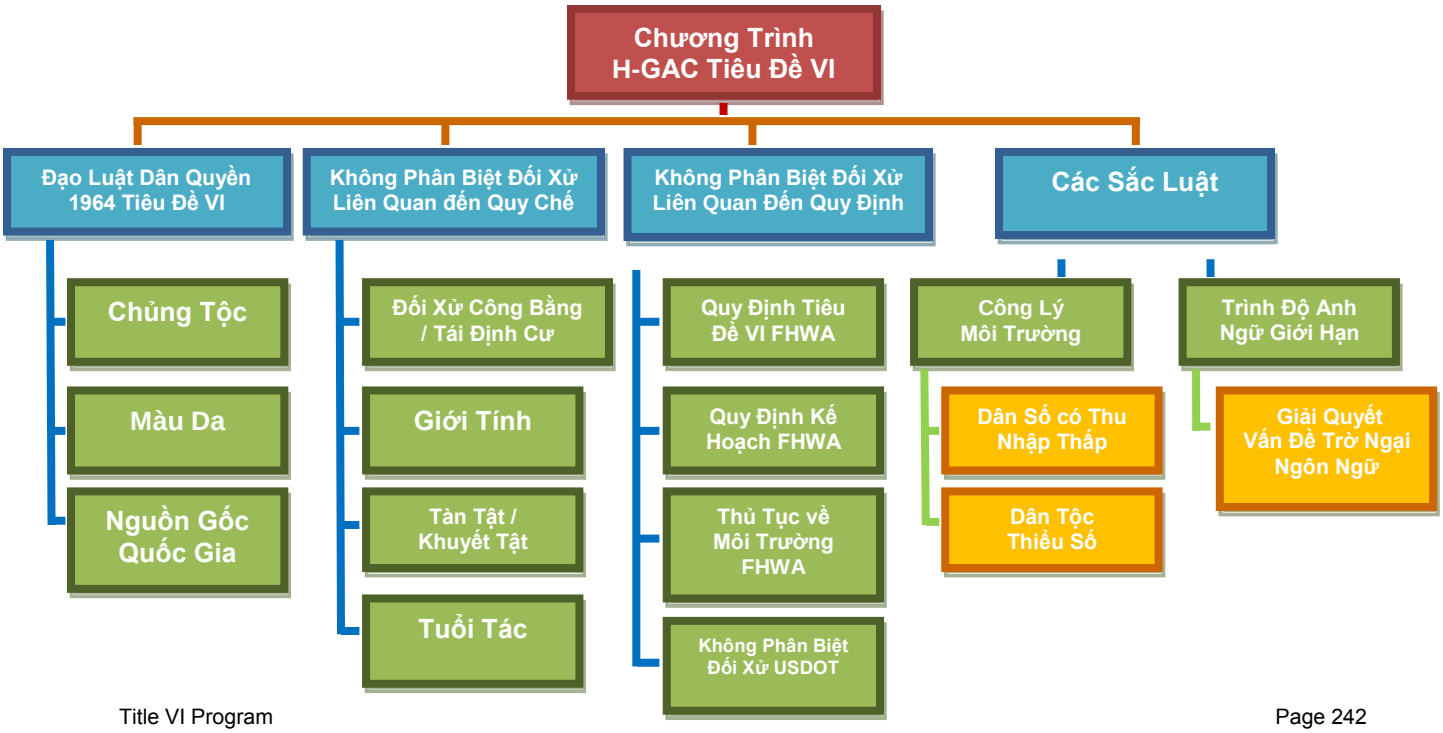
1.1 Mục Đích

Tiêu Đề VI của Đạo Luật Dân Quyền năm 1964 đã được sửa đổi, (42 USC 2000d đến 2000-4) (23 CFR Phần 200 và 49 CFR Phần 21) tuyên bố rằng, "Không có người nào ở Hoa Kỳ, vì lý do chủng tộc, màu da, hoặc nguồn gốc quốc gia bị ngăn chặn không được tham dự, bị từ chối quyền lợi, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào có tiếp nhận trợ cấp tài chính từ liên bang ". Các điều luật, quy định, chỉ thị, sắc luật hành chính tiếp theo nới rộng phạm vi của các tiêu chuẩn về phân biệt đối xử bị nghiêm cấm bao gồm tình trạng khuyết tật, giới tính, tuổi tác, lợi tức và trình độ Anh ngữ giới hạn.

Đạo Luật Phục Hồi Dân Quyền năm 1987, (Pub. L. Số 100-259) mở rộng phạm vi của Tiêu Đề VI bằng cách bổ túc định nghĩa của những chữ "chương trình hoặc hoạt động" để bao gồm tất cả các chương trình hay các hoạt động của những cơ quan nhận trực tiếp, các cơ sở nhận gián tiếp, và các nhà thầu nhận tài trợ của liên bang. Đạo luật Xa Lộ Liên Bang năm 1973 (23 USC 324) và Đạo Luật Kỳ Thị Tuổi Tác năm 1975, (42 USC 6101) đã ký thành luật vào thập niên bảy mươi, bành trướng việc bảo vệ phân biệt đối xử cho cả giới tính và tuổi tác. Việc không phân biệt đối xử liên quan đến Lợi Tức và Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP) đã được ban hành bởi hai Sắc Luật.

Sắc Luật 12898 ủy nhiệm các cơ quan liên bang phải giải quyết Công Lý Môi Trường (EJ) cho dân số có thu nhập thấp và dân tộc thiểu số. Trong khi đó, Sắc Luật 13166 ủy thác các cơ quan Liên Bang nhiệm vụ phát triển và thực hiện các hệ thống mà theo đó những người có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP) có thể truy cập dễ dàng các chương trình và hoạt động liên bang điều hành và/hoặc tài trợ.

Biểu đồ dưới đây phân loại các giới chức thẩm quyền thực thi việc không phân biệt đối xử và những vấn đề cần giải quyết:



Tiêu đề VI áp dụng cho các cơ quan liên bang và những cơ quan nhận trực tiếp cũng như các cơ sở nhận trợ cấp gián tiếp từ ngân quỹ liên bang. Trong tài liệu này, Tiêu đề VI hoàn toàn đề cập đến các chỉ thị về quy chế, quy định và chỉ thị khác có liên quan đến việc cấm phân biệt đối xử trong các chương trình do liên bang tài trợ kể cả những yêu cầu để giải quyết Công Lý Môi Trường và nhiều loại phương tiện di chuyển đối với những người có trình độ Anh ngữ giới hạn.

Kế hoạch này đưa đến những thảo luận quan trọng về Tiêu Đề VI được đưa vào việc thực hiện kế hoạch giao thông đô thị của H-GAC trong các lĩnh vực công chúng tham gia, quyền sử dụng với các chương trình của cư dân LEP, Công Lý Môi Trường, phát triển hợp đồng, giám sát các cơ sở nhận tài trợ gián tiếp, trách nhiệm của Điều Phối Viên Tiêu đề VI, và việc giữ hồ sơ và giải quyết các khiếu nại về phân biệt đối xử.

Khoảng này cố tình được để trống

HỘI ĐỒNG KHU VỰC HOUSTON-GALVESTON

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

1.2 Tuyên Bố Chính Sách Tiêu Đề VI

Tiêu đề VI tuân thủ là một điều kiện của việc tiếp nhận của các quỹ liên bang. Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) cam đoan rằng không một người nào vì lý do chủng tộc, màu da, hoặc nguồn gốc quốc gia, dựa theo quy định của Tiêu Đề VI thuộc Đạo Luật Dân Quyền năm 1964, và Đạo Luật Phục Hồi Dân Quyền 1987 (P.L. 100,259), bị ngăn chận không được tham dự, bị từ chối quyền lợi, hoặc là nạn nhân của sự phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào do cơ quan bảo trợ. Cũng như giới tính, tuổi tác, hoặc tình trạng khuyết tật không là trở ngại cho việc đối xử công bằng với tất cả các cá nhân.

Trong trường hợp H-GAC phân phối ngân quỹ tài trợ liên bang cho một thực thể khác, H-GAC sẽ bao gồm các điều kiện của Tiêu Đề VI trong tất cả các văn bản thỏa thuận và sẽ giám sát việc tuân thủ.

2.4 Chỉ dẫn cho Công Chúng làm thế nào để nộp Đơn Khiếu Nại Tiêu Đề VI Phân Biệt Đối Xử

2.4.1 Mục Đích

Việc tiến hành đơn khiếu nại của Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston **(H-GAC**) bao gồm khiếu nại của một cá nhân hoặc một nhóm cá nhân theo Tiêu đề VI của Đạo Luật Dân Quyền năm 1964, liên quan đến bất cứ quá trình thực hiện kế hoạch nào, chương trình, hoặc hoạt động quản lý bởi H-GAC. Quá trình này không phủ nhận quyền của người khiếu nại gửi đơn khiếu nại chính thức với cơ quan tiểu bang hoặc liên bang khác, hoặc để tìm kiếm cố vấn tư nhân.

2.4.2 Thủ Tục Khiếu Nại

Bất kỳ cá nhân, một nhóm người, hoặc thực thể nào tin rằng họ đã phải chịu sự phân biệt đối xử mà bị cấm bởi quy định phân biệt đối xử của Tiêu Đề VI có thể nộp đơn khiếu nại với Điều Phối Viên Tiêu Đề VI của H-GAC bằng cách điền và nộp Đơn Khiếu Nại Tiêu Đề VI của cơ quan nằm trong Phụ lục F hoặc đơn có thể được tải xuống từ http://www.h-gac.com. H-GAC điều tra các khiếu nại nhận được không quá 180 ngày sau khi vụ việc bị cáo buộc. H-GAC sẽ chỉ giải quyết các khiếu nại đã điền đầy đủ. Đơn khiếu nại phải hội đủ điều kiện các yêu cầu sau đây:

- Khiếu nại phải bằng văn bản và có chữ ký của (các) người khiếu nại.
- Bao gồm ngày hành vi bị cáo buộc là phân biệt đối xử, ngày mà hành vi đó đã dừng lại hoặc trường hợp mới nhất về hành vi.
- Trình bày chi tiết mô tả về các vấn đề, bao gồm tên và chức vụ của những cá nhân được xem là bên trong sự việc của khiếu nại.
- Các cáo buộc nhận được bằng fax hoặc e-mail sẽ được ghi nhận và xúc tiến một khi đã nhận diện (những) người khiếu nại và ý định tiến hành việc khiếu nại đã được thành lập. Một bản chính có chữ ký của fax hoặc email truyền đi phải được nhận bởi H-GAC để có thể xúc tiến việc điều tra.
- Các cáo buộc nhận qua điện thoại sẽ được chuyển thành văn bản và cung cấp cho người khiếu nại để xác nhận hoặc sửa đổi trước khi xúc tiến. Đơn khiếu nại sẽ được chuyển đến người khiếu nại cho cô ấy/anh ấy hoàn tất, ký tên, và gửi trả lại cho H-GAC để điều tra.

Sau khi nhận được đơn khiếu nại, Điều Phối Viên Tiêu Đề VI sẽ xác định thẩm quyền của mình, chấp nhận, và yêu cầu thêm dữ liệu, cũng như điều tra sự đáng tin cậy của các khiếu nại. Trong trường hợp người khiếu nại chống lại một người nhận phụ của H-GAC là người nhận quỹ liên bang, H-GAC sẽ áp dụng thẩm quyền và sẽ điều tra và xét xử các vụ án. Khiếu nại về H-GAC có thể được điều tra bởi Điều Phối Viên H-GAC Tiêu

Đề VI hay giao cho Bộ Giao Thông Texas (TxDoT), Cơ Quan Quản Trị Xa Lộ Liên Bang hoặc Cơ Quan Quản Trị Giao Thông Chuyển Tiếp, khi thích hợp, sẽ giải quyết đúng theo thủ tục của họ.

Để được chấp nhận, đơn khiếu nại phải đáp ứng các tiêu chỉ sau đây:

- Đơn khiếu nại phải được nộp trong vòng 180 ngày kể từ khi xảy ra cáo buộc hoặc khi phân biệt đối xử bị cáo buộc đã được biết đến cho người khiếu nại.

- (Các) cáo buộc phải liên quan đến một căn bản như chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia, giới tính, khuyết tật, hoặc trả thù.

- (Các) cáo buộc phải liên quan đến một chương trình hoặc hoạt động của một cơ quan nhận trợ cấp từ Liên bang, cơ quan phụ nhận trợ cấp, hoặc nhà thầu, hoặc, trong trường hợp của những cáo buộc ADA, một thực thể mở cửa cho công chúng.

- (Những) người khiếu nại phải chấp nhận độ phân giải hợp lý dựa trên quyền hành chính H-GAC (tính hợp lý được xác định bởi H-GAC).

Đơn khiếu nại có thể bị bác đơn vì những lý do sau đây:

- Người khiếu nại yêu cầu rút đơn khiếu nại.
- Người khiếu nại không trả lời các thư yêu cầu gửi đi nhiều lần cho những thông tin cần bổ túc để xúc tiến đơn khiếu nại.
- Người khiếu nại không thể tìm thấy sau những nỗ lực hợp lý.

Nếu một quyết định được đưa ra mà vấn đề nằm ngoài phạm vi của Tiêu Đề VI, thông báo sẽ được cung cấp cho người khiếu nại bằng văn bản trong vòng 10 ngày làm việc trong tuần kể từ khi nhận được đơn khiếu nại. Nếu vấn đề được xác định là trong phạm vi của Tiêu Đề VI, Điều Phối Viên Tiêu Đề VI sẽ thông báo cho người khiếu nại và bắt đầu một cuộc điều tra trong vòng 10 ngày làm việc kể từ khi nhận được đơn khiếu nại.

Điều Phối Viên Tiêu Đề VI, tham khảo ý kiến với các cơ quan hoặc nơi nhận tài trợ phụ bị ảnh hưởng, sẽ tiến hành một cuộc điều tra bao gồm các bước sau:

- Căn bản về việc đối xử không bình đẳng bị cáo buộc
- Thời gian và địa điểm xảy ra việc đối xử không bình đẳng
- Nhận dạng và tham vấn với tất cả các bên có liên quan
- Xem xét tất cả các tài liệu cần thiết
- Thu thập tất cả các hồ sơ thực sự khác từ các nguồn thích hợp

Một hồ sơ ghi nhận tất cả các cuộc thảo luận sẽ được duy trì và các văn bản liên quan đến việc điều tra được giữ lại trong một hồ sơ bảo mật bởi Viên Chức Tiêu Đề VI. Dựa trên kết luận của một cuộc điều tra kỹ lưỡng, một báo cáo sẽ được chuẩn bị tổng kết

những phát hiện và đề nghị biện pháp sửa đổi thích hợp, cùng với giải pháp được đề nghị. Cuộc điều tra sẽ được tiến hành và hoàn tất trong vòng 60 ngày kể từ ngày nhận được đơn khiếu nại chính thức. Các báo cáo điều tra sẽ được trình lên Giám Đốc Điều Hành của H-GAC.

Giám Đốc Điều Hành của Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston sẽ chấp nhận, từ chối hoặc sửa đổi các báo cáo điều tra. Thông báo bằng văn bản sẽ được cung cấp cho người khiếu nại về những phát hiện và giải pháp được đề nghị trong vòng 30 ngày kể từ ngày nhận được báo cáo điều tra nói trên.

Nếu người khiếu nại muốn kháng cáo, cô ấy/ anh ấy có 30 ngày kể từ ngày cô ấy/anh ấy nhận được đề nghị giải pháp bằng văn bản. Bất kỳ bên nào bị ảnh hưởng có thể gửi thêm thông tin và/hoặc tài liệu bằng văn bản cho Điều Phối Viên Tiêu Đề VI để hỗ trợ các yêu cầu của họ đối với việc xem xét lại các giải pháp đề nghị. Sau khi xem xét các thông tin bổ túc và các tài liệu, Điều Phối Viên Tiêu Đề VI và Giám Đốc Điều Hành H-GAC sẽ có mười ngày để tái khẳng định hoặc thay đổi giải pháp đầu tiên và thông báo bằng văn bản cho người khiếu nại. Nếu không có bên nào yêu cầu xem xét lại, độ phân giải sẽ trở thành chính thức.

Houston-Galveston Area Council

Thông Báo về Công Quyền Theo Tiêu Đề VI

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston

- **Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) điều hành các chương trình và dịch vụ của hội đồng không phân biệt chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia và phù hợp với Tiêu đề VI của Đạo Luật Dân Quyền. Bất cứ người nào tin rằng cô ấy hay anh ấy buồn phiền vì bị phân biệt đối xử bởi những thi hành theo pháp lý được định nghĩa trong Tiêu Đề VI có thể nộp đơn khiếu nại với H-GAC.**
- **Để biết thêm chi tiết về chương trình dân quyền của H-GAC, và các thủ tục để nộp đơn khiếu nại, xin liên lạc 713-627-3200; email titlevi.coordinator@h-gac.com; hoặc đến văn phòng hành chính của chúng tôi tại 3555 Timmons Lane, Houston, TX 77227-2777. Để biết thêm thông tin, xin viếng www.h-gac.com.**
- **Người khiếu nại có thể khiếu nại trực tiếp với Cơ Quan Quản Trị Giao Thông Chuyển Tiếp Liên Bang bằng cách nộp đơn khiếu nại với Office of Civil Rights (Văn Phòng Dân Quyền), Attention : Title VI Civil Rights Officer, 819 Taylor Street, Rm 8A36, Fort Worth, TX 76102.**
- **Nếu cần thêm thông tin bằng một ngôn ngữ khác, xin liên lạc 713-627-3200.**

HỘI ĐỒNG KHU VỰC HOUSTON-GALVESTON **ĐƠN KHIẾU NẠI SỐ _____**

Mẫu Đơn Khiếu Nại Tiêu Đề VI

Tiêu đề VI của Đạo Luật Dân Quyền ban hành năm 1964 nghiêm cấm việc phân biệt đối xử dựa vào chủng tộc, màu da, hoặc nguồn gốc quốc gia trong các chương trình và các hoạt động tiếp nhận trợ cấp tài chính của Liên bang. Cụ thể là, Tiêu đề VI quy định rằng "không có người nào ở Hoa Kỳ sẽ, vì lý do **chủng tộc, màu da**, hoặc **nguồn gốc quốc gia**, bị ngăn chặn không cho tham dự, bị từ chối quyền lợi, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào có nhận tài trợ của Liên bang. " (42 U.S.C. Mục 2000d).
Bộ phận Công Lý cho Môi Trường của Tiêu đề VI là để bảo đảm sự đối xử công bằng cho tất cả mọi người và cung cấp cho H-GAC khi thích ứng, để xác định và giải quyết ảnh hưởng xấu không tương xứng và bất lợi của các chương trình, chính sách của nó, và các hoạt động cho dân tộc thiểu số và người dân có thu nhập thấp, chẳng hạn như thực hiện các biện pháp thích hợp để khẳng định rằng những người có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP) có điều kiện sử dụng có ý nghĩa với các chương trình, dịch vụ và thông tin do H-GAC cung cấp.

H-GAC hoạt động để xác nhận không có sự phân biệt đối xử trong dịch vụ giao thông để hỗ trợ sứ mệnh của chúng tôi là các nhà lãnh đạo Vùng Vịnh Duyên Hải trong việc cung cấp giải pháp vận chuyển đa phương thức hiệu quả, phối hợp và tích hợp để nâng cao giá trị đời sống cho mọi người dân Vùng Vịnh Duyên Hải về mặt kinh tế và xã hội. Văn Phòng Chương Trình Tuân Thủ Hợp Đồng (Contract Compliance Program Office) của H-GAC có trách nhiệm về Tuân Thủ và Giám Sát Quyền Dân Sự để đảm bảo việc cung cấp các dịch vụ và các chương trình giao thông chuyển tiếp không có sự phân biệt đối xử.

TÊN HỌ:	ĐIỆN THOẠI NHÀ.:
ĐỊA CHỈ EMAIL:	ĐIỆN THOẠI SỞ:
ĐỊA CHỈ BƯU ĐIỆN:	THÀNH PHỐ:
	TIỂU BANG: SỐ ZIP:

Xin cho biết lý do việc khiếu nại của quý vị:

☐ Sắc Dân _____ ☐ Tuổi Tác _____ ☐ Nguồn Gốc Quốc Gia _____

☐ Màu Da _____ ☐ Giới Tính _____ ☐ Tình Trạng Khuyết Tật

_____

Ngày và nơi (những) hành động phân biệt đối xử bị cáo buộc. _____

(Xin bao gồm ngày đầu tiên bị phân biệt đối xử và ngày gần đây nhất bị phân biệt đối xử.)

_____

(Các) Tên/Chức vụ của (những) người bị cáo buộc kỳ thị quý vị theo Tiêu đề VI:

Quý vị đã bị phân biệt đối xử như thế nào? Vui lòng mô tả bản chất của hành động, quyết định, hoặctình trạng của việc kỳ thị được cáo buộc. Nếu có thể, xin quý vị giải thích thật rõ ràng những gì đã xảy ra và tại sao quý vị tin rằng tình trạng được bảo vệ của quý vị (căn bản) là một yếu tố trong việc phân biệt đối xử. Bao gồm các người khác được đối xử khác biệt như thế nào so với quý vị. (Quý vị có thể đính kèm các trang bổ sung, nếu cần thiết.)

Luật pháp nghiêm cấm những ai đe dọa hoặc trả thù bất cứ ai vì anh/cô ta đã thực hiện hành động, hoặc tham gia vào hành động, để tranh đấu cho các quyền được bảo vệ bởi pháp luật này. Nếu quý vị cảm thấy rằng mình bị trả thù, tách rời từ phân biệt đối xử bị cáo buộc nêu trên, xin vui lòng giải thích các trường hợp đó dưới đây. Giải thích những hành động quý vị đã làm mà quý vị tin là nguyên nhân cho sự trả thù quý vị cáo buộc.

Tên những người (nhân chứng, đồng nghiệp, giám sát viên, hoặc những người khác) mà chúng tôi có thể liên lạc để biết thêm thông tin có thể chứng minh và làm sáng tỏ đơn khiếu nại của quý vị: (Đính kèm các trang bổ sung, nếu cần thiết.)

Tên Họ	Địa Chỉ	Điện Thoại
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Quý vị đã nộp, hoặc có ý định nộp đơn khiếu nại liên quan đến các vấn đề nêu ra với bất cứ cơ quan nào sau đây không? Nếu có, xin vui lòng cung cấp ngày nộp đơn. Đánh dấu vào tất cả điều áp dụng.

☐ Bộ Giao thông Hoa Kỳ _____

☐ Cơ Quan Quản Trị Xa Lộ Liên Bang _____

☐ Cơ Quan Quản Trị Giao Thông Chuyển Tiếp Liên Bang _____

☐ Văn Phòng Tuân Thủ Hợp Đồng Liên Bang _____

☐ Ủy Ban Cơ Hội Làm Việc Bình Đẳng _____

☐ Bộ Tư pháp Hoa Kỳ _____

☐ Nơi Khác: _____

Quý vị đã thảo luận về khiếu nại với bất cứ đại diện H-GAC nào chưa? Nếu có, xin cung cấp tên, chức vụ, và ngày của cuộc thảo luận.

Biện pháp hoặc hành động nào quý vị yêu cầu cho các cáo buộc về phân biệt đối xử?

Vui lòng cung cấp bất cứ thông tin, tài liệu, hình ảnh bổ sung nào, v.v… nếu áp dụng, mà quý vị tin rằng sẽ giúp cho việc điều tra.

Ký tên và ghi ngày vào đơn khiếu nại dưới đây. ***Chúng tôi không thể xem xét đơn khiếu nại không được ký tên.***

__ _____ _____

Chữ Ký Người Khiếu Nại Ngày

FOR OFFICE USE ONLY

Date complaint received: _____ Case #: _____

Processed by: _____ Date Referred: _____

Referred to: ☐ USDOT ☐ FHWA ☐ FTA ☐ OFCCP ☐ Other: _____

Trang Tiếp Theo:

KẾ HOẠCH CỘNG ĐỒNG THAM GIA

(Trang Bìa)

KẾ HOẠCH CÔNG CHÚNG THAM GIA

Hướng Dẫn cho Cư Dân về Tham Gia Tích Cực của Công Chúng trong Quá Trình Thực Hiện Kế Hoạch Giao Thông cho Vùng Houston-Galveston

Soạn Thảo Bởi:

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston
3555 Timmons Lane, Suite 120
Houston, TX 77027
Điện Thoại: 713-627-3200
Fax: 713-993-4508

BẢNG MỤC LỤC

I. **Mục 1. Mục Tiêu cho Kế Hoạch Cộng Đồng Tham Gia**. 1

Giới Thiệu

Mục đích của PPP

Trình Bày Các Mục Tiêu

II. **Mục 2. Yêu Cầu của Liên Bang và Tiểu Bang** 9

SAFETEA-LU

Sắc Luật 12898 (Công Lý Môi Trường)

Sắc Luật 13166 (Chương Trình Hỗ Trợ Ngôn Ngữ)

Đạo Luật Bảo Vệ Người Mỹ Khuyết Tật năm 1990 (đã được sửa đổi)

Sắc Luật 13175 (Cố Vấn và Phối Hợp với Chính Quyền Các Bộ Lạc)

Các Trích Dẫn từ các Quy Định Liên Bang

III. Phụ Lục A: Tóm Lược Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch (UPWP) 15

IV. Phụ lục B: Bảng Chú Giải Thuật Ngữ về Kế hoạch Giao thông 17

V. Phụ lục C: Thủ Tục cho Công Chúng Đóng Góp Ý Kiến tại Các Buổi Họp Hội Đồng Chính Sách Giao Thông.....18

VI. Phụ lục D: Thủ Tục Sửa Đổi TIP 20

VII. Phụ Lục E: Chương Trình Hỗ Trợ Ngôn Ngữ cho Người Dân có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn 23

PHẦN 1
MỤC TIÊU CHO KẾ HOẠCH CÔNG CHÚNG THAM GIA

GIỚI THIỆU

Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) là một tổ chức tự nguyện của chính quyền địa phương bao gồm một khu vực phục vụ 13-quận và được quản lý bởi Hội đồng Quản Trị. H-GAC cũng phục vụ như là Tổ Chức Quy Hoạch Đô Thị (MPO) cho khu vực tám quận gồm các quận Harris, Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Liberty, Montgomery, và Waller.

Khu Vực Tám-Quận Houston-Galveston

Mục Đích của Kế Hoạch Công Chúng Tham Gia

H-GAC phát triển Kế Hoạch Công Chúng Tham Gia (PPP) này để xác nhận một quá trình thực hiện kế hoạch mở ra để hỗ trợ việc sớm tham gia và luôn tiếp tục của công chúng, thông báo kịp thời cho công chúng, đầy đủ thông tin cho công chúng truy cập liên quan đến các quyết định giao thông quan trọng. PPP phục vụ như để hướng dẫn cho quá trình công chúng tham gia vào chương trình giao thông của H-GAC. Đây là một phần của nỗ lực khu vực để xác nhận một quá trình toàn diện, phối hợp và liên tục giữa các bên liên quan để tạo cơ hội phổ biến cho việc tham gia vào sự phát triển và duyệt xét các kế hoạch và chương trình giao thông khu vực.

Một mục tiêu của PPP là để cung cấp cho công chúng sự hiểu biết về vai trò của các cơ quan khác nhau trong việc cung cấp cơ sở hạ tầng giao thông, kế hoạch, chương trình và chính sách trong khu vực. Soạn thảo kế hoạch hoạt động cho Kế hoạch Giao thông Khu Vực (RTP), Chương Trình Cải Tiến Giao Thông (TIP) và Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch Công Tác (UPWP) được trình bày trong **Phụ lục A** của Kế hoạch này.

Mục đích của PPP là để khuyến khích sự hiểu biết và tham gia vào quá trình quy hoạch giao thông khu vực. Có rất nhiều cơ hội cho công chúng đóng góp ý kiến về kế hoạch, chương trình và dự án giao thông. Càng nhiều công chúng tham gia vào kế hoạch giao thông thì kế hoạch sẽ càng hoàn hảo hơn. H-GAC hy vọng rằng tài liệu này sẽ tạo thuận lợi và khuyến khích người dân tham gia nhiều hơn trong việc phát triển một hệ thống giao thông tốt hơn cho khu vực.

Tuyên Bố Mục Tiêu

H-GAC sẽ hoàn thành được các mục tiêu sau đây trong quá trình công chúng tham gia của nó:

Mục tiêu 1: Cung cấp các thông báo đầy đủ cho công chúng các hoạt động tham gia cộng đồng với đầy đủ thời gian cho công chúng xem xét và góp ý về những quyết định quan trọng, kể cả các cơ hội để đóng góp ý kiến về việc thông qua đề nghị của RTP và TIP và bất cứ sửa đổi cần thiết nào:

- Thông báo pháp lý và quảng cáo có chi phí khác cho các buổi họp và điều trần công cộng được gửi đến *Houston Chronicle* để ấn hành tối thiểu là 30 ngày trước thời hạn công chúng đóng góp ý kiến kết thúc cho tất cả các kế hoạch và chương trình giao thông khu vực. Thông báo cũng có thể gửi đến *Texas Register*, các ấn phẩm của người nói tiếng Tây Ban Nha, người Mỹ gốc Phi Châu, và Á Châu thích hợp tại địa phương và các nhật báo địa phương khác trong mỗi phạm vi quyền hạn cho tất cả các phiên điều trần công cộng.

- Tin tức phát hành và thông cáo báo chí được gửi cho các nhà in và các phương tiện truyền thông phát sóng, các viên chức dân cử, các nhà lập pháp, nhân viên giao thông chuyển tiếp, các nhóm môi trường và cư dân, các tổ chức dân sự, các doanh nghiệp và các phòng thương mại, và các thư viện. Ngoài ra, tất cả các ấn phẩm hiện hành được đăng tải trên trang mạng của giao thông H-GAC. H-GAC cũng làm việc với biên tập viên và phóng viên để kịp thời viết các bài báo về các vấn đề giao thông và di chuyển hiện hành.
- Việc sửa đổi TIP xảy ra trong suốt khoảng thời gian cập nhật TIP. Các buổi họp công cộng và một thời hạn 30 ngày cho công chúng đóng góp ý kiến được tổ chức trước khi Các Tu Chính và Cập Nhật về TIP được thông qua.

Mục tiêu 2: Thông báo kịp thời và cung cấp phương tiện truy cập thông tin hợp lý về các vấn đề và quy trình giao thông; tạo cơ hội cho người dân có thể trợ giúp định hình một tương lai cho khu vực qua quá trình đóng góp ý kiến được mở ra và dễ tiếp cận cho công chúng, các cổ đông, và nhà hoạch định chính sách:

:

- Các cuộc hội thảo cung cấp thông tin được tổ chức về chủ đề liên quan đến quy hoạch giao thông khu vực. Các cuộc hội thảo này được thực hiện để giáo dục người tham gia về các chủ đề cụ thể như di chuyển, Hệ Thống Giao Thông "Thông Minh" (ITS), các vấn đề vận chuyển hàng hóa và an toàn, đệ trình và thực hiện dự án, và phẩm chất không khí. Hội thảo về thông tin cũng cung cấp một phương tiện cho phép người tham gia có thể nói lên ý kiến và quan tâm của mình trong một khung cảnh thân mật. Các buổi hội thảo về thông tin này được tiến hành dựa trên căn bản cần thiết.

- Bằng cách phối hợp các nỗ lực với các tổ chức liên quan khác trong khu vực, H GAC có thể cung cấp những nỗ lực để tiếp cận với công chúng một cách hiệu quả hơn. Đây là loại phối hợp gồm có thuyết trình của H-GAC tại các buổi họp và ủy ban của các cổ đông và cung cấp những thông tin thích đáng liên quan đến các kế hoạch, chương trình và dự án hiện tại của H-GAC. Bằng cách hoạt động tích cực tại các buổi họp của các cổ đông, H GAC có thể dùng các cơ hội này để thâu nhận được những ý kiến quý giá về hoạt động giao thông cũng như việc tham gia thường xuyên vào các cuộc thảo luận cho nhu cầu giao thông trong khu vực.

Mục Tiêu 3: Áp dụng phương pháp trực quan để mô tả RTP và TIP

- H-GAC sẽ sử dụng phương pháp trực quan và các công cụ qua hình thức của trang mạng, video, hình ảnh, hình vẽ và/hoặc bản đồ tương tác và những hình thức khác khi đã chuẩn bị sẵn sàng.

Mục Tiêu 4: Tạo điều kiện cho thông tin công cộng (thông tin kỹ thuật và thông báo hội nghị) có thể sẵn sàng để truy cập qua hình thức bằng điện tử và những phương tiện như Internet; thông tin và chương trình về các dự án sẵn sàng qua nhiều hình thức khác nhau, phương tiện và ngôn ngữ để đến gần số đông khán giả hơn:

- Phương tiện truyền thông chính được cung cấp với bản cập nhật định kỳ các hoạt động của H-GAC. Tin tức phát hành, thông cáo báo chí, và thông báo các buổi họp được phân phối bằng tiếng Tây Ban Nha và Trung Hoa để công bố cho công chúng xem xét và nhận xét thời kỳ trước khi thông qua hay phê chuẩn cho việc sửa đổi quan trọng cho RTP, TIP, UPWP, PPP, và kế hoạch hoặc chương trình giao thông đáng kể trong khu vực khác.

- Sở Thông Tin Công Cộng của H-GAC gồm có các nhân viên có kinh nghiệm về báo cáo tin tức và quan hệ truyền thông và các vấn đề phát hành bản tin, làm việc với phóng viên để đưa ra những câu chuyện về hoạt động giao thông, trả lời các câu hỏi của phóng viên, cung cấp bản tóm lược, tổ chức các cuộc họp báo và soạn bài bình luận biên tập.
- *Bản tin Vision (Viễn Ảnh)* và các bản tin khác được phân phối cho tất cả các cổ đông được xác định, các bên quan tâm, và các phương tiện truyền thông. Bản tin đặc biệt tập trung được ấn hành để cung cấp kịp thời các thông tin về các đề tài có mục tiêu. Tất cả các bản tin có sẵn trên trang mạng của Bộ Giao thông.

- H-GAC sẽ tối đa hóa việc sử dụng thư điện tử để phân phối thông tin về kết quả của các công việc chủ yếu. Địa chỉ email sau đây sẽ có sẵn sàng trên các trang mạng và các tài liệu ấn loát để công chúng gửi ý kiến qua Hộp Thư Thông Tin Công Cộng: publiccomments@h-gac.com. H-GAC sẽ làm việc với chính quyền địa phương, các phòng thương mại, cơ quan giao thông chuyển tiếp, và các tổ chức khác để phân phối các thông cáo qua email. H-GAC sẽ tiếp tục mở rộng danh sách các email được phân phối bằng cách yêu cầu xin các địa chỉ email trên các đơn góp ý kiến của công chúng, trên trang mạng của họ, và khi ghi danh cho buổi họp.

- Trang mạng của H-GAC cung cấp thông tin hiện hành về hoạt động quy hoạch giao thông. Trên trang mạng này là một bảng liệt kê các cuộc họp sắp tới. Chương trình nghị sự, tài liệu buổi họp và biên bản buổi họp sẽ được thêm vào các trang mạng ngay sau khi đã sẵn sàng. Văn bản cuối cùng, dự thảo văn bản, hoặc các phần của dự thảo văn bản được duyệt xét bởi công chúng luôn có sẵn khi khả thi. Trang mạng này cung cấp một cơ hội cho công chúng để đóng góp ý kiến và phê bình chính thức qua các liên kết email dựa trên căn bản liên tục.

Mục Tiêu 5: Tổ chức các buổi họp công cộng tại địa điểm và vào thời gian thuận tiện dễ tiếp cận:

- H-GAC tổ chức một số các buổi họp công cộng tại các địa điểm khác nhau trong vùng ngoài địa điểm của văn phòng trung ương H-GAC. Những buổi họp công cộng thường được tổ chức trong tuần vào buổi sáng và buổi chiều.
- Các buổi họp công cộng được tổ chức trước khi các kế hoạch và chương trình khu vực được thông qua. Hình thức có thể khác nhau từ cách sắp đặt dành cho tất cả mọi người cho đến một phiên điều trần công cộng chính thức. Nhân viên H-GAC tham dự các buổi họp này để trình bày về quá trình hoạt động của dự án giao thông và đưa ra những đề nghị, và nghe ý kiến, thảo luận, hoặc câu hỏi của công chúng. Ý kiến nhận được trong các buổi họp công cộng được xem là một phần của hồ sơ công cộng chính thức và được đăng tải trên trang mạng của H-GAC tại www.h-gac.com/taq.
- H-GAC cũng tổ chức các buổi họp ủy ban thường xuyên theo lịch trình được mở cho công chúng và mời mọi người đóng góp ý kiến. Các cuộc họp thường xuyên và đặc biệt của Hội đồng Chính sách Giao thông, Ủy Ban Cố Vấn Kỹ Thuật, Hội Đồng An toàn Khu Vực, và Uỷ Ban Kế hoạch Phẩm Chất Không Khí Khu Vực thường được tổ chức mỗi tháng một lần và lịch trình được đăng tải trên trang mạng của H-GAC. Chương trình nghị sự và bản thu âm của các cuộc họp này được đăng trên trang mạng cho mỗi ủy ban.

Mục tiêu 6: Chứng minh việc suy xét và giải đáp rõ ràng những ý kiến đóng góp nhận được của công chúng trong thời gian phát triển của RTP và TIP:

- Giải đáp các phê bình của công chúng được đăng tải trên trang mạng của Bộ Giao Thông dưới dạng Các Câu Hỏi Thường Gặp (FAQ) hoặc trả lời cho từng cá nhân bằng thư hoặc email. Những khi có thể, nhân

viên H-GAC sẽ cung cấp câu giải đáp một cách nhanh chóng kịp thời với thông tin chính xác. Một bản báo cáo về các ý kiến nhận được sẽ được bao gồm trong kế hoạch giao thông chính thức và tài liệu cho các mục đích tham gia của công chúng. Ý kiến đóng góp nhận được về kế hoạch hoặc chương trình giao thông được thực hiện bởi các cơ quan khác sẽ được chuyển đến các nhân viên cơ quan thích hợp hoặc cơ quan quyết định.

Mục tiêu 7: Tìm ra và cân nhắc nhu cầu của những người được phục vụ không đúng mức theo truyền thống bởi hệ thống giao thông hiện tại như có thu nhập thấp và người thiểu số, người già / tàn tật, và các cộng đồng có trình độ Anh ngữ giới hạn là những người có thể phải đối diện với những thách thức về truy cập các dịch vụ cần thiết. Duyệt xét các dự án để kiểm nghiệm về ảnh hưởng của RTP và TIP không tương xứng với dân tộc thiểu số hoặc dân cư có thu nhập thấp, bao gồm nhưng không giới hạn những tác động về sức khỏe, môi trường, xã hội và kinh tế.

- *Người lớn tuổi* - Tất cả những nỗ lực hướng tới cộng đồng nhằm cố gắng để thu thập càng nhiều ý kiến phản hồi càng tốt bằng cách sắp xếp thời gian và địa điểm thuận tiện dễ dàng cũng như hợp tác với các tổ chức chuyên môn các dịch vụ cho cư dân lớn tuổi của khu vực.
- *Thu Nhập Thấp và Dân Thiểu Số* - H-GAC sẽ tạo những nỗ lực cần thiết để tìm hiểu nhu cầu của cộng đồng có thu nhập thấp và xác định làm thế nào các nhu cầu đó có thể đáp ứng được qua những lựa chọn về giao thông. H-GAC đã có những bước để xác nhận rằng Cập Nhật RTP 2035 đáp ứng tất cả các mục tiêu liên bang về Công Lý Môi Trường, như được trình bày trong các hướng dẫn của Sắc Luật 12898.
- *Di Chuyển Suy Yếu / Lệ Thuộc Giao Thông Chuyển Tiếp* - Qua nhiều loại phương pháp tiếp cận cộng đồng đã thảo luận trong tài liệu này, H-GAC sẽ chủ động trong việc thu thập ý kiến từ những người di chuyển khó khăn và lệ thuộc vào giao thông chuyển tiếp qua các cuộc khảo sát công chúng bằng việc sử dụng cơ sở dữ liệu nhắm vào những người dân này.

Mục tiêu 8: Cung cấp thêm cơ hội để thu thập ý kiến công chúng nếu bản chính thức RTP hoặc TIP khác nhau một cách đáng kể so với các phiên bản đã được H GAC chuẩn bị sẵn cho công chúng phê bình và đưa ra những vấn đề vật chất mới mà các bên quan tâm không thể thấy trước một cách hợp lý từ những nỗ lực tham gia của công chúng.

- Công chúng được khuyến khích tham dự và đóng góp ý kiến tại các buổi họp công cộng. Người dân quan tâm đến tham dự những buổi họp này cũng có thể yêu cầu để cho tên vào danh sách gửi thư. Ý kiến công chúng có thể được đóng góp qua việc phát biểu tại buổi họp công cộng, bằng văn bản qua thư từ, fax, email, thẻ nhận xét, hoặc trực tuyến qua liên kết ý kiến công chúng của Sở Giao Thông: publiccomments@h-gac.com. Tất cả lời chứng phải được kèm theo chứng nhận bằng văn bản để đảm bảo nhận được hồi đáp bằng văn bản.

Mục tiêu 9: Phối hợp với sự tham gia thực hiện kế hoạch giao thông và quy trình cố vấn toàn tiểu bang.

- Nghiên Cứu Quản Lý Tiếp Cận Đường Hành Lang Địa Phương – H-GAC sẽ tham khảo ý kiến với TxDoT và cơ quan môi trường khác trên toàn tiểu bang để phối hợp các cải tiến được đề nghị.
- Phát triển e-STIP Toàn Tiểu Bang của TxDoT - H-GAC sẽ xác định xem dự án của họ có thể được phối hợp với những nỗ lực của địa phương để nâng cao năng suất và hiệu quả của cả H-GAC và cải thiện cơ sở dữ liệu của TxDoT hay không.
- H-GAC sẽ tham vấn chặt chẽ với TxDoT và các hiệp hội vận chuyển hàng hóa trên toàn tiểu bang và khu vực khác để phối hợp các cải tiến được đề nghị.
- Sửa Đổi và Cập Nhật TIP - H-GAC sẽ phối hợp chặt chẽ hoạt động với TxDoT, FHWA và FTA để đảm bảo tính nhất quán và phù hợp với quy trình thực hiện kế hoạch và các yêu cầu trên toàn tiểu bang và liên bang
- Dịch Vụ Hỗ Trợ Di Tản vì Bão - H-GAC sẽ phối hợp chặt chẽ quy hoạch và thực hiện các nỗ lực với TxDoT và các cơ quan quản lý khẩn cấp khu vực và trên toàn tiểu bang khác.

Mục tiêu 10: Duyệt xét theo định kỳ tính hiệu quả của các thủ tục và kế hoạch hành động để đạt được một mục đích chính gồm có trong PPP này để xác nhận một quá trình tham gia đầy đủ và mở rộng:

- H-GAC sẽ thẩm định theo định kỳ hiệu quả của các kế hoạch hành động và kỹ thuật về công chúng tham gia trong nỗ lực kết hợp các biện pháp mới và cải tiến trong chương trình hướng tới cộng đồng của chúng tôi.

- H-GAC có thể sử dụng các cuộc khảo sát trực tiếp qua thư từ, nhóm tập trung, phỏng vấn cá nhân, các cuộc khảo sát trực tuyến, và thẻ nhận xét để thu thập ý kiến cho việc thẩm định của PPP.

- H-GAC sẽ ghi nhận sự tham gia của công chúng vào việc phát triển các kế hoạch và chương trình giao thông có thể bao gồm:
    1) Con số thông báo các buổi họp phân phối qua email;
    2) Con số các buổi tổ chức mở cho mọi người / buổi họp thông tin;
    3) Ngày/giờ các buổi họp công cộng;
    4) Con số buổi hội thảo / nhóm tập trung;
    5) Con số địa chỉ trong danh sách gửi thư;
    6) Số lượng các phương tiện truyền thông bao gồm kể cả số lượng cảnh báo phương tiện truyền thông và đăng quảng cáo trên báo chí;
    7) Số thư từ H-GAC;
    8) Số lượng tài liệu giáo dục có sẵn bao gồm danh sách dự án, thuyết trình, dữ kiện, giấy liên lạc, sổ tay, vv...;
    9) Số báo cáo ý kiến công chúng được phân phối và nhận được; và
    10) Số ngôn ngữ sử dụng

PHẦN 2
CÁC YÊU CẦU CỦA LIÊN BANG VÀ TIỂU BANG

Một số luật lệ và quy định của Liên Bang và Tiểu Bang hướng dẫn sự nỗ lực tham gia của công chúng về MPO và để xác nhận rằng ý kiến đóng góp vào các hoạt động thực hiện kế hoạch và chương trình khác nhau nhận được. PPP của H-GAC phải tuân thủ các yêu cầu sau đây:

Đạo Luật Công Bằng Giao Thông, An toàn, Trách nhiệm, Linh Hoạt, Hiệu Quả,: Một Di Sản cho Người Sử Dụng (SAFETEA-LU)

Là một tổ chức quy hoạch đô thị, H-GAC có trách nhiệm chuẩn bị và sử dụng một kế hoạch giao thông được thực hiện với sự tham vấn của các bên liên quan theo SAFETEA-LU. Các thủ tục tham gia được nêu trong PPP này bao gồm một danh sách mở rộng của các bên liên quan với một cơ hội để nhận xét về các kế hoạch và chương trình giao thông. Một yêu cầu khác của SAFETEA-LU là một thời hạn tối thiểu để công chúng đóng góp ý kiến là 45 ngày được cho phép trước khi kế hoạch tham gia của công chúng bắt đầu hoặc được sửa đổi thông qua bởi MPO (CFR 450,316 (a) (3). H-GAC tuân thủ với các yêu cầu bằng cách tiến hành một thời hạn cho công chúng phê bình là 45 ngày và buổi họp công cộng cho PPP sửa đổi trước khi được thông qua.

Sắc Luật 12898 - Liên Bang Hành Động để Giải Quyết Môi Trường Công Lý trong Cộng Đồng Người Thiểu Số và Số Người Thu Nhập Thấp

Sắc Luật 12898 đòi hỏi rằng ảnh hưởng môi trường hoặc sức khỏe con người có mức độ không tương xứng cao và bất lợi đối với dân thiểu số và những người có thu nhập thấp cần được xác định và giải quyết để đạt được công lý môi trường. Từ khi thành lập Tiêu đề VI, công lý môi trường đã được duyệt xét trong các dự án giao thông địa phương, tiểu bang, và liên bang. Mục 42,104 Tiêu Đề VI và liên quan đến đạo luật yêu cầu các cơ quan liên bang phải xác nhận rằng không có người nào bị ngăn chận không cho tham gia, bị từ chối lợi ích của, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào có tiếp nhận trợ cấp tài chính liên bang dựa trên căn bản chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia , tuổi tác, giới tính, khuyết tật, hay tôn giáo.

Tiêu đề VI của Đạo Luật Dân Quyền năm 1964 (49 CFR Phần 21) tuyên bố rằng "không có người nào ở Hoa Kỳ vì lý do chủng tộc, màu da, hoặc nguồn gốc quốc gia bị ngăn chận không cho tham dự, hoặc bị từ chối quyền lợi, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào có tiếp nhận trợ cấp tài chính của liên bang." Điều Phối Viên cho Tiêu Đề VI của H-GAC có trách nhiệm bắt đầu và giám sát các hoạt động của Tiêu Đề VI, chuẩn bị các báo cáo được yêu cầu, và các trách nhiệm khác như theo đòi hỏi của Tiêu đề 23 Quy Định Liên Bang (CFR) Phần 200, và Tiêu Đề 49 CFR Phần 21.

Do kết quả của Sắc Luật 12898 Nguyên Tắc cho MPO Trong Vai Trò Của Họ về công lý môi trường cho công chúng, H-GAC sẽ cố gắng phấn đấu để,

- Cam đoan rằng sẽ không có người nào vì lý do chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia, thu nhập, giới tính, tuổi tác, khuyết tật, theo quy định của Điều VI của Đạo Luật Dân Quyền 1964 và Đạo Luật Phục Hồi Quyền Dân sự năm 1987 (PL 100,259), bị ngăn chận không cho tham dự, bị từ chối quyền lợi, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình hoặc hoạt động nào.
- Được cam kết để có một quá trình tham gia của công chúng được mở rộng và bao gồm, để đảm bảo rằng các hoạt động thực hiện kế hoạch giao thông và chương trình của nó, bao gồm cả những người có liên quan đến các dịch vụ giao thông chuyển tiếp không phân biệt đối xử.
- Xác nhận rằng tất cả quần chúng, trong đó có dân tộc thiểu số và những người có thu nhập thấp, có thể hoàn toàn tham gia vào quá trình kế hoạch giao thông khu vực, và có được những phương tiện và dịch vụ giao thông phẩm chất.
- Khám phá nhu cầu giao thông trong các cộng đồng thiểu số bằng giải pháp qua các cuộc khảo sát công chúng;
- Làm việc với các cộng đồng thiểu số và người tàn tật (những người từ các tổ chức như Hội Hồng Thập Tự, United Way, Ban Quản Trị Cựu chiến binh, v.v…) trong quá trình thành lập kế hoạch về giao thông và trong vai trò lãnh đạo cho các bộ ban và ủy ban.
- Đăng thông cáo các buổi họp công cộng ở những nơi dân tộc thiểu số, người khuyết tật hay tụ họp hay du lịch, chẳng hạn như tại thư viện, tiệm giặt, trạm xe buýt, các cửa hàng tạp hóa, trạm y tế, các cửa hàng, vv…
- Chọn thời gian và địa điểm thuận tiện để tổ chức các buổi họp cho các cộng đồng dân tộc thiểu số để có thể tiếp cận với các cá nhân này, tốt nhất là gần các tuyến đường giao thông công cộng vào buổi sáng hoặc buổi trưa;
- Tiếp xúc bằng các ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh, bằng lời nói và bằng văn bản;
- Xem xét các nhu cầu đặc biệt về những tiện nghi công cộng như thông dịch ngoại ngữ, chỗ đậu xe cho người khuyết tật, và dốc xe lăn; và
- Liên lạc với các cộng đồng thiểu số sau những buổi họp công cộng khi đã có các quyết định và sau khi thực hiện dự án.

Sắc Luật 13166 – Cải Tiến Access to Các Dịch Vụ Cho Những Người có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP)

Sắc Luật 13166 bắt buộc các cơ quan Liên Bang phải kiểm tra các dịch vụ mà họ cung cấp, xác định nhu cầu của các dịch vụ cho những người có trình độ Anh ngữ giới hạn (LEP), phát triển và thực hiện một hệ thống để cung cấp những dịch vụ đó cho người LEP có phương tiện ý nghĩa để tiếp cận chúng. Sắc luật cũng yêu cầu các cơ quan Liên Bang làm việc để xác nhận rằng những cơ quan chính quyền nhận trợ cấp tài

chính từ Liên Bang phải cung cấp những phương tiện ý nghĩa cho các ứng viên và những người thụ hưởng LEP của họ.

Để giúp các cơ quan Liên Bang trong việc thực hiện các nhiệm vụ này, Sở Tư pháp Hoa Kỳ đã cho ấn hành một Tài Liệu Hướng Dẫn về Chính Sách, *Hướng dẫn LEP 2002*. Hướng Dẫn này đặt ra các tiêu chuẩn tuân thủ mà các cơ quan chính quyền có nhận trợ cấp tài chính từ Liên Bang phải tuân theo để xác nhận rằng các chương trình và hoạt động thông thường được cung cấp bằng Anh ngữ của họ có thể truy cập cho người LEP và như thế do đó không phân biệt đối xử dựa trên căn bản nguồn gốc quốc gia và vi phạm luật ngăn cấm phân biệt nguồn gốc quốc gia của Tiêu đề VI. Kế hoạch của H-GAC để tuân theo những nguyên tắc này được đưa ra trong Chương Trình Hỗ Trợ Ngôn Ngữ thuộc **Phụ lục E** của tài liệu này.

Đạo luật Bảo Vệ Người Mỹ Khuyết Tật năm 1990 (đã được sửa đổi)

Đạo luật Bảo Vệ Người Mỹ Khuyết Tật năm 1990 (ADA) quy định liên quan đến cộng đồng, đặc biệt là những người khuyết tật trong việc phát triển và cải tiến dịch vụ. H-GAC hoàn toàn tuân thủ theo các yêu cầu này thông qua kế hoạch và chính sách ADA bằng cách thiết bị phòng họp thuận tiện cho người khuyết tật với đường dốc xe lăn, bảng số phòng và số tầng lầu bằng chữ nổi (Braille), và phòng vệ sinh và thang máy để xe lăn sử dụng được.

H-GAC sử dụng các hướng dẫn sau đây để tạo điều kiện cho công chúng tham gia vào các hoạt động giao thông cho người khuyết tật:

- Các cuộc họp, các buổi điều trần công cộng, và các sự kiện chính thức được tổ chức tại các cơ sở sử dụng bởi người khuyết tật.
- Các thông báo công cộng cho các buổi họp và các sự kiện kể cả thông báo xin được thích nghi bởi những người tàn tật. Những thích nghi này sẽ được cung cấp theo yêu cầu nếu cho biết trước tối thiểu là 24 giờ.
- Những người cần sắp xếp thích nghi cho ADA tại nơi tổ chức buổi họp và sự kiện của H-GAC có thể gọi 713-627-3200 trong vòng 24 giờ trước khi tổ chức sự kiện.

Phối hợp với các bên liên quan của giao thông chuyển tiếp, H-GAC có thể cung cấp dịch vụ giao thông cho các người khuyết tật để có thể tham gia những buổi họp và sự kiện công cộng tại các văn phòng H-GAC.

Sắc Luật 13175 – Cố Vấn và Điều Phối với Chính Quyền Các Bộ Lạc

Sắc Luật 13175 tuyên bố rằng "trong việc xây dựng hoặc thực hiện các chính sách quan trọng cho các bộ tộc, các cơ quan có trách nhiệm sẽ thiết lập việc tham khảo và hợp tác thường xuyên và quan trọng với các viên chức của bộ lạc để giảm sự áp đặt sự ủy nhiệm không có tài trợ lên bộ tộc Da Đỏ."

Bảy bộ lạc Da Đỏ Mỹ đã bày tỏ quan tâm trong khu vực tám quận quy hoạch MPO, mặc dù không có chính quyền của bộ tộc nào nằm trong khu vực. MPO sẽ tích cực tìm cách để thông báo về quyết định quan trọng ảnh hưởng đến khu vực địa lý của chính quyền bộ lạc như một kết quả yêu cầu của các nhà lãnh đạo bộ tộc. Các MPO sẽ tiếp tục liên lạc với các lãnh đạo bộ lạc người Mỹ gốc Da Đỏ dựa trên căn bản liên tục để xác định các vấn đề quan tâm chung.

Các trích dẫn từ Quy Định Liên Bang - PPP sẽ được phát triển bởi MPO tham khảo với tất cả các bên quan tâm, ở mức tối thiểu, trình bày các thủ tục, kế hoạch hành động, và kết quả mong muốn rõ ràng cho những việc sau:

23 CFR §450.316 (b)

(1) Bao gồm quá trình chủ động công chúng tham gia qua việc cung cấp thông tin đầy đủ, kịp thời thông báo cho công chúng, có phương tiện đầy đủ để truy cập các quyết định quan trọng và hỗ trợ việc tham gia sớm và liên tục của công chúng trong việc phát triển trong khu vực RTP và TIP, và đáp ứng các yêu cầu và tiêu chuẩn sau đây:

i) Cần phải có một thời hạn để công chúng đóng góp ý kiến tối thiểu là 45 ngày trước khi quá trình tham gia của công chúng ban đầu được thông qua;

ii) Cung cấp thông tin kịp thời về các vấn đề và các quy trình giao thông để người dân, các cơ quan bị ảnh hưởng, các đại diện của nhân viên cơ quan giao thông, các nhà cung cấp tư nhân về giao thông, các bên quan tâm khác và nhóm của cộng đồng bị ảnh hưởng bởi kế hoạch giao thông, các chương trình, dự án (bao gồm nhưng không giới hạn trung tâm thành phố và các giới cầm quyền địa phương quan tâm đến);

iii) Cung cấp việc truy cập thông tin kỹ thuật và chính sách hợp lý cho công chúng sử dụng trong việc phát triển các kế hoạch và TIPs và các buổi họp công cộng mở ra cho công chúng, nơi các vấn đề liên quan đến các chương trình giao thông xa lộ và chuyển tiếp tài trợ bởi liên bang đang được xem xét;

iv) Cần phải thông báo đầy đủ cho công chúng về các hoạt động tham gia của công chúng và thời gian cho công chúng duyệt xét và phê bình tại thời điểm quyết định quan trọng, bao gồm nhưng không giới hạn, phê chuẩn kế hoạch và TIPs;

v) Chứng minh việc suy xét và giải đáp rõ ràng những ý kiến đóng góp nhận được của công chúng trong quá trình thực hiện kế hoạch và chương trình phát triển.

vi) Tìm ra và cân nhắc nhu cầu của những người không được phục vụ đúng mức theo truyền thống bởi hệ thống giao thông hiện tại bao gồm nhưng không giới hạn các gia đình có thu nhập thấp và là dân thiểu số.

vii) Khi nhận được một ý kiến quan trọng bằng văn bản và bằng lời về các dự thảo kế hoạch giao thông hoặc TIP (bao gồm các kế hoạch tài chính) được xem là kết quả của việc công chúng tham gia hoặc việc tham khảo liên kết các cơ quan được yêu cầu theo quy định phù hợp của EPA Hoa Kỳ, tóm lược, phân tích và báo cáo về việc giải quyết các ý kiến sẽ được thực hiện một phần của kế hoạch cuối cùng và TIP;

viii) Nếu các kế hoạch cuối cùng về giao thông hoặc TIP khác hẳn với kế hoạch của MPO mà công chúng đóng góp ý kiến và nêu lên những vấn đề trọng yếu mới mà các bên quan tâm đã không thể thấy trước được một cách hợp lý như từ những nỗ lực tham gia của công chúng, sẽ có thêm một cơ hội cho công chúng đóng góp ý kiến về kế hoạch được sửa đổi hoặc TIP sẽ được chuẩn bị sẵn sàng để cung cấp;

ix) Các thủ tục tham gia của công chúng sẽ được MPO duyệt xét lại từng đợt về hiệu quả của nó trong việc đảm bảo rằng thủ tục này cho phép tất cả hoàn toàn tham gia và mở ra cho tất cả mọi người;

x) Các thủ tục này sẽ được xem xét bởi FHWA và FTA trong khi duyệt xét chứng nhận cho TMA, và trừ khi cần thiết cho tất cả MPO để đảm bảo các thủ tục đòi hỏi để quyết định được cung cấp đầy đủ và mở rộng cho MPO;

xi) Việc thành lập chương trình công chúng tham gia tại thủ đô sẽ được phối hợp với các chương trình công chúng tham gia trên toàn tiểu bang, những khi có thể, để làm tăng việc cân nhắc của công chúng về các vấn đề, kế hoạch, chương trình và giảm thiểu sự dư thừa và chi phí.

(2) Cần nhất quán với Tiêu Đề VI của Đạo Luật Dân Quyền năm 1964 và đảm bảo Tiêu đề VI được thi hành bởi mỗi Tiểu Bang dưới 23 USC 324 và 29 U.S.C. 794, trong đó xác nhận rằng không có người nào, vì lý do chủng tộc, màu da, giới tính, nguồn gốc

quốc gia, hoặc cơ thể khuyết tật, bị ngăn chặn không cho tham gia, bị từ chối quyền lợi, hoặc bị phân biệt đối xử dưới bất cứ chương trình nào nhận trợ cấp Liên Bang của Hoa Kỳ.

(3) Xác định các hành động cần thiết để tuân theo Đạo Luật Bênh Vực Người Mỹ Khuyết Tật 1990 (Pub. L. 101-336, 104 Stat. 327., như đã được sửa đổi) và các quy định của DOT Hoa Kỳ "Giao thông cho Người Khuyết Tật" (49 CFR phần 27, 37, và 38);

(4) Cung cấp cho sự tham gia của các cơ quan giao thông, đi xe chung, bãi đậu xe, an toàn giao thông và thực thi; nhân viên điều hành hệ thống đường rày cho khách vãng lai; nhà chức trách phi trường và cảng; cơ quan thu phí; các nhà cung cấp giao thông tư nhân thích hợp, và ở những nơi thích hợp, các viên chức thành phố; và;

(5) Cung cấp cho sự tham gia tài nguyên môi trường của địa phương, Tiểu Bang, và Liên Bang và cơ quan được phép cho phù hợp.

23 CFR §450.322

(c) Phải có cơ hội thích hợp cho công chức (kể cả các viên chức do dân bầu) và sự tham gia của người dân trong việc phát triển các kế hoạch giao thông trước khi được chấp nhận bởi MPO, phù hợp với các yêu cầu của §450.316 (b) (1). Thủ tục đó phải bao gồm các cơ hội cho các bên quan tâm (kể cả người dân, các cơ quan công cộng ảnh hưởng, các đại diện cho nhân viên của cơ quan giao thông, và các nhà cung cấp giao thông tư nhân) để được tham gia vào các giai đoạn đầu của quá trình phát triển kế hoạch / cập nhật. Các thủ tục gồm công bố các kế hoạch được đề nghị hoặc các phương pháp khác để tạo điều kiện sẵn sàng cho công chúng duyệt xét và phê bình, và trong TMA không đạt được, một cơ hội cho ít nhất một buổi họp công cộng chính thức hàng năm để xem xét các giả thuyết quy hoạch và quá trình thực hiện kế hoạch với các bên quan tâm và công chúng nói chung. Các thủ tục cũng sẽ bao gồm công bố các kế hoạch đã được phê duyệt hoặc các phương pháp khác để chuẩn bị sẵn sàng cho mục đích thông tin.

23 CFR §450.324

(c) Phải có cơ hội hợp lý cho công chúng nhận xét phù hợp với các yêu cầu của §450.316 (b) (1) và, trong TMA không đạt được, sẽ có cơ hội cho ít nhất một buổi họp công cộng chính thức trong quá trình phát triển TIP. Buổi họp công cộng này có thể được kết hợp với các buổi họp công cộng yêu cầu theo §450.322 (c). Đề nghị về TIP sẽ được công bố hoặc bằng cách khác được chuẩn bị sẵn sàng để duyệt xét và phê bình. Tương tự như vậy, chương trình TIP đã được phê duyệt phải được công bố hoặc bằng cách khác chuẩn bị sẵn sàng cho mục đích thông tin.

PHỤ LỤC A - CHƯƠNG TRÌNH THỐNG NHẤT KẾ HOẠCH HOẠT ĐỘNG (UPWP)

Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch Công Tác (UPWP) được thực hiện mỗi hai năm bởi MPO qua sự hợp tác với Tiểu Bang và các cơ quan địa phương có liên quan trong việc thực hiện kế hoạch giao thông. UPWP trình bày các kế hoạch và chương trình giao thông và các hoạt động quy hoạch về phẩm chất không khí có liên quan đến giao thông sẽ được thực hiện trong năm tài chính hiện tại, không phân biệt nguồn tài trợ hoặc cơ quan tiến hành các hoạt động này. Nhiều hoạt động quy hoạch này có thể dẫn đến các dự án giao thông trong tương lai. Một thời hạn dành riêng để công chúng nhận xét là 30 ngày trước khi được thông qua với UPWP.

Các hoạt động hướng tới cộng đồng được thực hiện trước khi thông qua UPWP được ghi nhận trong Phụ lục H của UPWP. Các tài liệu UPWP hiện tại có thể được tìm thấy trên các trang mạng của H GAC dưới "Kế hoạch và Chương Trình" tại www.hgac.com/taq.

Các hoạt động quy hoạch cho UPWP:

1. Quản lý - Trình bày sự hỗ trợ hành chính và hoạt động phát triển chính sách của nhân viên H-GAC để trợ giúp cho quá trình thực hiện kế hoạch giao thông và tạo điều kiện thuận lợi cho việc hợp tác và phối hợp sự liên kết của các cơ quan trong suốt TMA. Nhiệm vụ này cũng ghi nhận những nỗ lực hướng tới cộng đồng như đã được áp dụng cho tất cả các nhiệm vụ và các cổ đông.
2. Phát Triển Dữ Liệu – Trình bày các hoạt động thực hiện kế hoạch để tạo ra hoặc thu thập dữ liệu giao thông quan trọng.
3. Kế Hoạch Ngắn Hạn - Nhắm vào các hoạt động quy hoạch ngắn hạn trong đó bao gồm sự phát triển của TIP, Hệ Thống Giao Thông Thông Minh Khu Vực, cũng như nghiên cứu về sự di chuyển trong các khu vực phụ hoặc ở cấp quận hạt, các nghiên cứu khả thi về giao thông chuyển tiếp, và các hoạt động thực hiện kế hoạch.
4. Kế Hoạch Dài Hạn – Trình bày các hoạt động thực hiện kế hoạch trong việc phát triển một kế hoạch giao thông dài hạn (RTP), và kể cả việc thực hiện viễn ảnh của khu vực và tiếp tục các hoạt động để thực hiện kế hoạch cho xe đạp và người đi bộ.
5. Nghiên Cứu Đặc Biệt - Gồm các nghiên cứu thực hiện kế hoạch đặc biệt chỉ một lần liên quan đến an toàn, an ninh, đa phương thức, và các vấn đề hàng không trong khu vực, cũng như nghiên cứu đường bay chính / phân tích, và một bản cập nhật cho Kế Hoạch Hệ Thống Không Gian Phi Trường Khu Vực (RAASP).

Các kế hoạch MPO để hoàn thành các hoạt động quy hoạch chủ yếu sau đây trong thời hạn hai năm sắp tới của UPWP:

Các Hoạt Động Quy Hoạch Chủ Yếu	Kết Quả Hiệu Suất
Phát triển các chương trình trao đổi thông tin và giáo dục cộng đồng để gia tăng sự quan tâm và tham gia của công chúng vào các hoạt động thực hiện kế hoạch giao thông và phẩm chất không khí	Tài liệu thông tin công cộng và ảnh hưởng của nhiều hình thức khác nhau, kể cả email, thư từ, tài liệu quảng cáo, các trang mạng, khảo sát, v.v…; phối hợp với các phương tiện truyền thông và tin tức báo chí địa phương
Phát triển 2013-2014 TIP	Thông tin liên quan đến lập trình và thực hiện dự án sẽ được cung cấp cho Liên Bang, Tiểu Bang và các bên liên quan về giao thông địa phương theo yêu cầu; tình hình thực hiện các dự án [giám sát dự án] sẽ được theo dõi và danh mục dự án trong thời gian tạm thời sẽ được cập nhật, duy trì một hồ sơ lịch sử của các dự án do các nhà tài trợ khác nhau đệ trình để đưa vào cơ sở dữ liệu của dự án RTP và TIP; đề nghị sửa đổi TIP hiện thời để tác động phù hợp , tác động tài chính, và những thay đổi hành chính sẽ được phân tích
Phát triển của Kế hoạch Giao thông Khu Vực 2040 (RTP)	Việc chủ động xúc tiến chương trình công chúng tham gia, vận động tăng cường thông tin công cộng, tiêu chuẩn thẩm định dựa trên hiệu quả, và theo dõi và phản hồi cho công dân quan tâm có ý kiến về 2040 RTP
Phát triển một TIP mới và hệ thống theo dõi RTP;	Việc tiếp tục phát triển và cải tiến cơ sở dữ liệu thông tin dự án TIP/RTP trực tuyến để cho phép tăng cường việc theo dõi dự án và truy cập bởi các nhân viên của cơ quan
Khởi Xướng Kế Hoạch Tiểu Khu Vực	Làm việc với các cộng đồng Quận Fort Bend, miền bắc Quận Brazoria, và trong khu vực miền Tây Houston để phát triển một kế hoạch thống nhất cho việc sử dụng đất đai và giao thông tiểu khu vực sẽ hỗ trợ trong việc phát triển các dự án cho RTP; làm việc với các cộng đồng và các cơ quan trong khu vực METRO phục vụ để thiết lập một phương pháp để kết nối các tuyến đường xe đạp và người đi bộ với các tuyến giao thông chuyển tiếp; làm việc với các Khu Vực Quản Lý của Greater East End và Thành Phố Houston trong việc xúc tiến một nghiên cứu về di chuyển trong tiểu khu vực

Phát Triển Một Kế Hoạch Quản Lý và Thẩm Định Sự Việc Xảy Ra tại Khu Vực	Việc thẩm định phương cách thực hành và chương trình quản lý sự việc hiện tại xác định tác động của sự bế tắc và vấn đề an toàn, làm thế nào để tài trợ cho họ, làm thế nào để bành trướng phần còn lại của khu vực, và làm thế nào để phổ biến khái niệm này đến công chúng
Phát Triển một Kế Hoạch Đường Dành Riêng Cho Xe Đạp trong Khu Vực	Hỗ trợ kỹ thuật cho các chính quyền địa phương và các cơ quan giao thông khác sẽ giúp xác định các vấn đề về xe đạp và người đi bộ, các cơ hội, nhu cầu và trở ngại; duy trì một kế hoạch tân tiến cho hệ thống xe đạp của khu vực sẽ xác định được phương tiện thích nghi dành cho xe đạp hiện thời và theo kế hoạch, những sơ hở của hệ thống, và các nhu cầu cơ sở trong tương lai bằng cách phát triển một phương pháp tiêu chuẩn hóa GIS và lấy ý kiến khác từ chính quyền địa phương để thực hiện các bản đồ dễ dàng đọc được và cũng để có thể cập nhật kế hoạch thường xuyên.
Phát Triển một Kế Hoạch An Toàn Giao Thông Dài Hạn	Khuyến khích giáo dục về an toàn, thực thi pháp luật một cách hiệu quả, an toan về kỹ thuật, những hoạt động của dịch vụ khẩn cấp và các đầu tư vào hạ tầng cơ sở để giúp giảm thiểu số lượng và mức độ nghiêm trọng của tai nạn giao thông, thương tích và tử vong trong khu vực; xác định và giám sát các vấn đề an toàn; thực hiện việc cải tiến an toàn đường bộ tại những địa điểm nguy hiểm; và, hỗ trợ các nỗ lực an toàn của các tổ chức cộng đồng và cơ quan khác; phân tích và báo cáo dữ liệu tai nạn xe cộ, giải quyết các vấn đề cụ thể với Ủy ban và các nhóm lo về an toàn giao thông
Hoàn Tất Nghiên Cứu Quản Lý Tiếp Cận	Thực hiện các khuyến nghị cho FM 1764 tại Thành Phố Texas; BF 1960 tại Humble, SH 105 tại Quận Montgomery, và FM 1092 ở Thành phố Missouri

Hoàn Tất Nghiên Cứu về Vận Chuyển Hàng Hóa Trong Vùng	Khởi xướng và duy trì việc tiếp cận quan trọng cho các ngành vận chuyển hàng hóa địa phương và nâng cao sự nhận thức và chuyên môn giữa các nhà hoạch định chương trình và công chúng nói chung; hoàn tất việc phối hợp với ủy ban cố vấn vận chuyển hàng hóa
Thống Nhất Phẩm Chất Không Khí	Xúc tiến phân tích sự thống nhất như đã đòi hỏi bởi thời hạn của TIP, RTP và / hoặc SIP; khám phá các kế hoạch hành động và chính sách kiểm soát để xác nhận rằng các nguồn giao thông di chuyển trên đường bộ trong khu vực tám quận Houston-Galveston-Brazoria không đạt được tiêu chuẩn tuân theo yêu cầu tiêu chuẩn liên bang về ô nhiễm và Kế Hoạch Thực Hiện Tiểu Bang (SIP); định nghĩa Các tác động tiềm năng trong khu vực thực hiện, cũng như các chi nhánh xử phạt tiềm năng của hiện tại tám giờ không đạt được tiêu chuẩn tham gia thành lập ngân sách khí thải cho phù hợp giao thông vận tải; hỗ trợ trong việc thực hiện kế hoạch hành động SIP qua các dự án được thể hiện và các chương trình hợp đồng.
Nghiên Cứu Trạm Giao Thông Đa Dạng (Giai Đoạn 2 và 3)	Đẩy mạnh việc hợp nhất và kết nối của hệ thống giao thông, qua các phương tiện di chuyển cho người dân và vận chuyển hàng hóa, kể cả các dịch vụ được cung cấp bởi các công ty điều hành công và tư; TIP và RTP hỗ trợ các dự án như trạm giao thông đa dạng khu trung tâm thành phố và kết nối nhiều phương tiện di chuyển khác nhau trong cùng một trạm.

Kế Hoạch và Hợp Tác và Cố Vấn Liên Ngành

Nhiều hoạt động được trình bày trong tài liệu này hỗ trợ cho việc xúc tiến để quyết định sự hợp tác và phối hợp giữa các cơ quan tiểu bang và chính quyền địa phương, các nhà cung cấp phương tiện giao thông, hãng gửi hàng hóa và công ty hàng hóa, và các cư dân của khu vực. Qua sự hợp tác của tất cả những cổ đông này, kết quả của nỗ lực thực hiện kế hoạch này sẽ cung cấp cho khu vực các lợi ích về phương tiện di chuyển cao hơn.

PHỤ LỤC B – Mục Lục Các Danh Từ về Quy Hoạch Giao Thông

ADA	Đạo Luật Bảo Vệ Người Mỹ Khuyết Tật năm 1990
AERCO	Tổ Chức Tín Dụng Giảm Thiểu Khí Thải Ảnh Hưởng Khu Vực
CAAA	Đạo Luật Sửa Đổi về Không Khí Trong Lành (năm 1990 và các năm tiếp theo)
CFR	Điều Luật Quy định liên bang
FHWA	Cơ Quan Quản Trị Xa Lộ Liên Bang
FTA	Cơ Quan Quản Trị Giao Thông Chuyển Tiếp Liên Bang
H-GAC	Hội đồng Khu vực Houston-Galveston
MAP-21	Tiếp Tục Đi Tới Để Phát Triển trong Thế Kỷ 21
METRO	Hệ Thống Giao Thông Chuyển Tiếp Đô Thị của Quận Harris
MCS	Nghiên Cứu Đường Hành Lang Chính (trước đây gọi là Nghiên Cứu Đầu Tư Chủ Yếu)
MPO	Tổ Chức Quy Hoạch Đô Thị
NHTSA	Quản Trị An Toàn Giao Thông Xa Lộ Quốc Gia
PPP	Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng
RAQPC	Ủy Ban Kế hoạch Phẩm Chất Không Khí Khu Vực
RTP	Kế Hoạch Giao Thông Khu Vực
SIP	Kế Hoạch Thực Hiện Tiểu Bang
STIP	Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Toàn Tiểu Bang
TAC	Ủy Ban Cố Vấn Kỹ Thuật
TCEQ	Ủy Ban Phẩm Chất Môi Trường Texas
TIP	Chương Trình Cải Tiến Giao Thông
TMA	Khu Vực Quản Trị Giao Thông
TPC	Hội Đồng Chính Sách Giao Thông
TxDPS	Bộ An Ninh Công Cộng Texas
TxDOT	Bộ Giao Thông Texas
UPWP	Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch Công Tác
USC	Luật Lệ Quy Định Hợp Chủng Quốc
US DOE	Bộ Năng lượng Hoa Kỳ
US DOT	Bộ Giao Thông Hoa Kỳ
US EPA	Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ

PHỤ LỤC C - Thủ Tục cho Công Chúng Đóng Góp Ý Kiến tại Các Buổi Họp Hội Đồng Chính Sách Giao Thông

TPC khuyến khích công chúng đóng góp ý kiến trên bất kỳ và tất cả các vấn đề liên quan đến thực hiện kế hoạch giao thông khu vực. Để xác nhận cơ hội công bằng và bình đẳng cho tất cả các cư dân quan tâm đến TPC, các thủ tục cho công chúng đóng góp ý kiến sau đây đã được thành lập:

Ý Kiến Công Chúng về Vấn Đề trong Chương Trình Nghị Sự

Ý kiến công chúng liên quan đến các vấn đề của chương trình nghị sự sẽ được phép trình bày lúc bắt đầu của buổi họp trước khi bàn thảo về phần kinh doanh của chương trình nghị sự. Ý kiến sẽ được giới hạn trong ba (3) phút và người nộp đơn phải ghi danh ít nhất năm phút trước khi bắt đầu buổi họp. Một người chỉ có thể yêu cầu để được phát biểu một lần cho mỗi buổi họp. Những người mong muốn đề cập hơn một vấn đề của chương trình nghị sự có thể thực hiện trong thời gian quy định của họ. Ghi danh cho chương trình nghị sự và các buổi họp sẽ có sẵn sàng tại địa điểm của buổi họp ít nhất mười lăm (15) phút trước khi bắt đầu cuộc họp.

Thuyết Trình Công cộng Khác

Thuyết trình công cộng khác không liên quan đến kinh doanh ghi trong chương trình nghị sự phải được gửi cho Chủ Tịch hai mươi mốt (21) ngày trước phiên họp thường xuyên và sẽ được bổ sung vào chương trình nghị sự theo quyết định của Chủ tịch. Nếu được chấp thuận như là một chương trình nghị sự, bài thuyết trình sẽ giới hạn là mười (10) phút.

Yêu cầu để tổ chức một buổi thuyết trình như nói ở trên nên được gửi bằng văn bản đến:

Chairman
Transportation Policy Council
Houston-Galveston Area Council
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227

Ý Kiến Bằng Văn Bản

TPC hân hoan đón nhận các ý kiến bằng văn bản liên quan đến các chương trình nghị sự hay các quan tâm về quy hoạch giao thông khu vực khác. Đối với ý kiến bằng văn bản dài quá ba (3) trang khổ giấy 8 1/2 "x 11", hai mươi lăm (25) bản sao phải được cung cấp. Văn bản góp ý sẽ được gửi đến Chủ tịch TPC tại địa chỉ trên.

Mời Đóng Góp Ý Kiến

Chủ tịch có thể mời khán giả đóng góp ý kiến bất cứ lúc nào trong buổi họp.

Thông Tin Cần Thiết

Những thông tin sau đây sẽ được yêu cầu từ tất cả những người đóng góp ý kiến bằng lời hoặc bằng văn bản:

1. Họ và tên
2. Chi nhánh (nếu có)
3. Địa chỉ bưu điện và địa chỉ email
4. Các vấn đề trong chương trình nghị sự hoặc đề tài cần được giải quyết

PHỤ LỤC D -- Thủ Tục Sửa Đổi TIP

Thông Qua và Sửa Đổi Chương Trình Cải Tiến Giao Thông (TIP)
Là công cụ thực hiện chính của Kế Hoạch Giao Thông Khu Vực, việc thông qua và sửa đổi TIP là một thành phần quan trọng của quá trình công chúng tham gia cho MPO.

Một chương trình TIP mới được phát triển mỗi hai năm trong một quá trình hợp tác giữa các cơ quan thực hiện giao thông, nhà cung cấp dịch vụ, và công chúng. Quá trình này được thực hiện bởi H-GAC qua Ủy Ban Cố Vấn Kỹ Thuật (TAC) và các tiểu ủy ban được chỉ định. Trước lần duyệt xét cuối cùng và phê chuẩn của Hội Đồng Chính Sách Giao Thông (TPC), các buổi họp công cộng được tổ chức để trình bày các TIP mới và một thời hạn không ít hơn 30 ngày để đóng góp ý kiến để nhận xét.

Bởi vì việc cung cấp các dự án và dịch vụ giao thông rất năng động, sự sửa đổi các TIP xảy ra thường xuyên giữa các bản cập nhật hai năm một lần. Những sửa đổi này cũng sẽ được công chúng duyệt xét và phê bình, với mức độ tham gia của cộng đồng tùy thuộc vào tầm quan trọng của việc đề nghị sửa đổi.

Những sửa đổi nhỏ, gọi là Sửa Đổi Hành chính, được chấp thuận bởi Giám đốc MPO và trình bày cho TPC phần thông tin và bình luận. Tất cả những hiệu chỉnh khác đòi hỏi sự chấp thuận của TPC sau khi duyệt xét và đề nghị của TAC.

Khi một đề nghị sửa đổi có tiềm năng ảnh hưởng đến một phần đáng kể của công chúng di chuyển trong khu vực, nó được phân loại như là một Sửa Đổi Chủ Yếu và tùy thuộc vào thông cáo công cộng và cơ hội để góp ý.

Trong khi phiên bản cho các TIP thường được làm theo yêu cầu của các nhà bảo trợ dự án, không có trường hợp việc sửa đổi sẽ được đề xuất mà không cần thông báo trước của các nhà bảo trợ. Trong mọi trường hợp, việc sửa đổi các TIP, kể cả Modifications Hành Chính, tùy thuộc vào sự chấp thuận của TxDoT.

Bảng ở trang kế sẽ cho biết chi tiết các đề nghị sửa đổi TIP được thực hiện như thế nào.

Bảng 1. Trách Nhiệm cần Phê Duyệt			
Loại Tu Chính	**Giám Đốc MPO**	**TAC**	**TPC**
I. Thông Qua TIP	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
II. Sửa Đổi TIP			
(1) Thêm vào hoặc Loại Bỏ Các Dự Án và Giai Đoạn			
(a) Thêm vào hoặc loại bỏ bất cứ dự án nào	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(b) Thêm vào hoặc loại bỏ một giai đoạn của dự án với chi phí dưới 5 triệu đô la;	Chấp Thuận	-----	-----
(c) Thêm vào hoặc loại bỏ một giai đoạn của dự án tương đương hoặc trên 5 triệu đô la;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(d) Kết hợp hai dự án hay giai đoạn hiện thời hoặc nhiều hơn;	Chấp Thuận	-----	-----
(e) Sửa đổi khác:	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(2) Thay Đổi Phạm Vi và Chi Phí			
(a) Ít hơn hoặc tương đương với 25% của giai đoạn hay ít hơn $500 ngàn;	Chấp Thuận	-----	-----
(b) Trên 25% của giai đoạn và trên $500 ngàn;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(c) Thay đổi phạm vi cần phải tính lại theo sự phù hợp của phẩm chất không khí ở mức hệ thống của dự án không được miễn trừ;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(d) Thay đổi phạm vi đáng kể khác;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(e) Thay đổi phạm vi không quan trọng khác;	Chấp Thuận	-----	-----
(3) Nguồn Tài Chính Thay Đổi			
(a) Thay đổi giữa bất cứ nguồn tài trợ liên bang nào;	Chấp Thuận	-----	-----
(b) Thay đổi từ nguồn tài trợ liên bang qua phi liên bang;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(c) Thay đổi từ nguồn tài trợ phi liên bang qua liên bang;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
(d) Bất cứ thay đổi nguồn tài trợ nào khác;	Chấp Thuận	-----	-----
(4) Lịch Trình Thay Đổi			
(a) Tất cả giai đoạn ảnh hưởng nằm trong khoảng thời gian 4 năm của TIP trước và sau khi lịch trình thay đổi;	Chấp Thuận	-----	-----
(b) Bất cứ lịch trình thay đổi nào khác;	-----	Đề Nghị	Chấp Thuận
Giám đốc MPO có thể quyết định hoãn việc sửa đổi hành chính TAC và TPC theo ý mình			

Bảng 2. Cơ Hội cho Công Chúng Duyệt Xét Và Phê Bình	
I.Thông Qua TIP	Các buổi họp công cộng và thời hạn để công chúng đóng góp ý kiến không dưới 30 ngày sẽ được áp dụng trước khi Hội Đồng Chính Sách Giao Thông (TPC) thông qua TIP. Còn thêm nhiều cơ hội để công chúng duyệt xét sẽ được cung cấp không chính thức trong suốt thời gian phát triển kế hoạch TIP
II. Sửa Đổi TIP	
(A) Sửa Đổi Quan Trọng (TPC)	Sửa Đổi Quan Trọng TIP sẽ được thông báo trên trang mạng của H-GAC ít nhất là 30 ngày trước khi TPC hành động và đòi hỏi một buổi họp công cộng và một thời hạn không ít hơn 10 ngày được áp dụng. Cần đóng góp thêm ý kiến có thể cung cấp tại các buổi họp TAC và TPC như đã ghi đầy đủ chi tiết trong Phụ Lục C.
(B) Sửa Đổi Khác (TPC)	Các Sửa Đổi khác về TIP được cung cấp cho công chúng duyệt xét qua tài liệu các buổi họp của TAC và TPC. Phụ Lục C ghi rõ chi tiết thủ tục để công chúng có thể đóng góp ý kiến tại buổi họp của TPC.
(C) Sửa Đổi Hành Chính (Giám Đốc MPO)	Sửa Đổi Hành Chính không thật sự đòi hỏi có sự tham gia của công chúng trước khi Giám Đốc MPO hành động, nhưng được cung cấp để công chúng duyệt xét qua tài liệu của buổi họp TPC. Phụ Lục C ghi rõ chi tiết thủ tục để công chúng có thể đóng góp ý kiến tại buổi họp của TPC.
# Một Tu Chính Quan Trọng là một sửa đổi cho TIP nơi:	
(a) Một dự án hoặc giai đoạn nhiều hơn hoặc bằng $10 triệu được thêm vào hay lấy ra khỏi TIP;	
(b) Nhiều dự án hay giai đoạn với tổng giá trị lớn hơn hoặc bằng $25 triệu được thêm vào hay lấy ra khỏi TIP;	
(c) Một chi phí thay đổi được đề nghị sẽ bắt buộc phải trì hoãn một dự án khác ngoài 4 năm của TIP;	
(d) Một phạm vi thay đổi được đề nghị cần phải tính lại theo sự phù hợp của phẩm chất không khí ở mức hệ thống của dự án không được miễn trừ.	

PHỤ LỤC E – Chương Trình Hỗ Trợ Ngôn Ngữ cho Người Dân có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn

Là một cơ quan nhận trợ cấp tài chính từ liên bang, Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston (H-GAC) dự định sử dụng Chương Trình Hỗ Trợ Ngôn Ngữ (LAP) trong nỗ lực thực hiện kế hoạch hành động để xác nhận rằng các mục tiêu chương trình và mục tiêu nhắm vào người dân mà cơ quan phục vụ hay gặp gỡ. Bao gồm trong các dân số này những người được xác định là có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP).

Những cá nhân LEP không nói tiếng Anh như ngôn ngữ chính của họ và hạn chế về khả năng đọc, nói, viết, hoặc hiểu tiếng Anh được quyền hưởng một số trợ giúp ngôn ngữ đối với một loại dịch vụ, lợi ích, hoặc đặc biệt gặp qua.

H-GAC cam kết phối hợp các yếu tố của Công Lý Môi Trường và Tiêu Đề VI trong quá trình tham gia của cộng đồng cho kế hoạch giao thông bằng cách bao gồm người dân đã không được phục vụ đúng mức bởi những dịch vụ giao thông hiện thời hoặc vì lý do thiếu hụt các dịch vụ giao thông. Các nhóm này bao gồm, nhưng không giới hạn, thu nhập thấp, dân tộc thiểu số, người già, người tàn tật, các bộ tộc và thanh thiếu niên. Những quần thể này sẽ được tìm tới và đáp ứng nhu cầu của họ bằng cách áp dụng các kế hoạch hành động khác nhau để dễ tiếp cận với thông tin và dễ hiểu cho họ.

Sắc Luật 13166

Để tuân thủ với *Sắc Luật 13166*, H-GAC đã cập nhật *Kế Hoạch Tham Gia của Công Chúng* để bao gồm các nguyên tắc tham gia của tất cả các quần thể nhằm cải tiến việc tiếp cận các dịch vụ cho người LEP. H-GAC cũng đã thiết lập một cơ sở dữ liệu dành riêng cho dân số thuộc Công Lý Môi Trường để họ tiếp tục được thông báo về các cuộc họp công cộng và các dự án mà họ quan tâm.

Tiêu đề VI và Công Lý Môi Trường

Công Lý Môi Trường là một phần quan trọng của quá trình thực hiện kế hoạch và phải được cân nhắc trong tất cả các giai đoạn của quy hoạch. Điều này bao gồm tất cả các kế hoạch tham gia và hoạt động của công chúng, sự phát triển của Kế Hoạch Giao Thông Khu Vực (của RTP), ChươngTrình Cải Tiến Giao Thông (của TIP), Chương Trình Cải Tiến Giao Thông Toàn Tiểu Bang (của STIP), và các Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch Công Tác (UPWP). Một quá trình thực hiện kế hoạch thực sự tích hợp và có hiệu quả được thực sự cân nhắc và khuyến khích công lý môi trường trong các dự án và các nhóm dự án, trên tổng kế hoạch, và trong các quyết định chính sách.

H-GAC đã thực hiện những bước để chắc chắn rằng *Cập Nhật Kế Hoạch Giao Thông Khu Vực 2035* (RTP) đáp ứng tất cả các mục tiêu liên bang về Công Lý Môi Trường như được trình bày trong phần nguyên tắc của *Sắc Luật 12898: Liên Bang Hành Động để Giải Quyết Công Lý Môi Trường (EJ) trong Cộng Đồng Thiểu Số và Những Người Có Thu Nhập Thấp*. Mục tiêu chính các hoạt động tiếp cận cộng đồng Tiêu đề VI và Công Lý Môi Trường của H-GAC là gia tăng sự nhận thức về thực hành quy hoạch đô thị và để tạo điều kiện, khuyến khích và bảo đảm sự tham gia tích cực của quần chúng không được phục vụ đúng mức theo truyền thống trong quá trình quyết định về giao

thông. Bằng cách công bố các thực hành quy hoạch đô thị, H-GAC có thể phát triển và áp dụng phương pháp tiếp cận sáng tạo để:

- Mở rộng các quy trình tham gia của công chúng để cải tiến việc tiếp cận, đáp ứng và sự nhạy cảm nói chung đối với nhu cầu của những gia đình có thu nhập thấp và là thiểu số, và,

- Sử dụng công cụ phân tích có sẵn để xác định sự tương xứng về lợi ích và tác động đối với các gia đình có thu nhập thấp và dân tộc thiểu số đối với môi trường nhân loại, môi trường thiên nhiên, khả năng tiếp cận với việc làm và các hoạt động khác, và tầm quan trọng của kế hoạch giao thông, các chương trình, dự án với các phần của dân số.

Khi thu phí đã trở thành một phần của hệ thống giao thông chính của chúng ta, H-GAC đã mở rộng nỗ lực để tìm hiểu những ảnh hưởng của giao thông trong các cộng đồng EJ bằng cách hoàn thành một bản phân tích tập trung vào các ảnh hưởng tích lũy và gián tiếp của đường có thu phí.

Nhận Định Dân Số có Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP) và Làm Thế Nào Để Họ Được Phục Vụ

Các khu vực được phục vụ bởi MPO là nhà của hơn 5,8 triệu người (theo Điều Tra Dân Số năm 2010). Các cư dân của khu vực được phục vụ rất đa dạng về dân tộc, giáo dục, khả năng, và bằng các ngôn ngữ chính họ sử dụng. Đối với những cư dân với LEP, một cam kết để thông báo cho tất cả mọi người cần phải có một sự cung cấp hợp lý để hỗ trợ bằng ngôn ngữ chính của cư dân. Tài liệu này sẽ được sử dụng như một kế hoạch về cách thức để H-GAC MPO xác nhận rằng ngôn ngữ sẽ không là một trở ngại cho tất cả những người cần truy cập các thông tin công cộng.

Phần lớn cư dân với LEP trong khu vực Vịnh Duyên Hải, nói tiếng Tây Ban Nha như là ngôn ngữ chính của họ. Ngoài ra còn có các khu vực trong vùng mà các ngôn ngữ khác, chẳng hạn như Việt Nam và Trung Hoa thường được sử dụng. Một số rất ít các cư dân Vùng Vịnh Duyên Hải nói nhiều ngôn ngữ châu Á khác. Một tỷ lệ lớn các cư dân thông thạo tiếng Anh cũng nói được một hoặc nhiều ngoại ngữ khác.

Hướng dẫn từ Bộ Giao Thông Hoa Kỳ đề nghị một phân tích gồm bốn yếu tố như là một phương pháp thăm dò ý kiến để thẩm định phạm vi các biện pháp hỗ trợ ngôn ngữ cần thiết để xác nhận quyền truy cập đầy ý nghĩa cho người LEP. Các phân tích gồm bốn yếu tố sẽ được sử dụng trong LAP này như một công cụ để phân tích mức độ nhu cầu của cộng đồng LEP cần được giải quyết như thế nào trong thời gian thực hiện kế hoạch và chương trinh giao thông.

Yếu tố 1: Số lượng hoặc tỷ lệ người LEP được phục vụ hoặc gặp qua trong số dân chúng đủ điều kiện nhận dịch vụ

Dữ liệu về Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ Sơ Bộ năm 2009 cho thấy có ít nhất 987.571 cư dân trên năm tuổi nói một ngoại ngữ tại những vùng Vịnh Duyên Hải nằm trong kế hoạch, và hơn một nửa trong số những cư dân này không nói tiếng Anh thông thạo. Ước tính sơ bộ cho thấy tỷ lệ người LEP đang gia tăng nhanh hơn là dân số của toàn thể khu vực gồm tám quận. Tuy nhiên, sự tăng gia trong khu vực tuyệt đối cao hơn. Ví dụ quận Harris, có dân số gia tăng là 20 phần trăm từ năm 2000 đến 2010,

nhưng lại có một con số gia tăng là 34 phần trăm của số người LEP. Tiểu bang Texas đã có tổng số gia tăng của người LEP là 23 phần trăm, so với tổng số tỷ lệ gia tăng là 19 phần trăm.

BẢNG 1. Dân Số LEP của 8-Quận Vùng Đô Thị Houston
Khu Vực Quy Hoạch (MPA)

Tổng Số Dân Số MPA		Tổng Số LEP MPA	Tổng Số % LEP	Tổng Số Người Tây Ban Nha MPA	% Tổng Số Tây Ban Nha	Tổng Số Á Đông MPA	% Tổng Số Á Đông
Điều Tra Dân Số 2000	4,669,571	665,310	14.25%	1,073,616	22.99%	147,993	3.17%
Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2009	5,329,507	987,571	18.53%	1,551,004	29.10%	240,469	4.51%
% Thay Đổi	14.13%	48.44%		44.47%		62.49%	

Nguồn: Khảo Sát Cộng Đồng Người Mỹ 2009 www.census.gov và Điều Tra Dân Số 2010.

Trình Độ Anh Ngữ Giới Hạn (LEP) được phân loại là những người sử dụng ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh và những người nhận thấy rằng khả năng nói tiếng Anh của họ là "khá", "không khá", hay " không khá chút nào".

Dữ liệu về LEP hiện không có cho các quận Chambers, Liberty, và Waller từ dữ liệu ACS năm 2009. Thay vào đó, "Nói một ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh tại nhà" được sử dụng như để thay thế cho LEP từ American Fact Finder.

Khu Vực Quy Hoạch Đô Thị Houston (MPA) gồm các quận Brazoria, Chambers, Fort Bend, Galveston, Harris, Liberty, Montgomery, và Waller.

Dữ liệu từ Bộ Giáo Dục Hoa Kỳ, Học Viện Khoa học Giáo dục, Trung Tâm Thống Kê Giáo Dục Toàn Quốc, Thẩm Định Khả Năng Đọc Viết của Người Lớn Trên Toàn Quốc, đã được phân tích và xác định rằng thiếu khả năng đọc viết cũng có thể dẫn đến LEP, (Bảng 2). Việc nghiên cứu sử dụng các ước tính về dân số cho những người 16 tuổi trở lên tính đến năm 2009. Các cá nhân được xem là thiếu khả năng căn bản đọc viết một là có số điểm dưới trung bình cho văn xuôi hay không thể kiểm tra được do trở ngại ngôn ngữ. Nghiên cứu cho thấy rằng 19 phần trăm dân số toàn tiểu bang thiếu khả năng đọc viết căn bản. Trong khu vực thuộc tám quận, có đến 16 phần trăm dân số thiếu khả năng đọc viết căn bản.

BẢNG 2. Tỷ Lệ Thiếu Khả Năng Căn Bản Về Đọc Viết trong Vùng gồm 8-Quận+

Địa Điểm	Dân Số ●	Tỷ Lệ Thiếu Khả Năng ♦
Tiểu Bang Texas	**14,426,233**	**19%**
Khu Vực Đô Thị Gồm 8-Quận	**5,800,000**	**16%**

Quận Brazoria	161,882	13%
Quận Chambers	18,276	12%
Quận Fort Bend	234,905	24%
Quận Galveston	179,288	13%
Quận Harris	2,376,786	21%
Quận Liberty	45,766	16%
Quận Montgomery	205,447	11%
Quận Waller	21,092	20%
+ Nguồn tài liệu: Bộ Giáo Dục Hoa Kỳ, Viện Khoa Học Giáo Dục, Trung Tâm Thống Kê Giáo Dục Toàn Quốc, Thẩm Định Khả Năng Đọc Viết của Người Lớn Trên Toàn Quốc **● Điều tra dân số năm 2000, 18 tuổi trở lên trong gia đình** **♦ tỷ lệ ước tính năm 2003**		

Yếu tố 2: Số lần mà các cá nhân LEP tiếp xúc với các chương trình, hoạt động, hoặc dịch vụ

Đa số các liên lạc với công chúng và với cư dân LEP đều qua những câu hỏi nộp trên trang mạng Giao Thông và Phẩm Chất Không Khí của H-GAC, qua Hộp Thư Thông Tin Công Cộng trực tuyến của cơ quan này, tại các buổi họp công cộng mỗi tam cá nguyệt, tại tất cả các buổi họp ủy ban hàng tháng mở ra cho mọi người, và tại các sự kiện tiếp cận cộng đồng. Tất cả những người đặt câu hỏi được gửi email hồi đáp, bằng điện thoại thông báo, hay bằng văn bản thư từ để xác nhận rằng đã nhận được ý kiến của họ. Với sự giúp đỡ thông dịch của các nhân viên và những khi có thể được, việc hồi đáp được gửi cho người đặt câu hỏi bằng chính ngôn ngữ bản xứ của họ.

Yếu tố 3: Bản chất và tầm quan trọng của chương trình, hoạt động, hoặc dịch vụ được cung cấp bởi chương trình

H-GAC MPO chịu trách nhiệm cho *Kế Hoạch Giao Thông Toàn Vùng* của tám quận *(RTP),* một tài liệu kế hoạch 20-30 năm đầu tư vào giao thông; *Chương Trình Cải Tiến Giao Thông (TIP)* thực hiện trong bốn năm, *Chương Trình Thống Nhất Kế Hoạch Công Tác* kéo dài ba năm (UPWP) để phác thảo những công việc cần thực hiện hàng năm; và một Kế hoạch Quản Lý Tiếp Cận cho việc phát triển và thực hiện các kế hoạch hoạt động và nhu cầu đi lại để cải tiến hiệu suất và sự an toàn cho hệ thống giao thông. Trong khả năng này, H-GAC phải chắc chắn rằng tất cả các bộ phận cư dân có liên quan hoặc có cơ hội để đóng góp ý kiến và tham gia vào quá trình quyết định.

H-GAC cũng chịu trách nhiệm cho việc phát triển và thực hiện các kế hoạch, chính sách và các chương trình để giảm thiểu khí thải từ giao thông dẫn đến việc hình thành của ôzôn do tình trạng không đạt được tiêu chuẩn của tám quận trong khu vực. Kế hoạch H-GAC phải thể hiện sự thống nhất về giao thông và tuân thủ với quy tắc được thành lập bởi các Đạo Luật Không Khí Trong Lành được sửa đổi năm 1990.

Yếu tố 4: Các nguồn trợ giúp ngôn ngữ hiện có cho người nhận và chi phí

Tất cả các trợ giúp về ngôn ngữ được cung cấp cho người LEP hoàn toàn miễn phí, nhưng người yêu cầu xin trợ giúp đặc biệt cho một dịch vụ thông dịch, hoặc phiên dịch cần thông báo cho nhân viên H-GAC ít nhất hai ngày trước khi có buổi họp hoặc sự kiện công cộng để có thể đáp ứng hữu hiệu cho nhu cầu của họ.

H-GAC cung cấp một số ấn phẩm và dịch vụ cho cư dân LEP. Các bản tin, tài liệu quảng cáo, thông báo buổi họp, và thông báo trên trang mạng của Sở Giao thông bao gồm hướng dẫn về cách yêu cầu phiên dịch các thông tin qua một ngôn ngữ khác ngoài tiếng Anh. Ít là hơn một lần, các MPO công bố một cuộc khảo sát trực tuyến bằng ba ngôn ngữ để nhận được ý kiến về kế hoạch tài chính RTP. Quảng cáo niêm yết các buổi họp công cộng được in trên các tờ báo song ngữ địa phương bằng ba thứ tiếng: Anh, Tây Ban Nha, và Việt Nam. Khi có yêu cầu, người thông dịch ngôn ngữ được liên lạc để có mặt cho các buổi họp công cộng. Ngoài ra, H-GAC có một số nhân viên song ngữ nói tiếng Tây Ban Nha, Trung Hoa, Việt Nam, và một số ngôn ngữ châu Á. Khi nhận được yêu cầu, nhân viên H-GAC cũng có thể sử dụng dịch vụ cố vấn phiên dịch tư nhân hoặc một dịch vụ thông dịch qua điện thoại để dịch các tài liệu về tiếp cận cộng đồng.

Kế Hoạch Cung Ứng Dịch Vụ cho Cư Dân LEP

Để phục vụ cư dân LEP, nhân viên H-GAC nhận ra rằng đầu tiên các nhân viên phải có khả năng tiếp xúc với cư dân bằng ngôn ngữ mà họ thông thạo. Ngoài ra, nhân viên phải chắc chắn rằng các dịch vụ ngôn ngữ được cung cấp đầy đủ để xác nhận vấn đề thông tin liên lạc với cư dân và họ nhận được dịch vụ đáp ứng cho những nhu cầu đó. Với những mục tiêu này trong tâm, H-GAC dự tính sẽ thực hiện những việc làm sau đây để chắc chắn cung cấp phương tiện tiếp cận hợp lý các dịch vụ cho cư dân LEP.

1. Nhân viên H-GAC sẽ thực hiện các bước để chắc chắn rằng trang mạng của họ dễ dàng cho người LEP truy cập được.

2. Nhân viên H-GAC sẽ chắc chắn rằng các tài liệu để tiếp thị và tiếp cận của họ luôn sẵn sàng cho người LEP.

3. Nhân viên H-GAC sẽ đặt ra các tiêu chuẩn và nguyên tắc để xác nhận rằng ngôn ngữ không phải là một trở ngại cho các dịch vụ trong quy hoạch giao thông khu vực gồm tám quận. Trong khi các tiêu chuẩn và nguyên tắc sẽ cung cấp các chi tiết cụ thể của chính sách, một số khái niệm bao quát sẽ được bao gồm:
   - Nhân viên Sở Giao thông H-GAC sẽ có trách nhiệm xác định ngôn ngữ thường được sử dụng như được xác định trong danh sách hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu của H-GAC. Dữ liệu này sẽ bổ sung vào thống kê nhân khẩu học năm 2010 được thu thập bởi H-GAC.

   - Bởi vì tiếng Tây Ban Nha là ngôn ngữ chủ yếu được sử dụng bởi người dân LEP, nhân viên H-GAC sẽ yêu cầu thông dịch viên khi cần thiết. Thông dịch cho đầy đủ cần phải có sự nhạy cảm về văn hóa và trình độ chuyên môn của một thông dịch viên, cũng như thông thạo về ngôn ngữ của những cư dân bày tỏ mong muốn được tham gia.

- Bởi vì có một số lượng đáng kể các ngôn ngữ không được sử dụng rộng rãi, nhưng lại là ngôn ngữ lựa chọn của một số cư dân, nhân viên H-GAC cũng sẽ cung cấp các dịch vụ thông dịch cho họ. Ngoài ra, nhân viên H-GAC sẽ sử dụng thông dịch viên của cơ quan hoặc của cộng đồng với lệ phí thấp hoặc không có chi phí.

- H-GAC sẽ áp dụng phương pháp phiên dịch thống nhất các tài liệu thường được sử dụng bằng tiếng Tây Ban Nha và các ngôn ngữ thông dụng khác.

4. Nhân viên H-GAC sẽ giám sát sự tuân thủ với các tiêu chuẩn và nguyên tắc để phục vụ cho cư dân LEP bằng cách thu thập và phân tích dữ liệu về chủng tộc và dân tộc qua một cuộc khảo sát ý kiến công chúng.

Giám Sát và Cập Nhật của LAP

Tài liệu này được thiết kế để dễ thích ứng và dễ dàng cập nhật. H-GAC sẽ cập nhật Tiêu Đề VI và LAP dựa trên căn bản hàng năm. H-GAC cũng sẽ đăng tải phần chuyển dịch qua ngôn ngữ khác cho những người LEP trên trang mạng của H-GAC tại www.h-gac.com/taq bằng tiếng Anh,Tây Ban Nha, và Việt Nam. Những người có thể truy cập internet có thể xem qua kế hoạch và tải xuống một bản sao từ trang mạng Giao Thông và Phẩm Chất Không Khí. Những người không có phương tiện để truy cập internet có thể gửi thư yêu cầu một bản sao đến Program Manager of Public Outreach tại địa chỉ dưới đây.

Bất cứ câu hỏi hoặc ý kiến nào có liên quan đến kế hoạch này cần gửi cho Cơ Quan Quản Trị Chương Trình Giao Thông H-GAC thuộc Bộ Phận Tiếp Cận Công Chúng hoặc Điều Phối Viên của Tiêu Đề VI.

Ông Marco Bracamontes
Quản Lý Chương Trình Giao Thông
Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
Điện Thoại: (713) 627-3200
Fax: (713) 993-4508
Email: marco.bracamontes@h-gac.com

Ông Chuck Wemple
Giám Đốc Điều Hành/Điều Phối Viên
Tiêu Đề VI
Hội Đồng Khu Vực Houston-Galveston
P. O. Box 22777
Houston, TX 77227-2777
Điện Thoại: (713) 627-3200
Fax: (713) 993-4508
Email: titleVI.Coordinator@h-gac.com