

交通公平框架第一部分：價值與戰略





內容

- 4 **SDOT 交通公平工作組的信函**
- 5 **SDOT 交通公平 IDT 和 RSJI 變革團隊的支持信函**
- 6 **關鍵術語表**
- 10 **執行摘要**
- 13 **交通公平框架第一部分：價值與戰略**
- 24 **機會和建議**
 - 24 TEW 對 SDOT 交通公平工作組 長期結構的建議
 - 25 市政府、縣級和區域協調的機會
- 27 **附錄**
 - 28 附錄 1：背景設置和交通公平框架 開發過程
 - 33 附錄 2：過去和現在的背景：西雅圖的 “住宅紅線政策” (Redlining) 和 “城市紳士化現象” (Gentrification)
 - 38 附錄 3：2020 年時事：種族不公正、新冠疫情和 氣候變化
 - 40 附錄 4：SDOT 現有的公平工作和努力
- 43 **致謝**

SDOT 交通公平工作組的信函

尊敬的 SDOT、市領導和社區合作夥伴/利益相關者，

在交通公平工作組 (TEW) 任職是一次激動人心的旅程，我們很高興共同創建 SDOT 前所未有的交通公平框架 (TEF)。TEW 提供了一個機會，讓慣例上沒有機會參與政策和戰略規劃過程的社區擁有發言權。該文件是解決黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 以及弱勢社區所經歷的交通不公平和不公正問題的重要一步，我們很榮幸能夠擁有這個平台，為該框架貢獻社區導向的公平戰略。

我們對交通的看法是整體性的，交通不僅僅是載送人或貨物，它是社會生態系統的一部分，有助於有色人種和弱勢社區擁有更順遂的生活和謀生之計。所有確立的公平要素和驅動因素，都是有助於創建公平的交通系統的關鍵領域。這些驅動因素不是孤立的，而是相互關聯的。

我們認為，交通公平有兩項基本要素：**社區參與；決策、透明度和問責制**。建立社區信任和關係是建立交通公平的關鍵。切實且有策劃的社區參與和決策，必須以透明和問責的方式進行，以評估影響並確定歷史上的不公平現象是否正在改變。

八項公平戰略的驅動因素被確立為交通公平的關鍵組成部分：

- 安全性
- 出行和交通選擇
- 公共交通的使用
- 基礎設施、規劃及維護
- 土地使用、住房和流離失所問題
- 經濟發展
- 交通公正

雖然其中一些驅動因素可能屬於交通規劃師和工程師的傳統職權範圍 - - 但這些戰略需要強有力的內部和外部合作夥伴協調，以提供一個全面公平的交通系統，讓所有人都能蓬勃發展。

新冠疫情危機加劇了這些不公平現象，並對 BIPOC 社區造成了不均衡的影響。我們已經將基於社區的分析和關於公平、公共衛生和交通的交叉範疇的建議納入其中。

我們致力於與社區和政府合作夥伴合作，以創造公平的影響。我們通過持續合作共同致力於交通公平，並向 SDOT 提交我們的建議，以創造願景和結構的長遠變革。

此致，
交通公平工作組

SDOT 交通公平 IDT 和 RSJI 變革團隊的支持 信函

尊敬的 SDOT、市領導和社區合作夥伴/利益相關者，

SDOT 的變革團隊和交通公平部門內部團隊聯合起來，支持交通公平框架的創建、使命和實施，這是我們的榮幸和宗旨。

自 21 世紀初以來，西雅圖市政府一直認識到，種族和社會正義問題需要靠社區活動家和政府內部變革推動者有組織的集體性努力。種族與社會正義計畫 (The Race and Social Justice Initiative, RSJI) 於 2004 年在市長 Greg Nickels 的領導下發起，並得到了每一位宣誓就職市長的重申。這項重要的立法使西雅圖成為全國首批致力於消除市政府中的制度性種族主義和種族差異的城市之一。

與其他市政府部門一起，西雅圖交通部 (SDOT) 設有一個**變革團隊**，以推進市政府對種族與社會正義計畫的承諾，並在組織內培養變革推動者。SDOT 的變革團隊力求識別和解決 SDOT 工作範圍內持續存在的不公平現象，以便我們作為市政府員工可以更好地為公眾服務。

紮根於 RSJI，SDOT 的 2019 年交通公平計畫召集了一個由社區利益相關者組成且有報酬的工作組，**交通公平工作組 (TEW)**，為該部門有史以來首個交通公平框架提供建議。SDOT 還建立了一個內部員工工作組，稱為**交通公平部門內部團隊 (TE-IDT)**，該團隊由各部門代表組成，他們一直以來幫助 TEW 了解 SDOT 的工作內容、在該框架開發過程中提供反饋，並在 SDOT 領導和員工中建立對該框架的支持。

變革團隊和交通公平部門內部團隊，由來自整個組織的數十名員工組成，他們都熱衷於變革並致力於促進公平。

我們明白，我們的交通系統和其他地方存在的許多不平等，是幾代人對黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區的投資減少、法律排斥、非人性化和種族暴力的直接結果。作為一個在西雅圖生活或工作的充滿活力和種族多元化的員工群體，我們與我們的社區夥伴一起加入了交通公平工作組，本著前人栽樹後人乘涼的初衷，決意播下可以福澤後代的種子。我們為自己的公民角色感到自豪，並將關注社區需求視為己任。

交通公平框架，開闢了一條基於社區需求和願景的道路，將我們的交通系統轉變為真正公平公正的資源，為我們最弱勢和最缺乏投資的鄰居服務。通過變革團隊、交通公平部門內部團隊以及 SDOT 領導和員工的齊心協力，我們期待將交通公平框架中概述的戰略和實施策略整合到我們的工作中。

此致，
SDOT 變革團隊
SDOT 交通公平部門內部團隊

關鍵術語表

問責制：受亟待解決的問題影響最大的人群，特別是黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區，以及歷史上在公民進程中代表性不足的人群，他們的需求和擔憂，務必積極回應。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫，種族公平工具包

反流離失所策略：隨著社區和/或鄰里的發展，在面臨城市紳士化和流離失所現象導致的壓力時，必須強調社區穩定性。反流離失所戰略的重點是改善社區並對其進行投資，而不是把人們驅離，尤其是黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區，這些社區在西雅圖的紳士化過程中受到了歷史上最嚴重的影響。

BIPOC：BIPOC 代表黑人、原住民和所有有色人種 (BIPOC)。該術語旨在使黑人/非洲裔和原住民社區在美國種族結構中面臨的獨特且具體的種族主義經歷和生存韌性有目共睹。BIPOC 是一個既尊重所有有色人種又創造機會提高那些社區聲音的術語。

資料來源：Race Forward, Moving the Race Conversation Forward

流離失所：現有居民或企業或其他組織從其當前住所或位置搬離，即使他們不希望這樣做：

- **空間流離失所**是諸如驅逐、收購、改造或拆除房產，或低收入住房租約到期等情況的結果。
- **經濟流離失所**是居民和企業再也負擔不起不斷上漲的租金或擁有權的成本而不得不搬出的情況。
- **文化流離失所**是人們因為他們的鄰居和他們想要接近的相關文化企業離開該地區而搬走，或是相關文化的企業或機構自己搬走的情況。

資料來源：加州大學伯克利分校城市置換項目 (UC Berkeley Urban Urban Displacement Project)

平等與公平：平等是衡量同一性的標準。公平是跨越種族、性別、階級和其他因素的衡量公平待遇、機會和結果的標準。這種區別很重要。我們被告知，為了公正，我們必須一視同仁 (平等)；然而，當我們認識到制度化和結構性種族主義的遺留問題時，我們明白不同的人 and 社區需要不同的資源 (公平)。為了公平起見，我們提供具體、獨特的資源，以支持個人和社區滿足其基本需求並充分發揮其潛力。如果受壓迫群體總是處於不利地位，那麼同一性並不總是公平的。

資料來源：Ellany Kayce。交通公平工作組成員

原住民：是在文化和政治上具有自決權的群體，其在北美、夏威夷和太平洋島嶼的自決權始於美國成立之前。

資料來源：Indigenous Peoples: Terminology for the Fourth National Climate Assessment

個人種族主義：基於種族產生對個人或群體的預判、偏見、刻板印象。種族主義對個人的影響，包括白人內化特權和有色人種內化壓迫。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫，種族公平工具包

制度性種族主義：通常是無意或疏忽大意地為白人謀福利而損害有色人種利益的組織計畫、政策或程序。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫，種族公平工具包

LGBTQIA+：女同性戀、男同性戀、雙性戀、泛性戀、跨性別、性別酷兒、酷兒、雙性人、非二元性別、無性戀和盟友群體的常見縮寫。

資料來源：University of Illinois Springfield, Gender and Sexuality Student Services



長期規劃：為未來創建願景的過程，包括目標、戰略和實施行動。

多式聯運：指人們使用交通系統的各種方式，例如步行、騎自行車、乘坐公共交通、駕駛卡車或私家車。它也可以指採用多種模式的行程，例如步行到巴士站，然後乘坐巴士前往最終目的地。絕大多數個人出行不單只涉及一種模式。

公共空間：對全民開放且共全民使用的地方，包括公共道路用地（例如，非私有的街道、人行道、露天廣場、公園和服務性的廣場）。

種族公平：當社會、經濟和政治機會不是基於一個人的種族來預測時。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫，種族公平工具包

種族不公平：當一個人的種族可以預測他們的社會、經濟和政治的機會和結果時。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫，種族公平工具包

道路用地：以行人和車輛的公共出行為主要目的而合法設立的一片土地。

種族主義：基於相信自己的種族優越而對不同種族的人持有偏見和歧視。種族偏見 + 體制權力 = 種族主義。

資料來源：Standard Dictionary; Formula
Source: Dr. Robin DiAngelo.

RSJI：西雅圖市政府種族與社會正義計畫 (RSJI) 是一項全市範圍的努力，旨在結束市政府中的制度化種族主義和種族差異。RSJI 建立在民權運動的工作以及西雅圖個人和團體對抗種族主義的持續努力之上。該計畫的長期目標，是改變在我們的社區中造成種族差異的潛在體制，並實現種族公平。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫

SDOT：西雅圖交通部。

結構性種族主義：與白人社區相比，在種族化的歷史文化背景下，多重機構的政策、實踐和計畫的相互作用導致有色人種社區的不利結果和狀況。

資料來源：西雅圖市政府種族與社會正義計畫，種族公平工具包

非建制地區：這些地區包括目前未併入西雅圖市或其他城市但在金縣範圍內的地區 - 包括 White Center、Skyway、Riverton-Boulevard Park 和 East Renton Highlands。

弱勢社區：歷史上和目前被政府機構抹去、故意排除和/或投資不足的社區。SDOT 的交通公平計畫和交通公平工作組包括：

- BIPOC 社區
- 低收入社區
- 移民和難民群體
- 原住民社區
- 殘障人士
- LGBTQIA+ 群體
- 無家可歸或居無定所的人群
- 女性和女性身份認同群體
- 青少年
- 老年人
- 曾被監禁的個人
- 流離失所和/或高風險流離失所社區

權力動態圖表

| 社會認同類別 | 特權社會群體 | 邊緣社會群體 | 被針對的社會群體 | 權力/“主義”歧視 |
|-----------|--------------------|------------------------------|------------------------------|-------------|
| 種族 | 白人/白種人 | 混血兒/多種族 | 亞洲人、黑人、拉丁裔、土著/原住民 | 種族主義 |
| 生理性別 | 出生時指定為男性 | 雙性人 | 出生時指定為女性 | 性別歧視 |
| 社會性別 | 性別認同（順性別），認同為男性或女性 | 性別模糊，性別酷兒，無性別 | 跨性別，性別酷兒，雙性人，性別模糊，無性別 | 跨性別恐懼/跨性別壓迫 |
| 性取向 | 異性戀 | 雙性戀，酷兒，女同性戀，男同性戀，疑性戀，無性戀，多性戀 | 雙性戀，酷兒，女同性戀，男同性戀，疑性戀，無性戀，多性戀 | 異性戀、恐同症 |
| 社會地位/階級 | 富人，上層階級 | 中產階級 | 工人階級，貧窮，低收入 | 階級主義 |
| 健全人士/殘障人士 | 暫時健全 | 患有暫時性殘障和/或“隱形”殘障的人 | 殘障人士（通常從身體可識別） | 能力主義 |
| 宗教 | 新教、基督教 | 羅馬天主教（歷史上），靈性修行 | 猶太教、穆斯林、印度教、無神論 | 宗教壓迫/不容忍 |
| 年齡/代稱 | 成人（35-55 歲） | 年輕人（25-35 歲） | 老年人（55 歲以上）和青少年/兒童（25 歲及以下） | 年齡歧視/成人歧視 |

注意 - 您不能以單一身份或自己的一部分呈現。您的所有身份綜合呈現。您的經歷是基於您的身份在社會壓迫中多維度的相互作用。

資料來源：Office of Equity, University of Colorado, Matrix of Oppression

執行摘要

交通公平框架 (TEF) 是一個以社區為導向的願景，在考慮對黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區以及政府過去和目前投資不足的社區影響最大的政策、計畫和項目的公平優先事項時，作為西雅圖交通部 (SDOT) 的指導文件。其中包括低收入人群、難民、移民、殘障人士、LGBTQIA+ 群體、無家可歸者或居無定所的人群、女性和女性身份認同群體、青年、老年人、曾被監禁的人以及處於高風險流離失所或流離失所的社區。

TEF 向 SDOT 的決策者、員工、利益相關者、合作夥伴和廣大社區提供類似路線圖的功能，以協作創建一個公平的交通系統。TEF 以西雅圖市政府的種族與社會正義計畫 (RSJI) 為基礎，致力於解決因制度性種族主義而存在於我們交通系統中的差異。開始消除社區所經歷的交通不公平的關鍵是將種族公平框架納入政府的政策和運營中。

2019 年春，我們啟動了 TEF 的開發過程，其中包括：

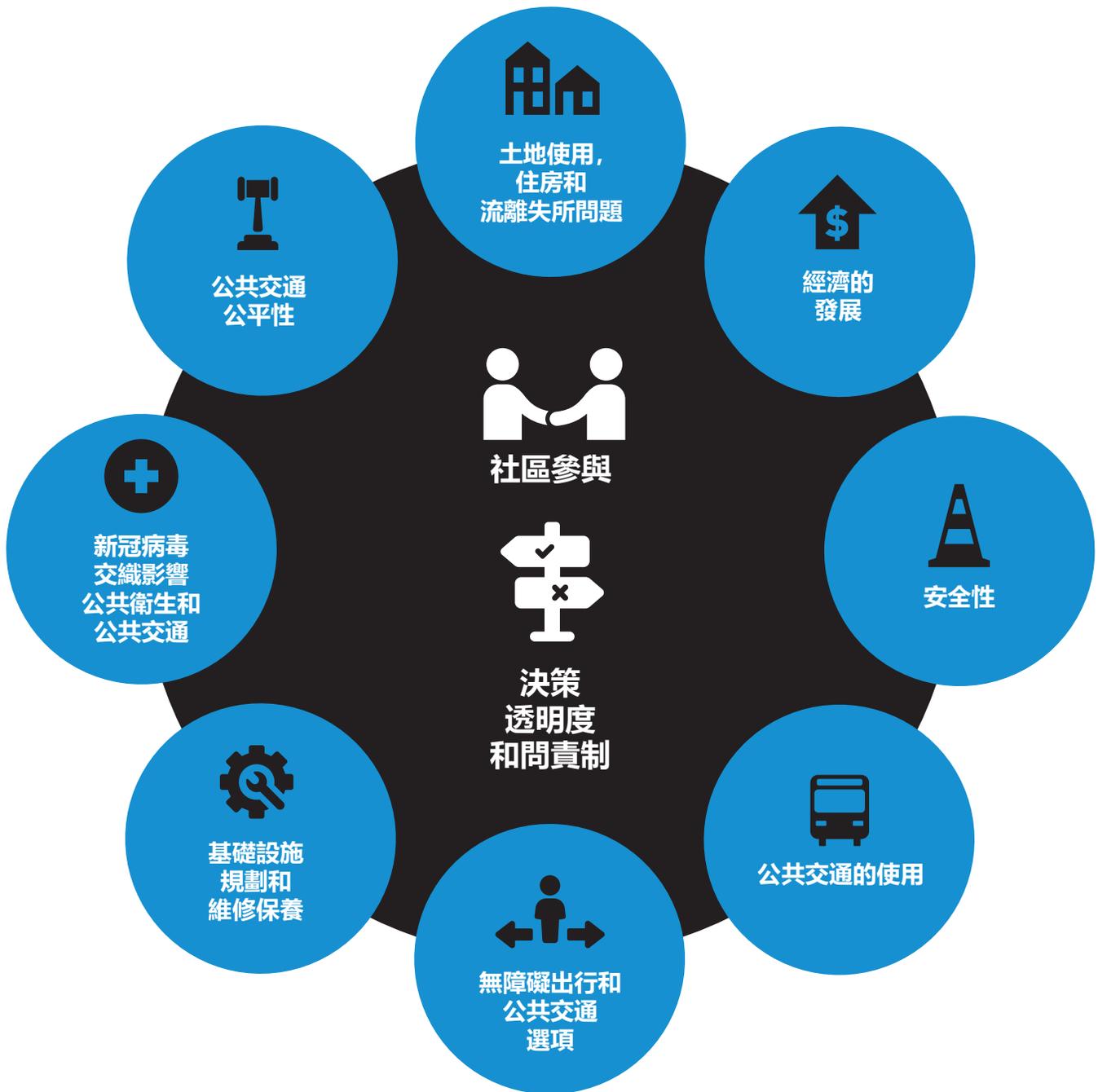
- SDOT 員工，由 SDOT 的交通公平計畫領導，交通公平部門內部團隊 (TE-IDT) 參與
- 交通公平工作組 (TEW)，如下所述
- KAYA strategik LLC，女性少數族裔企業 (WMBE) 諮詢機構

TEW 以受交通不公平影響最嚴重的人的聲音為中心，負責向 SDOT 提供公平導向的戰略建議以納入該框架。TEW 由 10 名社區成員組成，他們與黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區以及政府投資不足的社區有著個人和職業從屬關係。TEW 成員獲得了薪俸，以表彰他們參與的價值。

TEW 成員確立了兩項基本公平戰略要素和八項戰略驅動因素。每項都包括價值聲明和戰略建議。這是為了和社區一起審查公平戰略建議，由 TEW 成員結合來自 TEW 領導的社區外展過程中的反饋而創立的。

2021 年，SDOT 和 TEW 繼續共同制定 TEF 的實施計畫組成部分，同時讓社區和其他市政府部門以及相關的交通機構參與進來。SDOT 的交通公平計畫還繼續為 TEW 提供能力建設支持，因為 TEW 與 SDOT 合作制定 TEW 結構和願景的工作是長期的。

公共交通公平性框架





交通公平框架第一部分：價值與戰略

交通公平框架（TEF）包括由交通公平工作組（TEW）成員確立和共同制定的公平戰略。TEW 確立了公平戰略的兩項基本要素和八項驅動因素，它們是實現交通公平的支柱；它們聚焦於 BIPOC 社區和那些歷史上和目前都缺乏政府投資的群體的聲音。

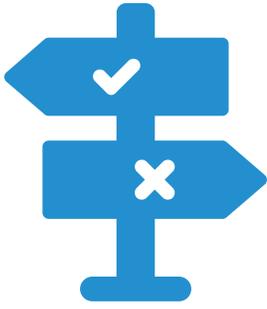


社區參與

TEW 關於社區參與的價值聲明：我們相信社區參與是一個整體和持續的關係建立過程，其中與社區組織和個人的合作和夥伴關係對於與受制度性和結構性種族主義影響最嚴重的社區和個人進行文化相關的外展和參與策略至關重要。

TEW 關於社區參與的公平策略

- **1 – 將社區參與作為實踐準則：**將社區參與作為 SDOT 的實踐準則，並與受影響的 BIPOC 和弱勢社區建立反饋循環，包括持續的報告反饋、更新和教育。成功的參與過程包括透明公開社區行動如何作用於積極成果的過程。
- **2 – 能力建設：**在接觸 BIPOC 和弱勢社區之前，請考量 SDOT 力圖有意義的參與水平，並為社區組織和 BIPOC 個人提供能力建設支持，以便與 SDOT 合作開展社區參與。能力建設包括為社區提供資金支持、技術援助、項目指導和知識儲備，以熟悉掌握交通網絡和系統。
- **3 – 夥伴關係和內部實踐：**建立持續的伙伴關係，並接受來自 BIPOC 和弱勢社區的社區組織和個人社區成員關於文化上合適和有意義的參與指導；這包括 SDOT 以市政府種族與社會正義計畫的價值觀進行自我認知和教育，了解制度性種族主義如何影響交通不公平。
- **4 – 建立信任和時間規劃：**在 SDOT 項目的所有階段（包括規劃階段），為社區參與建立預算和時間規劃，以使受影響的社區了解情況並紮實細緻地收集項目反饋。通過參與項目的開始階段和整個迭代過程，與過去和目前都缺乏政府投資的社區建立信任，並提供教育工具，以便社區可以輕鬆理解並充分融入參與過程。



決策、透明度和問責制

TEW 關於決策、透明度和問責制的價值聲明：我們認為，交通公平的透明度和包容性決策意味著訊息應該允許各種文化背景的人獲取，BIPOC 社區和那些有意被排除在外的群體的聲音值得被關注了解，以成為公民參與過程的重要部分。

TEW 關於決策、透明度和問責制的公平戰略

- **1 - TEW：**交通公平工作組 (TEW) 在 SDOT 內部被制度化。它作為一個常設諮詢機構，指導該部門採取積極措施，做出深思熟慮、包容和公平的決策。TEW 成員必須獲得經濟報酬，其中包括認定為 BIPOC 的社區成員和歷史上被政府排除在外的社區成員。
- **2 - 代表：**SDOT 領導層、員工隊伍和諮詢委員會反映了 BIPOC 和弱勢社區的多樣性，他們在歷史上和目前都在西雅圖市工作、宗教崇拜、娛樂、學習和生活；這包括培養一支涵蓋從城市和非建制地區流離失所的社區的員工隊伍。SDOT 員工、領導層和諮詢委員會的代表，對於確保 BIPOC 和弱勢社區的生活經驗和觀點被納入決策過程非常重要。
- **3 - 領導：**SDOT 領導層不僅要反映 BIPOC 社區的多樣性，而且必須體現種族公平的核心信念，承擔責任並利用其地位來消除制度性種族主義和交通不公平。
- **4 - 透明文化：**承認並致力於糾正交通系統中影響 BIPOC 和弱勢社區的不公平現象，並通過創建一種透明文化來重建信任，其中包括與文化相關的溝通、對社區進行政府決策過程的教育以及為 SDOT 和社區設定切合實際的期望。
- **5 - 數據：**協調交通機構之間的數據評估和公開透明的數據共享，確保 BIPOC 和弱勢社區不會承受過重的負擔，並且做出與收入支出相關的明智決策，以積極造福社區。
- **6 - 公平工具：**在 RSJI 公平工具包的基礎上，在交通公平工作組的指導下，創建一個 SDOT 公平清單作為工具，以確保項目遵循並包括符合 RSJI 指導的包容性社區參與模式。



土地使用、住房和流離失所問題

TEW 關於土地使用、住房和流離失所的價值聲明：我們認為，土地使用和住房選擇，必須支持並減少低收入人群、BIPOC、有殘障人士的社區和家庭在城市生活的障礙。長期規劃必須減輕快速、不受控制的發展可能對低收入 BIPOC 社區產生的近期不利影響，這些社區在歷史上和目前都在西雅圖市工作、宗教崇拜、娛樂、學習和生活。我們認為，城市規劃政策必須在城市公平發展計畫中對 BIPOC 社區負責。

TEW 關於土地使用、住房和流離失所的公平戰略：

- **1 – 經濟適用房：**由於種族主義住房政策因我們地區的發展而變得更加複雜，全面的分區政策必須解決 BIPOC 和弱勢社區所面臨的可負擔住房的短缺和流離失所的風險。
- **2 – 減緩交通增長：**由於交通增長是 BIPOC 和弱勢社區流離失所的催化劑，因此反流離失所政策必須處於城市和交通規劃的最前線。
- **3 – 公共和私人交通選擇：**制定發展規劃時，必須在全市政府範圍內的工作組、諮詢委員會和委員組之間協調戰略一致，以確保 BIPOC 和弱勢社區在地區發展時能夠公平擁有公共和私人交通選擇。
- **4 – 公平發展計畫 (EDI) 和交通公平 (TE) 齊頭並進：**就市政府公平發展諮詢委員會和交通公平工作組的戰略和目標，特別是與公平戰略驅動因素有關的持續合作和成果調整。
- **5 – 公平的公交導向型發展 (ETOD)：**公平的公交導向型發展需要優先考慮 BIPOC 和弱勢社區的經濟適用房選擇，那些社區通常是歷史上和目前存在不均衡增長和流離失所風險的社區。
- **6 – 社區規劃：**社區知情的社區規劃必須被市政部門、諮詢委員會、委員組和私營城市規劃和發展部門接受並納入機構決策中。
- **7 – 環境健康：**參與市政府的公平與環境計畫，優先考慮和投資公共交通服務和項目，通過將 BIPOC 和弱勢社區與每個人都可以使用的綠色空間連接起來，促進健康的環境和社區。這包括公園、步道、節日街道和其他空間。

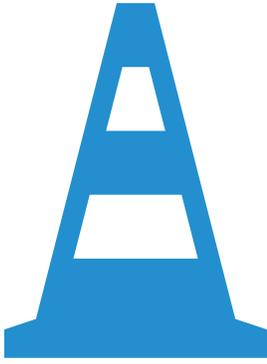


經濟發展

TEW 關於經濟發展的價值聲明：我們認為，我們的交通系統必須促進經濟流動性、機會和連通性，以發展健康和安全的社區，並使 BIPOC 和弱勢社區能夠公平進入。

TEW 關於經濟發展的公平戰略：

- **1 – 發展和交通增長：**由於交通增長是 BIPOC 和弱勢社區流離失所的催化劑，因此需要利用發展為 BIPOC 和弱勢社區擴大各種經濟適用房選擇和就業機會，從而減少對現有社區資產的影響。
- **2 – 推廣機會：**促進 BIPOC 和弱勢社區的經濟機會，並加強社區文化支柱，以提供獲得優質教育、培訓和能維持生計的職業道路的機會。
- **3 – 預防：**創建一個交通框架，投資以防止住宅、商業和文化流離失所，並為那些流離失所的人提供返回的經濟途徑。
- **4 – 運營並蓬勃發展：**確保現有的 BIPOC 小型企業在應對與交通擴張相關的發展增長的影響時，能夠持續運營並蓬勃發展。
- **5 – 可負擔的交通：**優先投資於支持那些依賴公共交通的 BIPOC 和弱勢社區的有效且可負擔的交通。
- **6 – 當地文化資產：**減少新的和現有的 BIPOC 小型企業經營、發展和幫助建立當地文化資產的障礙。

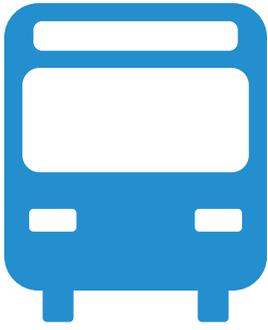


安全性

TEW 關於安全性的價值聲明：我們相信，無論一個人的年齡、能力、位置、收入、語言、種族和/或他們選擇如何出行，我們的交通系統都應該是安全的。

TEW 關於安全性的公平策略：

- **1 – 定性數據：**建立全面文化匹配的方式來收集交通和運輸安全定性數據，並了解和/或感知弱勢社區（包括老年人、殘障人士和 BIPOC 社區）的情緒、心理和身體的安全性。
- **2 – 人行道資金：**探索並實施漸進式收入來源，為全市人行道振興計畫提供資金，以便該市能夠承擔更大的維護和重建責任，並在紅線政策劃分和存在差異的社區增加對行人基礎設施的投資。這包括針對 Rainier Valley, Lake City, Central District 主要的 BIPOC 小型鄰里和社區，以及其他人行道需求大且歷史上投資不足的地區進行投資，並與金縣合作，促進西雅圖附近地區人行道的改善。
- **3 – 緊急通訊：**在緊急情況下，確保及時分發有關安全和交通服務的重要訊息，包括跨文化的種族交流。
- **4 – 改善交叉路口：**在創建和維護有標記的人行橫道和其他交叉路口改進措施時，應優先考慮行人安全，包括在學校附近的區域、老年人和社區中心、醫療設施以及弱勢社區人口較多的地方。
- **5 – 利益相關者外展：**創建一個訊息共享的社區系統，並與來自弱勢社區的利益相關者就安全顧慮和問題進行協作。

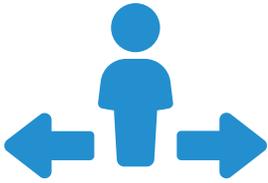


公共交通的使用

TEW 關於交通出行的價值聲明：我們相信交通系統應是無障礙的、可負擔的、包容的、尊重人們的時間和資源公平的。

TEW 關於公共交通出行的公平戰略：

- **1 - 公共交通障礙：**從整體角度解決 BIPOC 和弱勢社區在公共交通上遇到的障礙，這包括財務成本、可乘路線、乘車體驗和其他影響社區的不公平現象。
- **2 - 資格：**修改和擴大現有的公共交通援助資格，以減少不公平現象。
- **3 - 溝通：**對於公交服務的變化或影響，投資無障礙和社區特定的溝通方式；這包括合併多種語言無障礙選項以及數位和非數位平台。
- **4 - 尋路：**公交尋路、訊息和教育是全面且無障礙的，包括注重易用性、可翻譯性和通用視覺語言。
- **5 - 長期補助金：**公交是一項至關重要的服務，必須始終如一，並擁有不會進一步加重低收入社區負擔的長期資助解決方案。



出行和交通選擇

TEW 關於無障礙出行和交通選擇的價值聲明：我們認為，全民都應該有多種可負擔且易於使用的交通和無障礙出行選擇，特別是最弱勢的群體。

TEW 關於出行和交通選擇的公平戰略：

- **1 – 出行需求：**制定多模式戰略，重點關注 BIPOC 和弱勢個人和社區如何成功獲得這些交通選擇；多模式整合應更適合社區內的特定出行需求。
- **2 – 路邊容量：**以創新的方式，在全市範圍內為小型企業、社會服務機構、托兒中心、醫療機構和殘障人士增加靈活上下車區域和停車區容量。
- **3 – 市中心通道：**通行市中心的公平性要求對低收入和工人階級群體可通過多種方式獲得負擔得起的交通選擇進行細緻考察。
- **4 – 交通罰款和違規行為：**對嚴重損害 BIPOC 和弱勢社區的交通相關罰款和違規行為，提供非懲罰性和/或非財務執法選項。
- **5 – 第一/最後一英里 (First/Last Mile) 計畫：**隨著公交服務的擴展，繼續投資於第一/最後一英里的交通連接，並優先考慮為弱勢社區提供負擔得起的出行方式。
- **6 – 緩解擁堵和空氣污染：**根據市政府的公平和環境計畫，通過制定創新、公平和獎勵推動的策略以及得到社區的讚同，來緩解擁堵和空氣污染，減少獨自駕車出行。

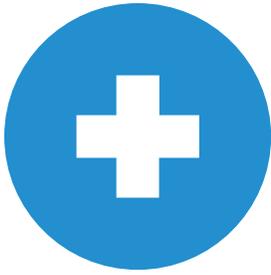


基礎設施、規劃及維護

TEW 關於基礎設施、規劃和維護的價值聲明：我們認為，基礎設施、規劃和維護的解決方案應該由公平收集的定量和定性數據驅動，解決方案應該來自公共和私營部門的對話。

TEW 關於基礎設施、規劃和維護的公平戰略

- **1 – 參與式預算：**關於如何投資重要交通項目所有資金的參與式預算方法；該計畫應包括決策指標，並優先增加維護分配。
- **2 – 公平的基礎設施：**為實現公平的基礎設施決策，公共交通和運輸政策必須以人為本；這包括為低收入和工薪階層群體降低成本。
- **3 – 數據透明度：**在改變道路和社區景觀之前，關於提供多種交通選擇（多式聯運）、交通流量與行車道共享道路用地的決策，如何使用數據來使決策透明。
- **4 – 短期/中期/長期挑戰：**為公共和私營部門的商業領袖提供機會，讓他們與社區利益相關者一起應對與短期和長期基礎設施相關的挑戰，以及 BIPOC 社區的規劃需求和優先事項。
- **5 – 參與：**在做出無法撤消的重大決定之前，先在基礎設施規劃開始之前和期間，與社區領導保持密切溝通和協調關係。
- **6 – 新冠疫情期間的服務：**確立在新冠疫情響應期間實施的服務或做法，並評估持續性的可行性；這包括為決策目的審查相關的使用數據。
- **7 – 減少空氣污染：**在遭受嚴重污染的 BIPOC 和弱勢社區，通過確定生態友好型建設和維護實踐來減少不良的空氣質量。
- **8 – 以社區為中心的公共空間：**創建更多為社區聚集而設計的公共空間，這些公共空間包含便捷的公共交通方式。這些空間應該使用以社區為中心的框架來創建，該框架在設計過程的所有階段都充分利用社區的專業知識。

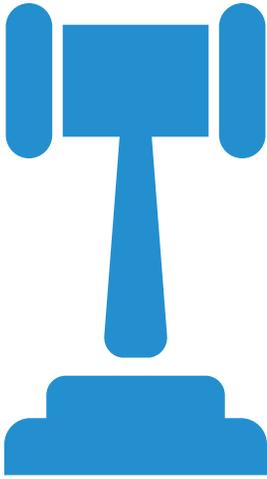


新冠疫情與公共衛生和交通的交叉關係

TEW 關於新冠疫情的價值聲明： TEW 認識到新冠疫情對 BIPOC 和弱勢社區造成不均衡的影響，因此應調整資金方向以確保安全、保護和教育。我們相信眾志成城的決心和包括在教育、外展和安全方面的行為，同時也將恢復公眾使用公共交通的信心。

TEW 關於新冠疫情的公平戰略：

- **1 – 外展和教育：** 與公共衛生合作夥伴制定協調一致的、符合文化需求的外展和教育戰略，以向使用多模式交通網絡的社區保證，在疫情期間 SDOT 及其交通合作夥伴一直持續確保交通系統的安全。這應該包括具體策略，例如：
 - i. 口罩佩戴要求
 - ii. 採取社交距離最佳實踐方式
 - iii. 加強對所有設施和交通工具的消毒
- **2 – 個人防護裝備：** 在公共場所提供 PPE（個人防護設備），例如面罩和消毒，包括所有區域公共交通管道，例如但不限於公共汽車、輕軌、交通中轉站、停車場和其他人流量大的交通空間。
- **3 – 安全協議：** 通過與當地公共衛生和政府交通部門的合作努力，增加新冠測試並確保安全準則對與公眾接觸的交通相關一線工人有效，包括運營商、維修人員和公共交通工作人員。
- **4 – 出行替代方案：** 創建和實施對低收入社區公平且新冠安全的交通出行替代方案，例如免費和零接觸准入。
- **5 – 依賴公共交通的社區：** 保留和擴展公交路線，為受新冠疫情嚴重影響且須依賴公交的社區提供服務。
- **6 – 重要目的地：** 審查、修改和保留公交路線，以包括重要目的地，如托兒中心、醫療保健和社會服務機構、教育機構、青年和老年設施。
- **7 – 公共空間：** 在疫情期間和之後，繼續創建、開發和實施街道作為支持人們生活的公共空間，擴大 BIPOC 和弱勢社區的聲音；擴大社區公共街道作為共享資源和社區能力建設場所的使用。



交通公正

TEW 關於交通公正的價值聲明：我們相信交通必須是負擔得起的、方便的，因為它是全民的基本權利。我們認為，交通法和處罰也是結構性種族主義的產物，這種種族主義在歷史上曾對我們的 BIPOC 社區造成傷害，導致死亡和貧困。我們還必須通過重新設計現有法律和實施非懲罰性政策來實現交通非刑事化。

TEW 關於交通公正的公平戰略：

- **1 – 社區系統：**創建一個新的社區安全系統，該系統本質上不是懲罰性的，它為給予支持的社區提供服務聯繫，而不是定罪或將 BIPOC 群體所經歷的種族不公平現象循環往復。
- **2 – 交通政策：**制定和修改交通政策，以建立一個反種族主義和非刑事化的框架，目標是建立一個公平公正的交通系統。
- **3 – 非財務替代方案：**創建交通和票價違規的非財務替代方案，例如社區服務選項，以解決影響 BIPOC、低收入和工薪階層人口循環往復的貧困和財務負擔問題。

機會和建議

TEF 提供了一個在城市、縣和地區調整戰略和提升公平工作的機會，因為實現交通公平需要與其他市政府部門、交通機構和利益相關者建立夥伴協調關係。此外，繼續與 BIPOC 社區和受交通不公平影響最嚴重的社區對話，應是政府機構的長期實踐。

TEW 對 SDOT 交通公平工作組長期結構的建議

交通公平工作組 (TEW) 建議 TEW 成為 SDOT 內部的一個永久資助的諮詢機構。作為倡導交通公平的社區渠道，TEW 設想與 SDOT 繼續合作和夥伴關係。這種永久性不僅會擴大 TEW 在關鍵領域的作用，而且將確保持續致力於為 BIPOC 社區和其他弱勢群體創造更公平的結果。

這項工作需要一個切實且有策劃的社區參與過程。TEW 希望成為一種高度可見的方式，BIPOC 和弱勢社區可以藉此提高認識、找到解決方案並就影響他們生活和生計的相關問題採取行動。TEW 的存在將增加 SDOT 對社區的責任感，並增強其建立新的和持續的社區夥伴關係的能力。這些關係將加強 SDOT 繼續採取積極和知情步驟的能力，通過合理周到的包容性的對話、資源分配、政策制定和員工多樣性來創建一個更加公正的交通系統。

TEW 是一個由 BIPOC 個人和社區組成的聯盟，旨在推動、增加和加強交通公平，重點在解決歷史上和目前被政府剝奪權利的社區所面臨的問題。TEW 與其社區成員一起倡導並對其負責；並認識到與地方和州級的決策者、政策制定者、交通合作夥伴機構和一線工作人員進行公開和持續的對話，對於我們工作的有效性至關重要。這包括市議會、市長和州長。

TEW 強烈建議 SDOT 繼續為 TEW 成員的社區專業知識提供經濟報酬。該報酬應擴展到 SDOT 或西雅圖市政府任何部門或分部要求 TEW 成員擔任的任何諮詢崗位，並應與公平和經濟包容辦公室在協作過程中商討。

這些承諾將：

1. 證明 SDOT 認可並重視代表 BIPOC 社區和政府歷來投資不足的社區成員的時間和專業知識。
2. 在交通公平框架的實施中擔任協作和有影響力的角色，並使其作為監督機構，尤其是出現對 BIPOC 社區造成嚴重影響的不可預見的情況時。
3. 向 BIPOC 社區和其他弱勢群體發出信號，表明他們的社區中存在與 SDOT 合作的倡導者。
4. 確認 SDOT 面臨的挑戰及其公平應對不斷變化的環境的義務。
5. 讓 TEW 更容易與其他社區驅動的機構，例如金縣交通局公平部門 (King County Metro Equity Cabinet) 合作並支持他們的努力，以確保我們的交通網絡中更大的公平性。
6. 繼續社區能力建設和培養所有 TEW 成員的領導技能。

市政府、縣級和區域協調的機會

SDOT 的交通公平框架包括 SDOT、其他市政府部門和區域機構之間的協調和決策戰略。市政府內有許多機會可以將交通公平框架中的戰略納入政策和投資建議，例如西雅圖交通計畫、全市新冠疫情恢復和氣候正義工作。SDOT 的職責是使用交通公平框架戰略，通過利益相關者的關係影響整個城市、縣和區域的變革。

經濟發展和土地使用、住房和流離失所的公平戰略，將需要 SDOT 和市政府部門之間更緊密的合作和協調，例如規劃與社區發展辦公室 (OPCD)、可持續發展和環境辦公室 (OSE)、社區部 (DON)、住房辦公室 (OH) 和經濟發展辦公室 (OED)。

建議 SDOT、OPCD 公平發展計畫 (EDI) 工作人員和 EDI 臨時諮詢委員會持續開展跨夥伴合作，以使交通解決方案和系統規劃與市政府公平發展計畫保持一致。

此外，建議在 SDOT、OSE 公平和環境計畫和市政府環境正義委員會 (EJC) 之間建立持續的合作夥伴關係。我們需要充分利用機會，調整和協調交通公平框架和公平與環境議程中包含的戰略，以共同解決影響 BIPOC 社區的環境和氣候正義問題。

與金縣交通局 (KCM) 和海灣公共交通局 (Sound Transit) 等地區性州和聯邦交通機構保持持續和有意的合作夥伴關係，也是協調和完成以下各公平戰略的關鍵：**安全、公共交通通行、無障礙出行和交通選擇以及基礎設施、規劃和維護**。建議繼續加強 SDOT、金縣交通局 (KCM)、交通公平工作組和金縣交通局交通出行框架公平部門之間的伙伴關係和實施協調。KCM 的交通出行框架和 SDOT 的交通公平框架具有共同的公平目標和戰略，在 SDOT 轉向為 TEF 制定實施計畫時，需要協調一致的努力。

SDOT 參與交通公平網絡組 (TEN) 的成員包括來自金縣交通局 (King County Metro)、海灣交通局 (Sound Transit)、西雅圖港 (Port of Seattle) 和普吉特海灣地區委員會 (Puget Sound Regional Council, PSRC) 的公平工作組的成員。該平台提供了一個機會，將交通公平框架中的戰略融入討論關於公平的區域對話。TEN 小組專注於在整個地區建立一個以種族正義價值觀為基礎的交通公平領導者網絡。

12:56pm
Broadway & Marion
Broadway & Terrace
Broadway & Yesler



附錄

附錄 1：背景設置和交通公平框架開發過程

SDOT 交通公平計畫、交通公平工作組的創建和發展以及交通公平框架的發展，植根於市政府的種族與社會正義計畫 (RSJI) 的價值觀。總而言之，這些努力形成了 SDOT 與 BIPOC 和弱勢社區建立有意關係的最初實踐。

SDOT 交通公平計畫

2004 年，西雅圖市政府建立了種族與社會正義計畫 (RSJI)，通過公平的政策、計畫和規劃實踐消除種族差異並促進社會正義。多年來，市政府對 RSJI 的承諾促成了多項公平措施和計畫的創建，包括 2017 年建立的西雅圖交通部 (SDOT) 交通公平計畫。

SDOT 的願景是西雅圖是一個以可靠的交通為助力的繁榮、公平的社區，該部門的使命是提供一個連接地方和機會的安全且可負擔的交通系統。SDOT 將公平視為一項關鍵價值，並認為交通必須滿足有色人種社區以及所有不同收入、能力和年齡人士的需求。我們的目標是與社區合作，建立一個種族平等和社會公正的交通系統。

SDOT 的交通公平計畫就公平的、安全的、環境可持續的、無障礙和可負擔的交通系統，提供整個部門的政策和戰略建議，以支持黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區、低收入人群、殘障人士以及政府歷來投資不足的其他社區。該計畫的宗旨主要是通過參與和問責制建立社區信任、消除種族差異以及減輕交通不公平造成的流離失所的影響。

2017 年 11 月 28 日，杜爾坎市長發布了一項行政命令，確認了她對 RSJI 的承諾，包括交通公平。2018 年 1 月 2 日，市議會一致通過了第 31773 號決議，為交通公平提供支持，並指示 SDOT 召集一個由受交通不公平影響最嚴重的社區成員組成的委員會。

交通公平工作組

2019 年 4 月，SDOT 創建了交通公平工作組 (TEW)，這是一個由 10 名有報酬的社區成員所組成的小組，他們與黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區以及政府投資不足的社區有著個人和職業從屬關係。TEW 成員都屬於有色人種 (BIPOC)，並與服務於金縣西雅圖投資不足社區的非營利組織、社區組織或網絡緊密相連，包括：

- 低收入社區
- 移民和難民群體
- 原住民社區
- 殘障人士
- LGBTQIA+ 群體
- 無家可歸或居無定所的人群
- 女性和女性身份認同群體
- 青少年
- 老年人
- 曾被監禁的人
- 流離失所和/或高風險流離失所社區

TEW 的目標是：

- 通過 SDOT 與政府投資不足的社區之間的透明度和問責制，建立社區信任和夥伴關係。
- 培養領導能力，加深對 SDOT 和交通系統的理解。
- 學習並分享對交通公平價值和優先事項的理解。

在 2019-2020 年期間，TEW 合作制定社區導向的公平建議，以納入 SDOT 的首個交通公平框架 (TEF)，這是該部門的交通公平目標和部門優先事項。

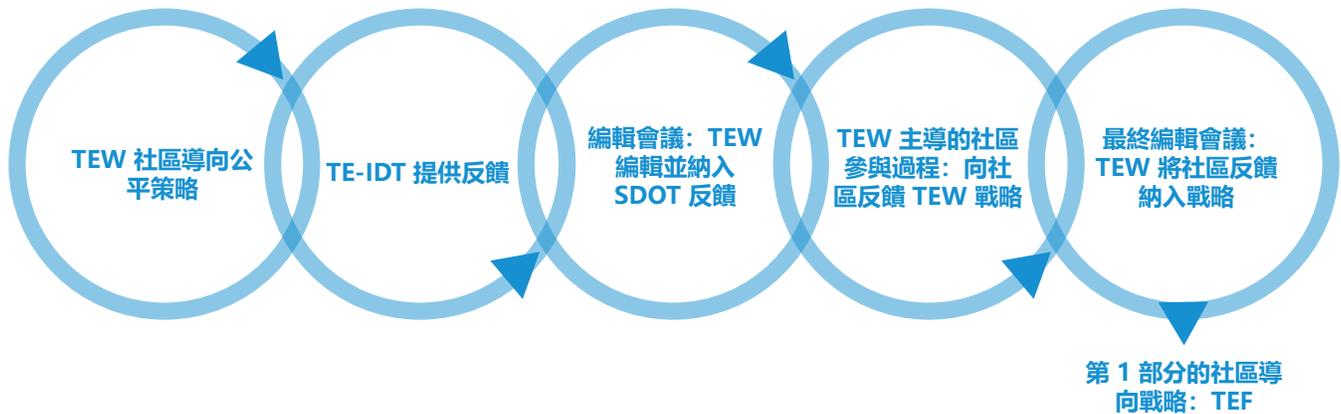
以下社區成員曾在 TEW 任職：

- Amir Noir Soulkin, 東非社區服務 (East African Community Services) (2021 年至今)
- An Huynh, 西雅圖唐人街國際區保護和發展管理局 (Seattle Chinatown International District Preservation and Development Authority) (2019 年至今)
- Analia Bertoni, 社區部 (Department of Neighborhoods) (DON) 社區聯絡員 (Community Liaison) (2019)
- César Garcia-Garcia, Lake City Collective, 西雅圖市政府環境正義委員會 (EJC) 前委員和西雅圖市政府代表, 公平發展計畫 (EDI) 諮詢委員會 (2021 年至今)
- Christina Thomas, Rainier Valley Greenways* (2019 年 - 2020 年)
- Ellany Kayce, Duwamish Tribe* 和 Nakani Native Program (2020 年至今)
- Karia Wong, 仁人服務社 (Chinese Information Services Center) (CISC) 和西雅圖市環境正義委員會 (Environment Justice Committee) (EJC) 前委員 (2019 年至今)

- Khatami Chau, 食品教育和永續性發展團隊 (Food Empowerment Education and Sustainability Team) (2019-2020)
- Kiana Parker, 華盛頓大學體驗式學習中心 (UW Center for Experiential Learning) (2019-2020)
- Kristina Pearson, Duwamish Tribe* (2019-2020)
- Phyllis Porter, Rainier Valley Greenways* (2020-2021)
- Rizwan Rizwi, 穆斯林住房服務和 TEW 榮退聯合主席 (Muslim Housing Services and TEW Co-Chair Emeritus) (2019 年至今)
- Chris Rhodes, Rainier Valley Corps (2019-2020)
- Steven Sawyer, 有色人種對抗艾滋病網絡 (People of Color Against AIDS Network) (POCAAN) 和 TEW 名譽聯合主席 (2019 年至今)
- Sokunthea Ok, 社區部 (Department of Neighborhoods) (DON) 社區聯絡員 (Community Liaison) (2019-2021)
- Yordanos Teferi, 多元文化社區聯盟和西雅圖市政府代表 (Multicultural Community Coalition and representative of City of Seattle), 公平發展計畫 (Equitable Development Initiative) (EDI) 諮詢委員會, TEW 聯合主席 (2019 年至今)
- Yu-Ann Youn, 華盛頓大學羅賓遜分校青年學者中心和青年代表 (UW Robinson Center for Young Scholars and youth representative) (2021 年至今)

*表示 2019-2020 年期間 TEW 主要和候補成員之間的共享席位

圖 1. 2019-2020: TEF 開發的反饋循環流程



以社區為中心: 交通公平框架 (TEF) 開發流程

與 TEW 成員建立關係是 TEF 開發過程的關鍵組成部分。在一年半多的時間裡, SDOT 交通公平員工與 TEW 成員建立了一種開放式溝通、學習和全面參與的文化。在整個 TEF 開發過程中, TEW 成員至少每月定期舉行一次集體會議, 並得到 SDOT 交通公平員工和諮詢機構 KAYA strategik, 一家女性少數族裔企業 (WMBE) 的參與支持。

此外, SDOT 創建了交通公平部門內部團隊 (TE-IDT), 這是一個由 SDOT 各部門員工代表組成的內部小組, 以提升部門內的交通公平, 並在整個 TEF 開發過程中支持 TEW 的工作。

SDOT 的業務組合和員工隊伍龐大, 整個部門及十個分部共擁有 1,000 多名員工。TE-IDT 是一項內部組織戰略, 旨在更好地了解公平如何在 SDOT 廣泛的業務組合中發揮作用, 同時還創建了一個反饋循環流程, 以便 TEW 成員在制定建議時能獲得有關公平戰略的指導。

切實參與社區的關鍵是提供工具和知識, 以便社區成員獲得訊息, 在對市政府的諮詢顧問能力範圍內取得成功。在啟動 TEF 開發流程之前, TEW 參與了入職流程, 作為其初始定位的一部分, 以便 TEW 成員掌握有關 SDOT 的基本工具和知識, 從而開始他們在工作組中的任務。

交通公平計畫與 TE-IDT 員工合作, 為 TEW 成員創建了入職培訓課程。所有 TEW 成員都被邀請參加了為期兩天的專業發展峰會, 他們與 SDOT 員工互動並學習了與 SDOT 和西雅圖交通系統相關的基礎內容。課程著重於諸如 SDOT 的預算、西雅圖的交通系統、道路用地管理、總體規劃流程和其他介紹性內容等訊息。此入職流程不僅對 TEW 成員有益, 對 SDOT 員工來說也是一個很好的練習, 可以在不使用技術術語而使用社區容易理解的語言的情況下參與並解釋 SDOT 的工作。

SDOT 於 2019 年 4 月啟動 TEF 開發流程, 並於 2020 年 12 月完成 TEF。這包括 TEW 成員入職、定期社區參與以及 TEF 的完成。社區參與和實施以社區為中心的進程需要時間; 與社區成員的切實關係包括靈活敏捷地擺脫政府系統通常運作的傳統限制。

2021 年, SDOT 將繼續與 TEW 合作, 共同制定 TEF 的實施計畫。該框架將包括制定公平戰略的近期、中期和長期策略。SDOT 將繼續促進 TEW 成員和 SDOT 關鍵員工之間的社區參與, 作為我們制定實施計畫的內部流程的一部分, 還將對更廣泛的部門進行 TEF 教育。SDOT 計畫在 2021 年第三季度將 TEF 和實施計畫作為合併文件向公眾分享。

圖 2。TEF 開發時間表



2019 年 1 月至 3 月

- 交通公平工作組成員 (TEW) 的申請和招聘開始。10 名社區成員被選中參加 TEW。
- 交通公平部門內部 (TE-IDT) 團隊的 SDOT 員工開始定期開會，並共同努力為 TEW 創建入職內容和課程。

2019 年 4 月至 5 月

- TEW 的入職流程開始；在 Centilia 文化中心舉行了職前訓練和為期兩天的專業發展峰會，TEW 成員在那裡學習了 SDOT 和西雅圖交通系統的基礎內容。
- TEW 成員指出了其社區內普遍存在的重要交通公平問題。

2019 年 6 月至 11 月

- TEW 審查了交通公平問題並確定了交通公平框架的公平主題。
- TEW 成立了小組委員會，並開始為每個公平主題制定社區指導策略和建議。
- SDOT TE-IDT 繼續定期開會，並就如何提高各自部門內的交通公平制定戰略。

2019 年 12 月至 2020 年 2 月

- TEW 成員對每個公平主題的價值聲明進行了討論和投票。
- SDOT TE-IDT 員工就 TEW 的價值聲明草案和社區導向的建議提供了反饋。
- TEW 開始進行定期修改的會議，以完善社區導向的建議並將其轉化為公平戰略；納入 SDOT TE-IDT 員工反饋。

2020 年 3 月至 5 月

- TEW 通過定期修改的會議以繼續完善價值聲明和公平策略。
- SDOT-TE IDT 員工開始討論當前提出 TEW 公平戰略草案的現有策略，並開始與各部門分享 TEW 的公平價值和戰略草案。
- TEW 開始規劃線上社區外展活動，以接收社區對交通公平框架的公平建議的反饋。

2020 年 6 月至 9 月

- TEW 為社區成員創建並開通了在線問卷調查。
- TEW 與社區一起促進了 6 個在線焦點小組，以獲取有關推薦公平戰略的反饋和想法。

2020 年 10 月至 12 月

- 交通公平、TE-IDT 和 RSJI 變革團隊的主要 SDOT 員工為交通公平框架提供了書面內容修改意見。
- TEW 整合了社區反饋，並為交通公平框架最終確立了價值聲明和公平戰略。

TEW 主導的社區參與過程和機會

TEW 成員計劃並實施了與各自社區的社區參與流程，以接收有關 TEW 為 TEF 推薦的公平戰略的反饋。由於新冠疫情，無法進行面對面的社區活動，因此 TEW 轉而通過在線焦點小組和問卷調查舉辦網絡外展活動。

2020 年 9 月 21 日和 9 月 24 日，共有 6 個同時進行的焦點小組在線召開了兩次會議，總共有 78 名社區成員參與討論。TEW 成員促進了焦點小組討論，並分享了 TEW 為每個公平主題創建的與戰略相關的深層次主題。焦點小組參與者被分配到各個在線分組討論室，TEW 協調員在每個討論室輪流主持。

作為社區參與活動的一部分，TEW 還發布了在線問卷調查。調查由 TEW 成員創建，並翻譯成 11 種語言，這些語言選自西雅圖市政府移民與難民事務辦公室 (OIRA) 和金縣語言服務計畫 (King

County Language Access Plan) 的首要廣泛使用語言列表。問卷調查的語言包括：阿姆哈拉語、提格里尼亞語、索馬里語、奧羅莫語、他加祿語、越南語、韓語、高棉語、西班牙語、簡體中文和繁體中文。超過 3,300 名社區成員參與了 TEW 調查。

SDOT 為每個 TEW 成員的附屬社區組織提供了 4,000 美元的預算，以支持 TEW 在社區參與過程中的努力。TEW 成員集體決定使用該預算為焦點小組和調查參與者提供獎勵。

TEF 為 SDOT 提供了重新構想我們創建和管理市政府交通系統的方式的機會。它通過定義公平價值和戰略來實現這一目標，這些價值和戰略聚焦於歷史上被政府邊緣化的社區的聲音，以解決由制度性種族主義造成的交通不公平。交通公平框架提供了實現部門公平價值的路線圖，以滿足 BIPOC 社區以及所有不同收入、能力和年齡人士的交通需求。



附錄 2：過去和現在的背景：西雅圖的紅線政策和城市紳士化進程

有意的設計和撤資造成了一個越來越不公平的城市。過去和現在的挑戰，也為重新構想我們的交通系統和解決黑人、原住民和有色人種（BIPOC）社區流離失所問題提供了機會。

西雅圖的城市發展和流離失所的影響

城市的變化是不可避免的，它通常會帶來正面和負面影響。西雅圖一直是過去幾十年發展最快的城市之一，尤其是自 2010 年以來。西雅圖從“波音”小鎮到“亞馬遜”小鎮的轉變，展現了進步和繁榮的形象。

這種繁榮的標誌是難以視而不見的：市中心閃閃發光的新摩天大樓、象徵就業增長的科技公司新辦公大樓，以及新住房，其中大部分以高層公寓和聯排別墅的形式蓋成。

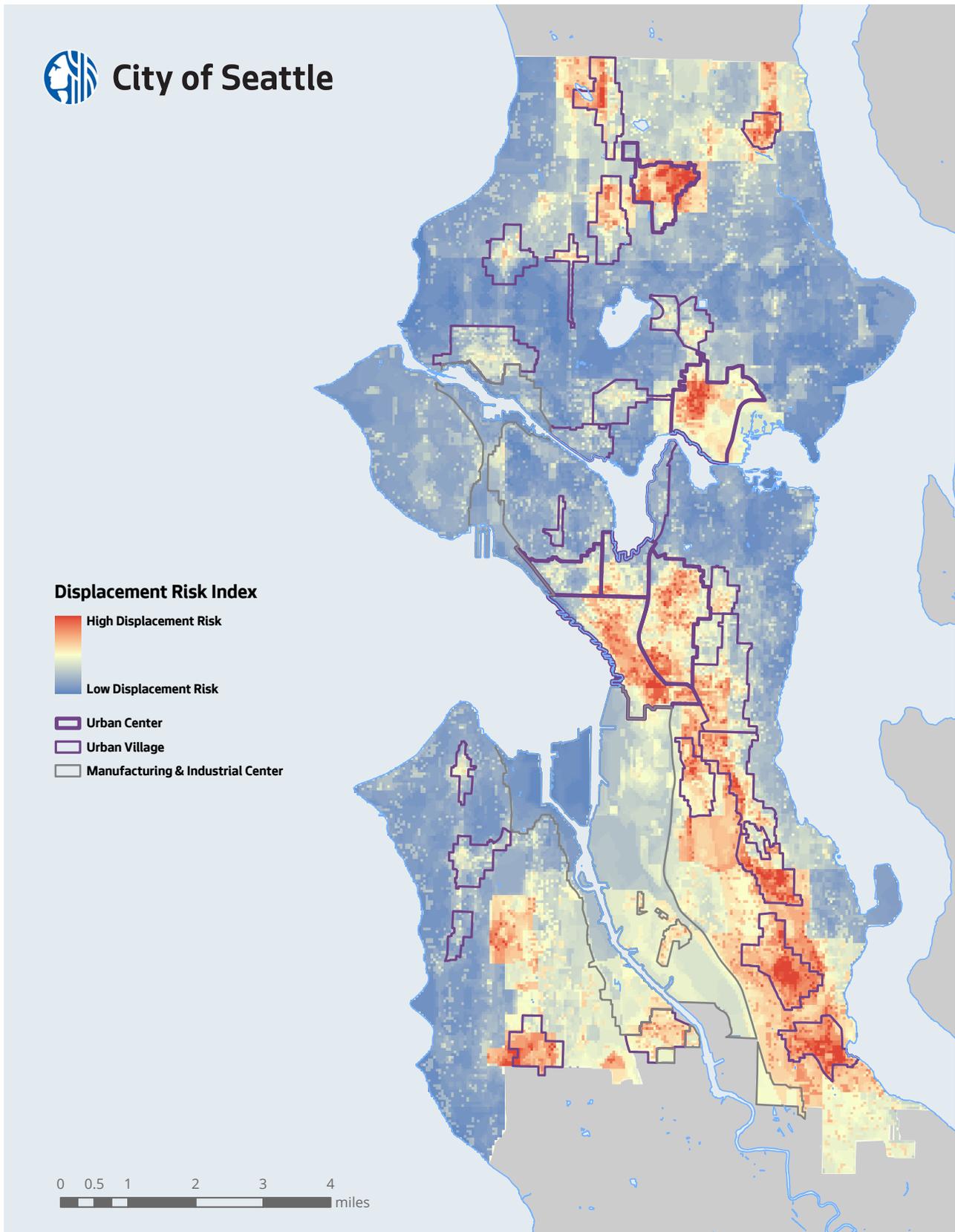
但並非所有人都從這一變化中受益；還有許多人經歷了所有這些增長和新財富的負面影響，從空氣污染加劇到城市紳士化現象，這導致了更高的住房成本和流離失所，也造成了令人不安的貧困和無家可歸問題。

1970 年代，黑人居民佔 Central District (CD) 人口的 70%。紅線政策的劃分迫使許多居民進入城市的這一區域。在隨後的幾十年中，CD 的黑人人口急劇下降。2010 年代，黑人居民佔該地區人口的比例不到 20%。

今天，西雅圖的黑人、原住民和有色人種（BIPOC）集中在該市的東南部。西雅圖東南部是我們當中最弱勢的人的家園，這不足為奇。它存在較高的流離失所風險；與城市其他地區相比，獲得的機會更少。

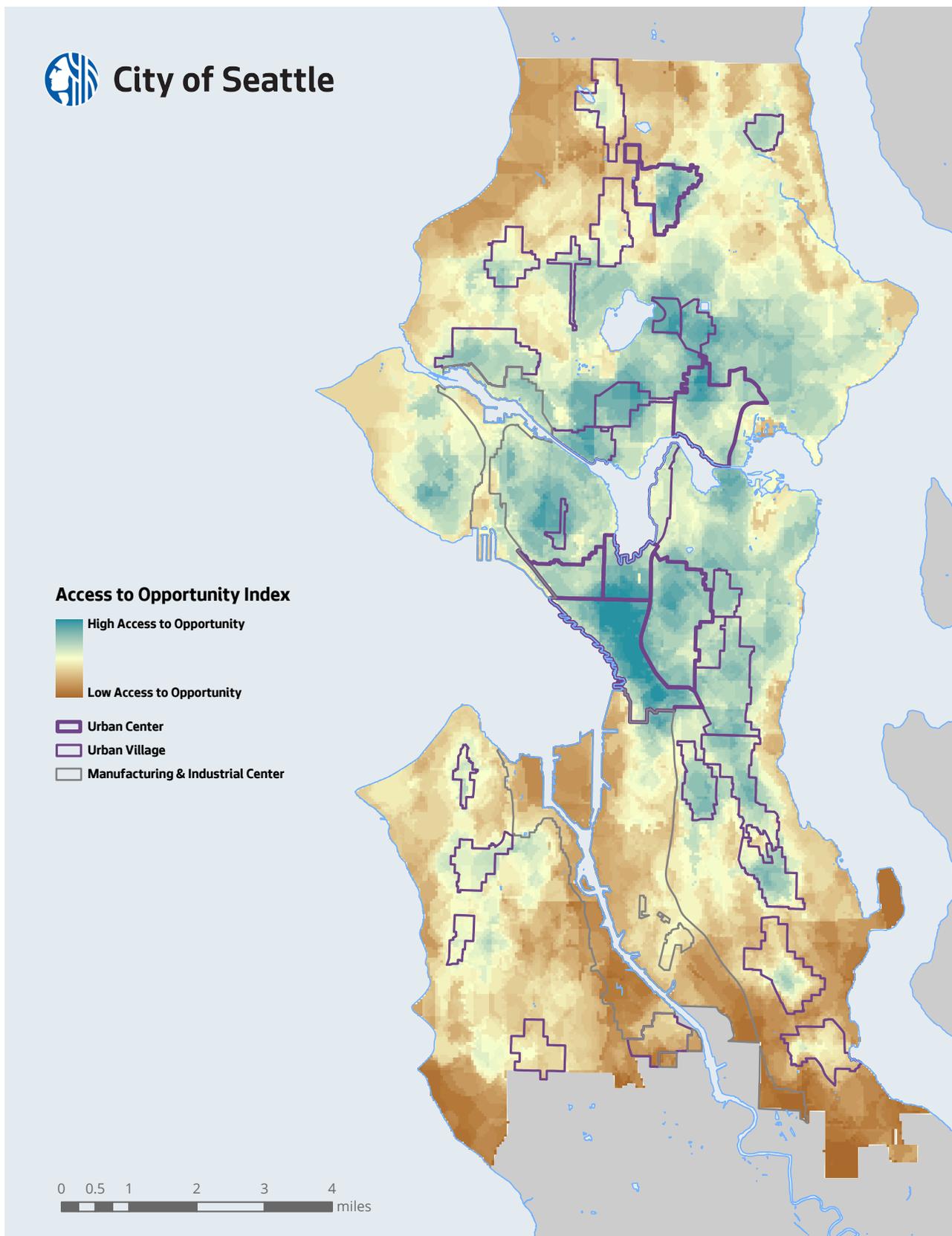
以下地圖顯示了相對於西雅圖市其他地區，居民面臨較高流離失所風險的區域（圖 3，流離失所風險分佈圖）和機會獲取等級（圖 4，機會獲取地圖分佈）。這些地圖有助於構建一個對話框架，即投資在何處能夠解決圍繞流離失所和獲得機會的權益問題。有關如何創建地圖的詳細訊息，請參閱[西雅圖 2035 發展與公平 \(2016\)](#) ([Seattle 2035 Growth and Equity 2016](#)) 文件。

圖 3. 流離失所風險分佈圖



資料來源：西雅圖 2035，發展和公平報告 (Seattle 2035, Growth and Equity report) 2016 年 5 月

圖 4. 機會獲取分佈圖



資料來源：西雅圖 2035，發展和公平報告 (Seattle 2035, Growth and Equity report) 2016 年 5 月

對於許多 BIPOC 社區來說，城市紳士化和流離失所已經影響了他們的社區意識。Central District 地區的紳士化，鮮明地提醒人們流離失所的痛楚和悲哀，以及 BIPOC 社區經歷的不平等現象。那裡有著無數的故事。對於一些搬走後又回到舊社區的人來說，歸屬感已不復存在。

“作為西雅圖本地人和 Central District 地區的終身財產持有人，我已經意識到整個城市的有色人種面臨的交通障礙。我清楚地記得小時候陪伴我祖母從 CD 市中心乘坐 2 路公共汽車去支付賬單。現在，隨著紳士化進程，我們的許多社區老年人已經進一步搬遷，這使得前往就診、進行商業交易或只是參加週日教堂禮拜的交通工具變得更加重要。”

—Chris Rhodes, 前運輸公平工作組成員 (TEW)

種族隔離和紅線政策實踐的歷史背景 (HISTORICAL CONTEXT OF SEGREGATION AND REDLINING PRACTICES)

西雅圖的種族隔離和紅線政策的實踐和歷史可以追溯到 1900 年代初期，直到今天。明確的語言和界限可以在政策、法律、地圖和房屋所有權行為中找到，這些行為顯示和強化了西雅圖嚴重的種族歧視制度，不僅針對非裔美國人，而且針對美洲原住民、亞裔美國人、太平洋島民、拉丁裔血統，有時還針對猶太人。

最近的立法已經開始廢除種族隔離和紅線政策的種族歧視，比如參議院第 6169 號法案，該法案使由業主協會管理的社區更容易擺脫種族限制公約；然而，住房歧視仍然很普遍。儘管不再具有強制執行力，但許多獨棟住宅的房屋契約仍然帶有歧視性語言。西雅圖民權辦公室 (Seattle Office of Civil Rights) 繼續檢驗公寓樓是否存在非法歧視的證據，並在 2014 年發現三分之二的公寓樓 (在 124 處選定的房產中) 不合格，表明潛在租戶受到了基於種族、國籍、性別或性取向的非法對待。

城市紳士化現象和流離失所的現狀和趨勢

在過去的十年裡，西雅圖一直是美國發展最快的城市之一。2010年4月，全市人口 608,661 人。截至 2019 年 7 月，人口估計為 753,675 人，自 2010 年以來增長了 23.8%。

西雅圖也是美國最負擔不起的城市之一。2020 年 8 月，獨棟別墅和公寓的中位價為 780,126 美元。這比上一年增長了 7% 以上。

在過去十年中，獨棟別墅的最低中位價是在 2012 年 3 月時的 363,000 美元。從那時起，西雅圖房屋的中位價翻了一倍多。

2018 年，家庭收入中位數為 85,662 美元。2019 年，家庭收入中位數升至 102,500 美元。但西雅圖超過四分之一的家庭年收入低於 50,000 美元。他們大多數是非白人的有色人種社區。

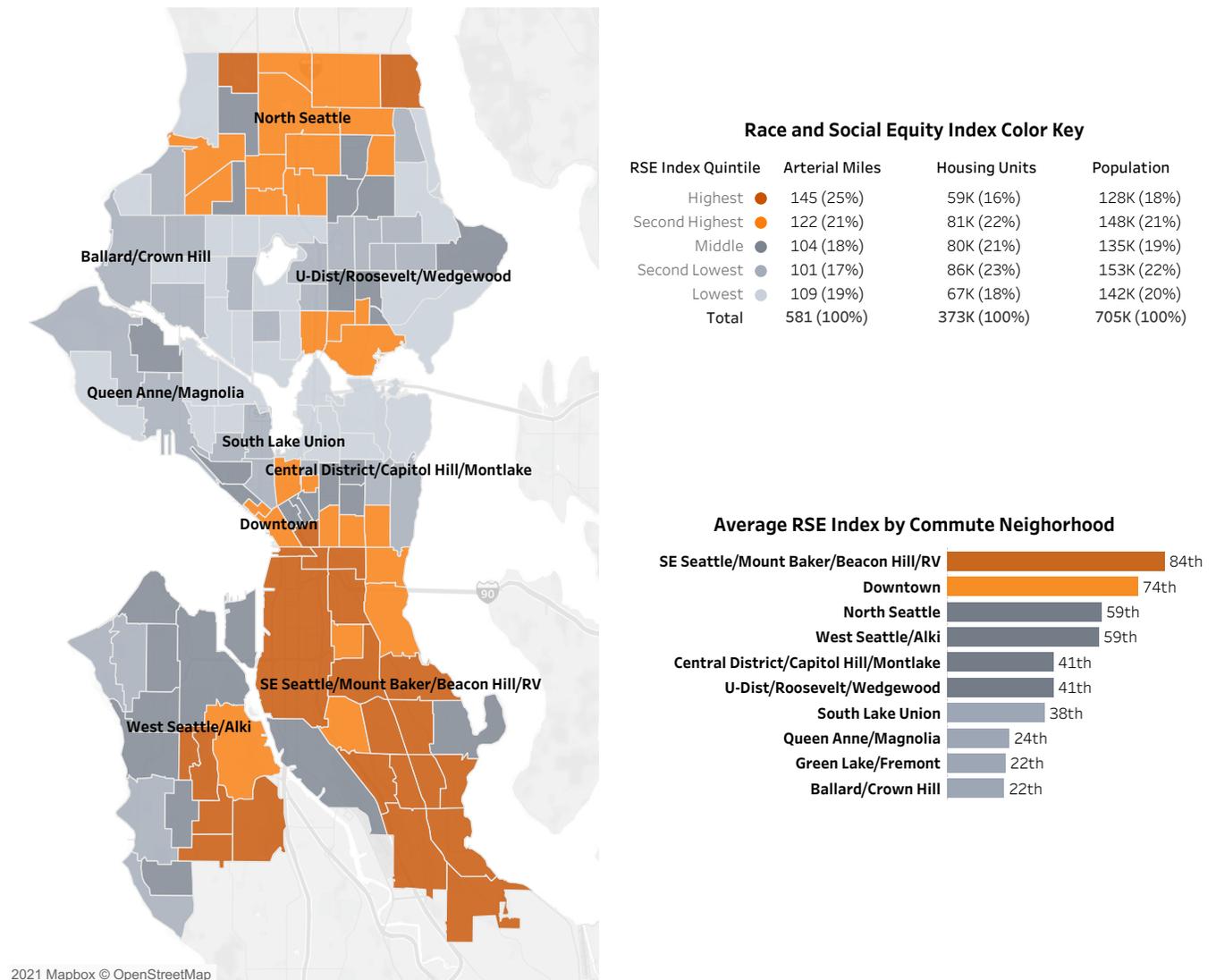
今天，西雅圖是美國紳士化速度最快的三個城市之一。另外兩個城市是華盛頓特區和俄勒岡州波特蘭。幾十年來，種族隔離、紅線政策和城市更新政策，為歷史上的黑人和棕色社區到更富裕的（通常是白人和年輕的）職業家庭社區的相對快速的過渡埋下了伏筆。所有這些新財富以及市政府對基礎設施的投資迅速改變了社區的外觀和感覺。對於該社區的長期居民和流離失所的居民來說，這似乎是在一夜之間發生的——這就是紳士化的感覺。

為了具體和更好地了解西雅圖弱勢群體的人口分佈，SDOT 根據發展和公平指數地圖的要素，編制了一份種族和社會公平綜合指數。它讓我們略窺一二，當我們在投資中以公平為主時，哪些領域被視為優先事項。

種族與社會公平綜合指數

種族與社會公平綜合指數將種族、民族和相關人口統計訊息與社會經濟和健康弱勢數據相結合。該指數按優先順序對人口普查區進行排名，並與有色人種、收入和殘障成年人的百分比相關。顏色鍵是綜合指數五分位數，每個五分位數代表西雅圖人口普查區的 20%。橙色和紅色標記的區域顯示了種族與社會公平指數優先領域。

圖 5。人口普查區和通勤社區的種族與社會公平指數



附錄 3：2020 年時事：種族不公、新冠疫情和氣候變化

2020 年，在發生警察暴行、內亂、野火以及新冠疫情期間的公共衛生和經濟影響的危機之後，我們的交通系統暴露了裂縫。同時，這些事件為我們提供了採取緊急行動，並以公平為中心的方式應對的機會。

新冠疫情的不均衡影響和 SDOT 的對策

在西雅圖，各社區受新冠疫情影響的差異很大。西雅圖流離失所風險最高和邊緣化身份比例最高的社區（例如，BIPOC 社區、移民、殘障人士）的感染率，是流離失所低風險地區和社區劣勢不明顯地區的三倍。這些影響體現在由於生活和工作條件導致的更高暴露風險，以及由於潛在健康狀況導致的更大脆弱性。

在金縣，我們知道，截至2020年9月28日，BIPOC 社區感染該病毒的風險特別大。與白人居民相比，感染病毒的比例更高的群體包括：夏威夷原住民/太平洋島民（可能性高 6 倍）、拉丁裔（可能性高 5 倍）、黑人（可能性高 3 倍）和原住民（可能性高 2 倍）。

新冠疫情帶來了一系列新挑戰，SDOT 必須應對這些挑戰，包括對我們的出行方式和獲取商品和服務的方式進行根本性改變；對公共空間的需求增加，以滿足公共衛生協議；並對當地、區域性和全球經濟產生重大影響。它還暴露並加劇了現有的結構性不平等，這些不平等對被政府邊緣化的社區，特別是 BIPOC 社區造成了不均衡的影響。

在疫情開始時，SDOT 專注於確保必要的出行和重要的企業持續運營的安全選擇。策略之一，是在重要商家前（包括餐館），為取貨和送貨預留路邊空間，以使它們能夠繼續運營。SDOT 還迅速制定了保持健康街道計畫，以使更多人能夠安全地走出戶外，同時保持適當的社交距離。同樣地，SDOT 也頒發了許可證，允許在道路用地上設置戶外座位區，以便參與活動的餐廳恢復營業。

SDOT 還在嘗試更多的組織，以應對新冠疫情的影響。這些努力集中在以下著重於公平、符合公共衛生協議和加速復甦的原則上：

- 優先考慮公共交通，尤其是對於必要的工作人員
- 加快積極的交通，促進“15 分鐘街區”規劃
- 減少獨自駕車出行
- 最大限度地為人們提供空間
- 支持當地企業和商業區
- 優化貨物運輸和供應鏈

警察暴行和反種族主義對策

雖然經常不在交通部門職權範圍的考慮內，但 SDOT 已採取積極措施來應對警察的暴行、隨後的抗議活動以及提升反種族主義實踐的必要性。這是我們部門正在參與的一項持續的轉型實踐。

在過去的幾個月裡，SDOT 鼓勵並為員工提供了各種反種族主義學習機會。其中包括種族和族裔親和群體之間更深入的對話，包括該部門的黑人核心小組，呼籲需要對種族問題做出更深入、更有意義的回應。

其他內部的努力繼續生根發芽目前，一支多元化的 SDOT 員工隊伍正在積極地重新構想社區安全並重新思考執法的作用，尤其是因為它涉及到對城市道路用地活動的適當罰款和違規行為，以及探索非懲罰性行動和教育機會。交通違規和收費執法對黑人社區的影響尤為嚴重，我們部門正在積極參與內部討論，並探索不同的方式來改變造成傷害的政策。

此外，各部門正在與該部門的公平領導定期開展學習會議，內容包括反種族主義以及我們如何在 SDOT 的工作以及日常生活中注入和加強我們的實踐。

氣候行動和清潔空氣需求

2020 年的野火是最具破壞性的。它們是全球變暖危機的表現——氣候緊急情況。在應對氣候變化的持續努力中，市政府制定了自己的“綠色新政”（GND）——一項基礎廣泛的政策和一系列行動，以加速減少碳排放。就 SDOT 而言，它正在與其他市政府部門合作執行 GND。SDOT 也是交通電氣化藍圖的重要合作夥伴，該藍圖是一項近期計畫，旨在加速電動汽車的普及，並幫助增加公共交通、步行和騎自行車的普及，以作為化石燃料出行選擇的替代方案。

到 2030 年，市政府的目標是在 2008 年基本線的基礎上將乘用車排放量減少 82%。根據截至 2018 年的排放量數據，市政府僅將乘用車排放量減少了 3%。為實現 2030 年乘用車排放量目標，這意味著市政府基本上需要在 2021 年至 2030 年間每年將排放量減少 8% 至 9%。緩慢而穩定的漸進式進展不會使我們達到我們的目標。我們需要磨練我們的方法，加快我們的干預措施，以大幅減少排放量，特別是在交通部門。

機會之窗已經打開，現在是我們解決這個問題也是我們與社區合作應對氣候變化影響的時機。生活在投資不足地區的 BIPOC 社區已經發聲並倡導關鍵的環境正義問題，例如需要清潔空氣、拓展綠色空間和減少污染；我們可以採取緊急措施，更快地減輕氣候變化的影響，尤其是在最容易受到氣候變化影響的社區。

持續採取行動的機會

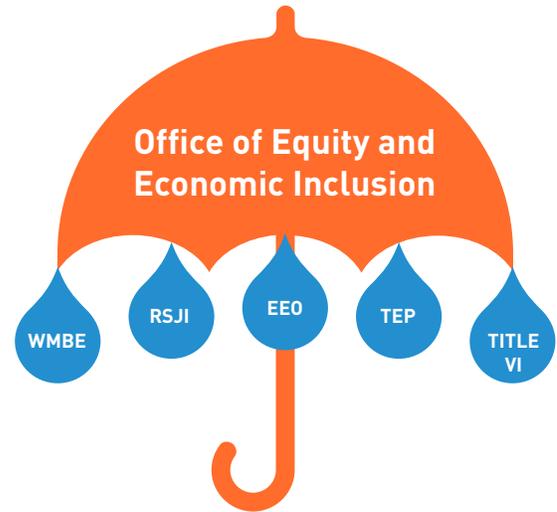
總而言之，SDOT 對 2020 年危機的應對是一直以來多方面努力的一部分，這些努力旨在讓這座城市成為一個對所有人都更美好的地方，尤其是對於那些被政府排斥和投資不足的社區。與全國許多其他城市一樣，這些不平等現象的種子多年前就已經播下，但現在有機會採取行動。認識到這些不公平現象並不是什麼新鮮事，反而可以幫助我們重新制定應對措施和流程，確保 BIPOC 和弱勢社區從市政府的投資中受益，並可能減輕過去的錯誤，同時確保不再重蹈覆轍。

附錄 4: SDOT 現有的公平工作和努力

目前，SDOT 正在開展各種以公平為重點的努力，以作為我們全市承諾和專注實踐的一部分，並將 RSJI 的價值觀和反種族主義原則納入我們的日常工作。

西雅圖市政府種族與社會正義計畫 (RSJI)

西雅圖種族與社會正義計畫 (RSJI) 是市政府消除種族差異和實現種族平等的承諾。在 SDOT 內部，RSJI 的使命是提升歸屬感，並以公平意識為中心，結束我們交通系統和就業過程中的壓迫、種族主義和種族偏見。在交通公平框架的指導下，SDOT 的變革團隊在 SDOT 的各個方面都優先推崇種族平等和以人為本的文化。



SDOT 公平和經濟包容辦公室 (OEEI)

為了進一步鞏固我們對公平的承諾，SDOT 在部門內設立了公平和經濟包容辦公室 (OEEI)。OEEI 位於交通部長辦公室。

公平與經濟包容辦公室 (OEEI) 負責領導規劃、促進和推進公平與多樣性的戰略願景和領導力，並領導 SDOT 實現可量化的改進。OEEI 通過內部倡導和與 SDOT 變革團隊的合作促進和維護 SDOT 的公平。OEEI 包含多個業務組合：

- **女性少數族裔企業 (Women Minority Owned Business Enterprises, WMBE) 計畫：** WMBE 計畫是增加西雅圖市政府內合同公平的政策工具。它植根於西雅圖種族與社會正義計畫、西雅圖市政法規 20.42 和行政命令 2010-05、2014-03、2019-06。WMBE 計畫特別關注女性和少數族裔擁有的企業，因為這些企業在市政府合同中的代表性明顯不足。市政府的 WMBE 計畫在每個部門內實施。SDOT WMBE 計畫由 SDOT WMBE 顧問實施和管理。SDOT WMBE 計畫旨在通過內部宣傳、政策和培訓，以及通過與公司共享資源和訊息以促進社區內的外展，進而在 SDOT 內部促進對 WMBE 的支持來消除障礙。



- **種族與社會正義計畫 (RSJI)**：種族與社會正義計畫 (RSJI) 是西雅圖市政府消除種族差異和實現種族平等的承諾。OEEI 內的 RSJI 顧問與 SDOT 變革團隊合作，並作為主題專家幫助變革團隊制定變革戰略。
- **交通公平**：該計畫提供安全的、環境可持續的、無障礙和可負擔的交通選擇，支持黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 社區、低收入社區、移民和難民社區、殘障人士、無家可歸或居無定所的群體、LGBTQIA+ 群體、婦女和女孩、青年和老年人在充滿活力和健康的社區中蓬勃發展，並減輕種族差異和流離失所的影響。
- **第六章**：根據經修訂的 1964 年《民權法案》第六章和 1990 年美國殘疾人法案以及適用的聯邦和地方法律，西雅圖市政府不分種族、膚色、國籍、殘障、性別、年齡，運營其計畫、服務、就業、合同或活動。此外，當基於性取向、性別認同、信仰、宗教、血統、政治意識形態、榮退軍人或軍人身份、參與第 8 節計畫、母親母乳喂養的項目、公共場所使用服務性動物、城市就業和合同提供計畫、服務、或活動時，西雅圖市政府禁止歧視的發生。
- **平等就業機會 (EEO)**：SDOT 致力於打造一個以尊嚴和尊重公平對待所有員工、求職者、義工和承包商的工作場所。SDOT 不容許基於性取向、性別認同、信仰、宗教、血統、政治意識形態、榮退軍人或軍人身份和/或其他受保護階層的歧視、騷擾或報復。所有員工都了解西雅圖市政府 EEO 政策的意圖和原則。

員工資源組 (ERG)

SDOT 員工資源組 (ERGs) 努力促進各級組織和領導力發展，為員工建立內部支持系統，並在工作場所維護多樣性、公平性和包容性。ERGs 將 SDOT 的不同部門整合在一起，跨越級別和單位，以實現整個 SDOT 的目標。ERGs 還被證明可以提高員工的幸福感和敬業度，並營造組織內的文化氛圍。

SDOT 的 ERGs 的共同總體目標是使 SDOT 成為更好的工作場所。通過共同努力，SDOT 的 POCA 促進並起草了 SDOT 部長“黑人的命也是命”

(Black Lives Matter) 的官方聲明內容，並將繼續參與優先考慮組織內部和西雅圖市政府黑人和有色人種的聲音。

SDOT ERGs 包括：

- **黑人員工支持團隊 (BEST)** - SDOT 的黑人員工支持團隊是一個核心小組，其支持制定 SDOT 的員工公平議程，並特別關注 SDOT 黑人員工的觀點。
- **RISE API** - RISE API 代表亞太島民為包容、團結和公平而集會 (Rally for Inclusion, Solidarity, and Equity, Asia Pacific Islanders)。SDOT 的 RISE API 是一個核心小組，該小組為 SDOT 的 API 員工提供一個安全的空間來分享經驗、學習新技能、促進其成員的進步，並為他們的同事提供資源。活動包括演講者研討會、分享會和社交活動。
- **拉丁裔** - SDOT 的拉丁裔核心小組旨在建立跨機構以及整個市政府和地區的社區和聯繫，為成員提供專業發展機會，並支持更大的拉丁裔社區，包括非營利組織、社區組織和當地企業。
- **反種族主義白人盟友 (Anti-Racist White Allies)** - SDOT 的反種族主義白人盟友是 SDOT 員工的核心小組，他們認同為白人身份，並通過培養種族掃盲技能，建立韌性和策略，以及就白人和種族主義進行艱難的對話來消除種族主義。

致謝

交通公平框架開發團隊

Annya Pintak, 交通公平經理 / TE-IDT 聯合主席, SDOT 公平與經濟包容辦公室

Radcliffe Dacanay, 首席規劃師/TE-IDT、SDOT 政策與規劃聯合主席

Cherry Cayabyab, KAYA strategy, LLC

交通公平工作組成員

SDOT 交通公平部門內部團隊 (TE-IDT)

Michele Domingo, SDOT 公平與經濟包容辦公室經理

Kristen Simpson, TE 執行贊助商, SDOT 辦公室主任

Naomi Doerner, 前 SDOT 交通公平經理

交通公平框架貢獻者

Belen Herrera, Nathalie Salazar, Margo Dawes, Jess Kim, Chisaki Muraki-Valdovinos, Allison Schwartz, Viviana Garza, Salma Siddick, Stephen Barham, SDOT RSJI 變革團隊

交通公平框架審查組

Michele Domingo, Barbie-Danielle DeCarlo, Tracy Krawczyk, Lizzie Moll, Dawn Schellenberg | SDOT

特別感謝以下合作夥伴和利益相關者在整個交通公平框架開發過程中的支持

Leslie Potts, 合夥人, KAYA strategy, LLC

Sokuntea Ok, 社區部 (DON) 社區聯絡員

金縣交通局

西雅圖市政府社區部

西雅圖市政府永續發展與環境辦公室

西雅圖市政府规划与社区发展办公室

SDOT 非常感謝市長辦公室、SDOT 領導層、市議會、社區領袖以及市政府和合作機構的工作人員, 他們全力支持交通公平框架的發展, 請恕我們無法在此一一列舉。

西雅圖交通部
700 5th Avenue, Suite 3800
PO Box 34996
Seattle, WA 98124-4996
(206) 684-ROAD (7623)
www.seattle.gov/transportation



Seattle
Department of
Transportation

2022 年 2 月