

交通公平框架第一部分：价值与战略





内容

4	SDOT 交通公平工作组的信函
5	SDOT 交通公平 IDT 和 RSJI 变革团队的支持信函
6	关键术语表
10	执行摘要
13	交通公平框架第一部分：价值与战略
24	机会和建议
24	TEW 对 SDOT 交通公平工作组长期建构的建议
25	市政府、县级和区域协调的机会
27	附录
28	附录 1：背景设置和交通公平框架开发过程
33	附录 2：过去和现在的背景：西雅图的“住宅红线政策” (Redlining) 和“城市绅士化现象”(Gentrification)
38	附录 3：2020 年时事：种族不公正、新冠疫情和气候变化
40	附录 4：SDOT 现有的公平工作和努力
43	致谢

SDOT 交通公平工作组的信函

尊敬的 SDOT、市领导和社区合作伙伴/利益相关者，

在交通公平工作组（TEW）任职是一次激动人心的旅程，我们很高兴共同创建 SDOT 前所未有的交通公平框架（TEF）。TEW 提供了一个机会，让惯例上没有机会参与政策和战略规划过程的社区拥有发言权。该文件是解决黑人、原住民和有色人种（BIPOC）以及弱势社区所经历的交通不公平和不公正问题的重要一步，我们很荣幸能够拥有这个平台，为该框架贡献社区导向的公平战略。

我们对交通的看法是整体性的，交通不仅仅是载送人或货物，它是社会生态系统的一部分，有助于有色人种和弱势社区拥有更顺遂的生活和谋生之计。所有确立的公平要素和驱动因素，都是有助于创建公平的交通系统的关键领域。这些驱动因素不是孤立的，而是相互关联的。

我们认为，交通公平有两项基本要素：**社区参与；决策、透明度和问责制**。建立社区信任和关系是建立交通公平的关键。切实且有策划的社区参与和决策，必须以透明和问责的方式进行，以评估影响并确定历史上的不公平现象是否正在改变。

八项公平战略的驱动因素被确立为交通公平的关键组成部分：

- 安全性
- 出行和交通选择
- 公共交通的使用
- 基础设施、规划和维护
- 土地使用、住房和流离失所问题
- 经济发展
- 交通公正

虽然其中一些驱动因素可能属于交通规划师和工程师的传统职权范围 - - 但这些战略需要强有力的内部和外部合作伙伴协调，以提供一个全面公平的交通系统，让所有人都能蓬勃发展。

新冠疫情危机加剧了这些不公平现象，并对 BIPOC 社区造成了不均衡的影响。我们已经将基于社区的分析和关于公平、公共卫生和交通的交叉范畴的建议纳入其中。

我们致力于与社区和政府合作伙伴合作，以创造公平的影响。我们通过持续合作共同致力于交通公平，并向 SDOT 提交我们的建议，以创造愿景和结构的长远变革。

此致，
交通公平工作组

SDOT 交通公平 IDT 和 RSJI 变革团队的支持信函

尊敬的 SDOT、市领导和社区合作伙伴/利益相关者，

SDOT 的变革团队和交通公平部门内部团队联合起来，支持交通公平框架的创建、使命和实施，这是我们的荣幸和宗旨。

自 21 世纪初以来，西雅图市政府一直认识到，种族和社会正义问题需要靠社区活动家和政府内部变革推动者有组织的集体性努力。种族与社会正义计划（The Race and Social Justice Initiative, RSJI）于 2004 年在市长 Greg Nickels 的领导下发起，并得到了每一位宣誓就职市长的重申。这项重要的立法使西雅图成为全国首批致力于消除市政府中的制度性种族主义和种族差异的城市之一。

与其他市政府部门一起，西雅图交通部（SDOT）设有一个**变革团队**，以推进市政府对种族与社会正义计划的承诺，并在组织内培养变革推动者。SDOT 的变革团队力求识别和解决 SDOT 工作范围内持续存在的不公平现象，以便我们作为市政府员工可以更好地为公众服务。

扎根于 RSJI，SDOT 的 2019 年交通公平计划召集了一个由社区利益相关者组成且有报酬的工作组，**交通公平工作组（TEW）**，为该部门有史以来首个交通公平框架提供建议。SDOT 还建立了一个内部员工工作组，称为**交通公平部门内部团队（TE-IDT）**，该团队由各部门代表组成，他们一直以来帮助 TEW 了解 SDOT 的工作内容、在该框架开发过程中提供反馈，并在 SDOT 领导和员工中建立对该框架的支持。

变革团队和交通公平部门内部团队，由来自整个组织的数十名员工组成，他们都热衷于变革并致力于促进公平。

我们明白，我们的交通系统和其他地方存在的许多不平等，是几代人对黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区的投资减少、法律排斥、非人性化和种族暴力的直接结果。作为一个在西雅图生活或工作的充满活力和种族多元化的员工群体，我们与我们的社区伙伴一起加入了交通公平工作组，本着前人栽树后人乘凉的初衷，决意播下可以福泽后代的种子。我们为自己的公民角色感到自豪，并将关注社区需求视为己任。

交通公平框架，开辟了一条基于社区需求和愿景的道路，将我们的交通系统转变为真正公平公正的资源，为我们最弱势和最缺乏投资的邻居服务。通过变革团队、交通公平部门内部团队以及 SDOT 领导和员工的齐心协力，我们期待将交通公平框架中概述的战略和实施策略整合到我们的工作中。

此致，
SDOT 变革团队
SDOT 交通公平部门内部团队

关键术语表

问责制：受亟待解决的问题影响最大的人群，特别是黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区，以及历史上在公民进程中代表性不足的人群，他们的需求和担忧，务必积极回应。

资料来源：西雅图市政府种族与社会正义计划，种族公平工具包

反流离失所策略：随着社区和/或邻里的的发展，在面临城市绅士化和流离失所现象导致的压力时，必须强调社区稳定性。反流离失所战略的重点是改善社区并对其进行投资，而不是把人们驱离，尤其是黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区，这些社区在西雅图的绅士化过程中受到了历史上最严重的影响。

BIPOC：BIPOC 代表黑人、原住民和所有有色人种（BIPOC）。该术语旨在使黑人/非洲侨民和原住民社区在美国种族结构中面临的独特且具体的种族主义经历和生存韧性有目共睹。BIPOC 是一个既尊重所有有色人种又创造机会提高那些社区声音的术语。

资料来源：Race Forward: Moving the Race Conversation Forward

流离失所：现有居民或企业或其他组织从其当前住所或位置搬离，即使他们不希望这样做：

- **空间流离失所**是诸如驱逐、收购、改造或拆除房产，或低收入住房租约到期等情况的结果。
- **经济流离失所**是居民和企业再也负担不起不断上涨的租金或拥有权的成本而不得不搬出的情况。
- **文化流离失所**是人们因为他们的邻居和他们想要接近的相关文化企业离开该地区而搬走，或是相关文化的企业或机构自己搬走的情况。

资料来源：加州大学伯克利分校城市置换项目（UC Berkeley Urban Urban Displacement Project）

平等与公平：平等是衡量同一性的标准。公平是跨越种族、性别、阶级和其他因素的衡量公平待遇、机会和结果的标准。这种区别很重要。我们被告知，为了公正，我们必须一视同仁（平等）；然而，当我们认识到制度化和结构性种族主义的遗留问题时，我们明白不同的人和社区需要不同的资源（公平）。为了公平起见，我们提供具体、独特的资源，以支持个人和社区满足其基本需求并充分发挥其潜力。如果受压迫群体总是处于不利地位，那么同一性并不总是公平的。

资料来源：Ellany Kayce。交通公平工作组成员。

原住民：是在文化和政治上具有自决权的群体，其在北美、夏威夷和太平洋岛屿的自决权始于美国成立之前。

资料来源：Indigenous Peoples: Terminology for the Fourth National Climate Assessment

个人种族主义：基于种族产生对个人或群体的预判、偏见、刻板印象。种族主义对个人的影响，包括白人内化特权和有色人种内化压迫。

资料来源：西雅图市政府种族与社会正义计划，种族公平工具包

制度性种族主义：通常是无意或疏忽大意地为白人谋福利而损害有色人种利益的组织计划、政策或程序。

资料来源：西雅图市政府种族与社会正义计划，种族公平工具包

LGBTQIA+: 女同性恋、男同性恋、双性恋、泛性恋、跨性别、性别酷儿、酷儿、双性人、非二元性别、无性恋和盟友群体的常见缩写。

资料来源: University of Illinois Springfield, Gender and Sexuality Student Services

长期规划: 为未来创建愿景的过程, 包括目标、战略和实施行动。

多式联运: 指人们使用交通系统的各种方式, 例如步行、骑自行车、乘坐公共交通、驾驶卡车或私家车。它也可以指采用多种模式的行程, 例如步行到巴士站, 然后乘坐巴士前往最终目的地。绝大多数个人出行不单只涉及一种模式。

公共空间: 对全民开放且供全民使用的地方, 包括公共道路用地 (例如, 非私有的街道、人行道、露天广场、公园和服务性的广场) 。

种族公平: 当社会、经济和政治机会不是基于一个人的种族来预测时。

资料来源: 西雅图市政府种族与社会正义计划, 种族公平工具包

种族不公平: 当一个人的种族可以预测他们的社会、经济和政治的机会和结果时。

资料来源: 西雅图市政府种族与社会正义计划, 种族公平工具包

道路用地: 以行人和车辆的公共出行为主要目的而合法设立的一片土地。

种族主义: 基于相信自己的种族优越而对不同种族的人持有偏见和歧视。种族偏见 + 体制权力 = 种族主义。



资料来源：Standard Dictionary; Formula
Source: Dr. Robin DiAngelo.

RSJI：西雅图市政府种族与社会正义计划（RSJI）是一项全市范围的努力，旨在结束市政府中的制度化种族主义和种族差异。RSJI 建立在民权运动的工作以及西雅图个人和团体对抗种族主义的持续努力之上。该计划的长期目标，是改变在我们的社区中造成种族差异的潜在体制，并实现种族公平。

资料来源：西雅图市政府种族与社会正义计划

SDOT：西雅图交通部。

结构性种族主义：与白人社区相比，在种族化的历史文化背景下，多重机构的政策、实践和计划的相互作用导致有色人种社区的不利结果和状况。

资料来源：西雅图市政府种族与社会正义计划，种族公平工具包

非建制地区：这些地区包括目前未并入西雅图市或其他城市但在金县范围内的地区 - 包括 White Center、Skyway、Riverton-Boulevard Park 和 East Renton Highlands。

弱势社区：历史上和目前被政府机构抹去、故意排除和/或投资不足的社区。SDOT 的交通公平计划和交通公平工作组包括：

- BIPOC 社区
- 低收入社区
- 移民和难民群体
- 原住民社区
- 残障人士
- LGBTQIA+ 群体
- 无家可归或居无定所的人群
- 女性和女性身份认同群体
- 青少年
- 老年人
- 曾被监禁的个人
- 流离失所和/或高风险流离失所社区

权力动态图表

社会认同类别	特权社会群体	边缘社会群体	被针对的社会群体	权力/“主义”歧视
种族	白人/白种人	混血儿/多种族	亚洲人、黑人、拉丁裔、土著/原住民	种族主义
生理性别	出生时指定为男性	双性人	出生时指定为女性	性别歧视
社会性别	性别认同（顺性别），认同为男性或女性	性别模糊，性别酷儿，无性别	跨性别，性别酷儿，双性人，性别模糊，无性别	跨性别恐惧/跨性别压迫
性取向	异性恋	双性恋，酷儿，女同性恋，男同性恋，疑性恋，无性恋，多性恋	双性恋，酷儿，女同性恋，男同性恋，疑性恋，无性恋，多性恋	异性恋、恐同症
社会地位/阶级	富人，上层阶级	中产阶级	工人阶级，贫穷，低收入	阶级主义
健全人士/残障人士	暂时健全	患有暂时性残障和/或“隐形”残障的人	残障人士（通常从身体可识别）	能力主义
宗教	新教、基督教	罗马天主教（历史上），灵性修行	犹太教、穆斯林、印度教、无神论	宗教压迫/不容忍
年龄/代称	成人（35-55岁）	年轻人（25-35岁）	老年人（55岁以上）和青少年/儿童（25岁及以下）	年龄歧视/成人歧视

注意 - 您不能以单一身份或自己的一部分呈现。您的所有身份综合呈现。您的经历是基于您的身份在社会压迫中多维度的相互作用。

资料来源：Office of Equity, University of Colorado, Matrix of Oppression

执行摘要

交通公平框架（TEF）是一个以社区为导向的愿景，在考虑对黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区以及政府过去和目前投资不足的社区影响最大的政策、计划和项目的公平优先事项时，作为西雅图交通部（SDOT）的指导文件。其中包括低收入人群、难民、移民、残障人士、LGBTQIA+ 群体、无家可归者或居无定所的人群、女性和女性身份认同群体、青年、老年人、曾被监禁的人以及处于高风险流离失所或流离失所的社区。

TEF 向 SDOT 的决策者、员工、利益相关者、合作伙伴和广大社区提供类似路线图的功能，以协作创建一个公平的交通系统。TEF 以西雅图市政府的种族与社会正义计划（RSJI）为基础，致力于解决因制度性种族主义而存在于我们交通系统中的差异。开始消除社区所经历的交通不公平的关键是将种族公平框架纳入政府的政策和运营中。

2019 年春，我们启动了 TEF 的开发过程，其中包括：

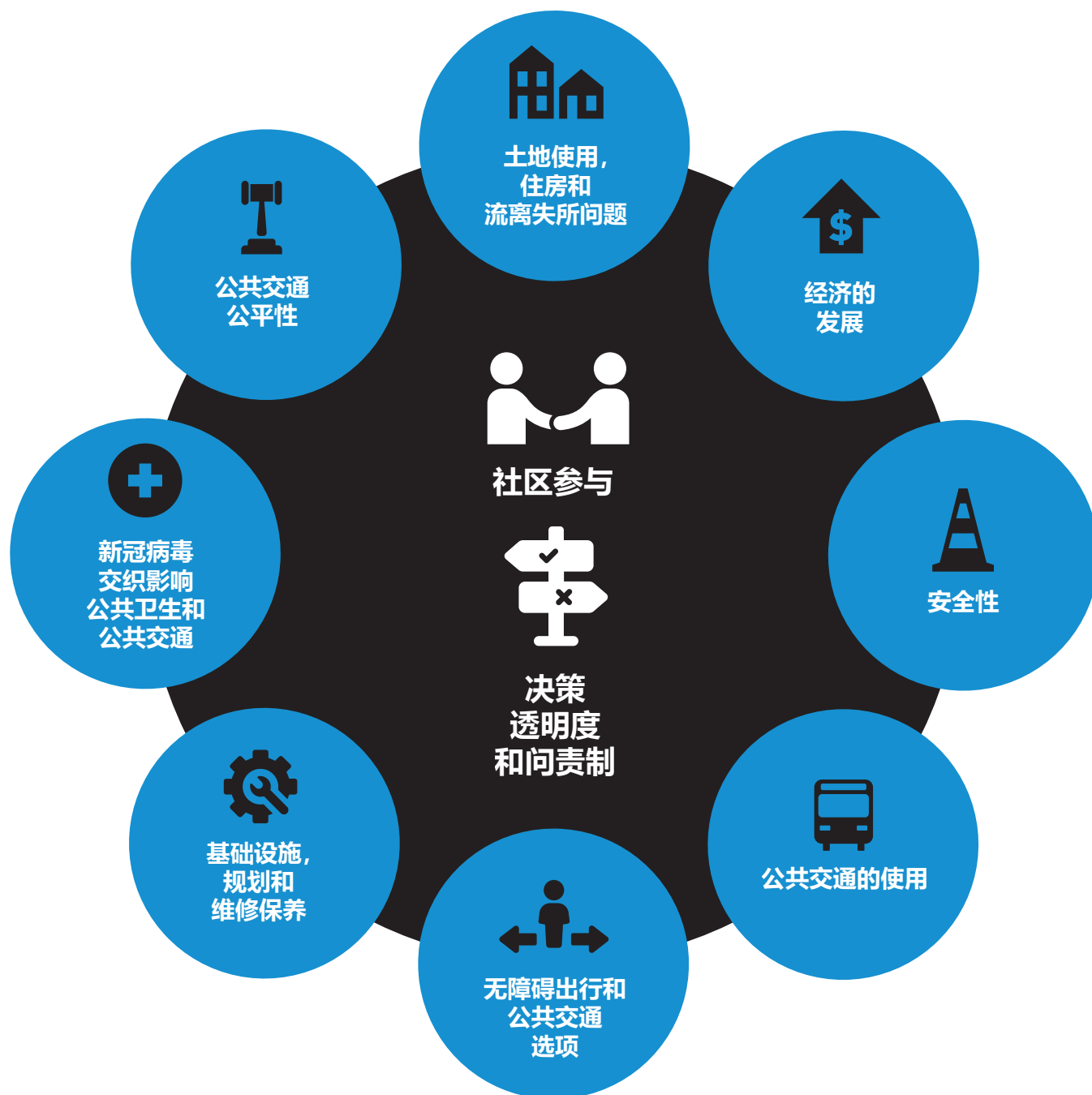
- SDOT 员工，由 SDOT 的交通公平计划领导，交通公平部门内部团队（TE-IDT）参与
- 交通公平工作组（TEW），如下所述
- KAYA strategik LLC，女性少数族裔企业（WMBE）咨询机构

TEW 以受交通不公平影响最严重的人的声音为中心，负责向 SDOT 提供公平导向的战略建议以纳入该框架。TEW 由 10 名社区成员组成，他们与黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区以及政府投资不足的社区有着个人和职业从属关系。TEW 成员获得了薪俸，以表彰他们参与的价值。

TEW 成员确立了两项基本公平战略要素和八项战略驱动因素。每项都包括价值声明和战略建议。这是为了和社区一起审查公平战略建议，由 TEW 成员结合来自 TEW 领导的社区外展过程中的反馈而创立的。

2021 年，SDOT 和 TEW 继续共同制定 TEF 的实施计划组成部分，同时让社区和其他市政府部门以及相关的交通机构参与进来。SDOT 的交通公平计划还继续为 TEW 提供能力建设支持，因为 TEW 与 SDOT 合作制定 TEW 结构和愿景的工作是长期的。

公共交通公平性框架





交通公平框架第一部分：价值与战略

交通公平框架（TEF）包括由交通公平工作组（TEW）成员确立和共同制定的公平战略。TEW 确立了公平战略的两项基本要素和八项驱动因素，它们是实现交通公平的支柱；它们聚焦于 BIPOC 社区和那些历史上和目前都缺乏政府投资的群体的声音。

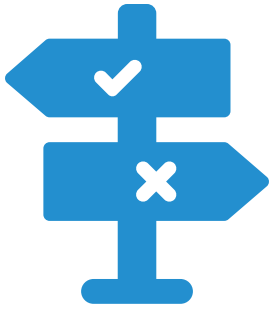


社区参与

TEW 关于社区参与的价值声明：我们相信社区参与是一个整体和持续的关系建立过程，其中与社区组织和个人的合作和伙伴关系对于与受制度性和结构性种族主义影响最严重的社区和个人进行文化相关的外展和参与策略至关重要。

TEW 关于社区参与的公平策略

- **1 – 将社区参与作为实践准则：**将社区参与作为 SDOT 的实践准则，并与受影响的 BIPOC 和弱势社区建立反馈循环，包括持续的报告反馈、更新和教育。成功的参与过程包括透明公开社区行动如何作用于积极成果的过程。
- **2 – 能力建设：**在接触 BIPOC 和弱势社区之前，请考量 SDOT 力图有意义的参与水平，并为社区组织和 BIPOC 个人提供能力建设支持，以便与 SDOT 合作开展社区参与。能力建设包括为社区提供资金支持、技术援助、项目指导和知识储备，以熟悉掌握交通网络和系统。
- **3 – 伙伴关系和内部实践：**建立持续的伙伴关系，并接受来自 BIPOC 和弱势社区的社区组织和个人社区成员关于文化上合适和有意义的参与指导；这包括 SDOT 以市政府种族与社会正义计划的价值观进行自我认知和教育，了解制度性种族主义如何影响交通不公平。
- **4 – 建立信任和时间规划：**在 SDOT 项目的所有阶段（包括规划阶段），为社区参与建立预算和时间规划，以使受影响的社区了解情况并扎实细致地收集项目反馈。通过参与项目的开始阶段和整个迭代过程，与过去和目前都缺乏政府投资的社区建立信任，并提供教育工具，以便社区可以轻松理解并充分融入参与过程。



决策、透明度和问责制

TEW 关于决策、透明度和问责制的价值声明：我们认为，交通公平的透明度和包容性决策意味着信息应该允许各种文化背景的人获取，BIPOC 社区和那些有意被排除在外的群体的声音值得被关注了解，以成为公民参与过程的重要部分。

TEW 关于决策、透明度和问责制的公平战略

- **1 - TEW：**交通公平工作组（TEW）在 SDOT 内部被制度化。它作为一个常设咨询机构，指导该部门采取积极措施，做出深思熟虑、包容和公平的决策。TEW 成员必须获得经济报酬，其中包括认定为 BIPOC 的社区成员和历史上被政府排除在外的社区成员。
- **2 - 代表：**SDOT 领导层、员工队伍和咨询委员会反映了 BIPOC 和弱势社区的多样性，他们在历史上和现在都在西雅图市工作、宗教崇拜、娱乐、学习和生活；这包括培养一支涵盖从城市和非建制地区流离失所的社区的员工队伍。SDOT 员工、领导层和咨询委员会的代表，对于确保 BIPOC 和弱势社区的生活经验和观点被纳入决策过程非常重要。
- **3 - 领导：**SDOT 领导层不仅要反映 BIPOC 社区的多样性，而且必须体现种族公平的核心信念，承担责任并利用其地位来消除制度性种族主义和交通不公平。
- **4 - 透明文化：**承认并致力于纠正交通系统中影响 BIPOC 和弱势社区的不公平现象，并通过创建一种透明文化来重建信任，其中包括与文化相关的沟通、对社区进行政府决策过程的教育以及为 SDOT 和社区设定切合实际的期望。
- **5 - 数据：**协调交通机构之间的数据评估和公开透明的数据共享，确保 BIPOC 和弱势社区不会承受过重的负担，并且做出与收入支出相关的明智决策，以积极造福社区。
- **6 - 公平工具：**在 RSJI 公平工具包的基础上，在交通公平工作组的指导下，创建一个 SDOT 公平清单作为工具，以确保项目遵循并包括符合 RSJI 指导的包容性社区参与模式。



土地使用、住房和流离失所问题

TEW 关于土地使用、住房和流离失所的价值声明：我们认为，土地使用和住房选择，必须支持并减少低收入人群、BIPOC、有残障人士的社区和家庭在城市生活的障碍。长期规划必须减轻快速、不受控制的发展可能对低收入 BIPOC 社区产生的近期不利影响，这些社区在历史上和现在都在西雅图市工作、宗教崇拜、娱乐、学习和生活。我们认为，城市规划政策必须在城市公平发展计划中对 BIPOC 社区负责。

TEW 关于土地使用、住房和流离失所的公平战略：

- **1 – 经济适用房：**由于种族主义住房政策因我们地区的发展而变得更加复杂，全面的分区政策必须解决 BIPOC 和弱势社区所面临的可负担住房的短缺和流离失所的风险。
- **2 – 减缓交通增长：**由于交通增长是 BIPOC 和弱势社区流离失所的催化剂，因此反流离失所政策必须处于城市和交通规划的最前线。
- **3 – 公共和私人交通选择：**制定发展规划时，必须在全市政府范围内的工作组、咨询委员会和委员组之间协调战略一致，以确保 BIPOC 和弱势社区在社区发展时能够公平拥有公共和私人交通选择。
- **4 – 公平发展计划 (EDI0) 和交通公平 (TE) 齐头并进：**就市政府公平发展咨询委员会和交通公平工作组的战略和目标，特别是与公平战略驱动因素有关的持续合作和成果调整。
- **5 – 公平的公交导向型发展 (ETOD)：**公平的公交导向型发展需要优先考虑 BIPOC 和弱势社区的经济适用房选择，那些社区通常是历史上和目前存在不均衡增长和流离失所风险的社区。
- **6 – 社区规划：**社区知情的社区规划必须被市政部门、咨询委员会、委员组和私营城市规划和发展部门接受并纳入机构决策中。
- **7 – 环境健康：**参与市政府的公平与环境计划，优先考虑和投资公共交通服务和项目，通过将 BIPOC 和弱势社区与每个人都可以使用的绿色空间连接起来，促进健康的环境和社区。这包括公园、步道、节日街道和其他空间。

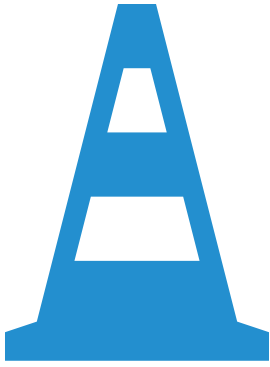


经济发展

TEW 关于经济发展的价值声明：我们认为，我们的交通系统必须促进经济流动性、机会和连通性，以发展健康和安全的社区，并使 BIPOC 和弱势社区能够公平进入。

TEW 关于经济发展的公平战略：

- **1 – 发展和交通增长：**由于交通增长是 BIPOC 和弱势社区流离失所的催化剂，因此需要利用发展为 BIPOC 和弱势社区扩大各种经济适用房选择和就业机会，从而减少对现有社区资产的影响。
- **2 – 推广机会：**促进 BIPOC 和弱势社区的经济机会，并加强社区文化支柱，以提供获得优质教育、培训和能维持生计的职业道路的机会。
- **3 – 预防：**创建一个交通框架，投资于防止住宅、商业和文化流离失所，并为那些流离失所的人提供返回的经济途径。
- **4 – 运营并蓬勃发展：**确保现有的 BIPOC 小型企业在应对与交通扩张相关的发展增长的影响时，能够持续运营并蓬勃发展。
- **5 – 可负担的交通：**优先投资于支持那些依赖公共交通的 BIPOC 和弱势社区的有效且可负担的交通。
- **6 – 当地文化资产：**减少新的和现有的 BIPOC 小型企业经营、发展和帮助建立当地文化资产的障碍。

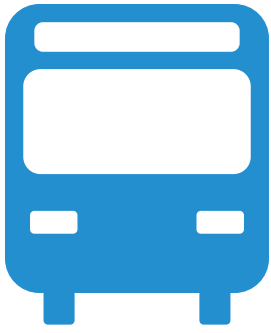


安全性

TEW 关于安全性的价值声明：我们相信，无论一个人的年龄、能力、位置、收入、语言、种族和/或他们选择如何出行，我们的交通系统都应该是安全的。

TEW 关于安全性的公平策略：

- **1 – 定性数据：**建立全面文化匹配的方式来收集交通和运输安全定性数据，并了解和/或感知弱势社区（包括老年人、残障人士和 BIPOC 社区）的情绪、心理和身体的安全性。
- **2 – 人行道资金：**探索并实施渐进式收入来源，为全市人行道振兴计划提供资金，以便该市能够承担更大的维护和重建责任，并在红线政策划分和存在差异的社区增加对行人基础设施的投资。这包括针对 Rainier Valley, Lake City, Central District 主要的 BIPOC 小型邻里和社区，以及其他人行道需求大且历史上投资不足的地区进行投资，并与金县合作，促进西雅图附近地区人行道的改善。
- **3 – 紧急通讯：**在紧急情况下，确保及时分发有关安全和交通服务的重要信息，包括跨文化的种族交流。
- **4 – 改善交叉路口：**在创建和维护有标记的人行横道和其他交叉路口改进措施时，应优先考虑行人安全，包括在学校附近的区域、老年人和社区中心、医疗设施以及弱势社区人口较多的地方。
- **5 – 利益相关者外展：**创建一个信息共享的社区系统，并与来自弱势社区的利益相关者就安全顾虑和问题进行协作。



公共交通的使用

TEW 关于交通出行的价值声明：我们相信交通系统应是无障碍的、可负担的、包容的、尊重人们的时间和资源公平的。

TEW 关于公共交通出行的公平战略：

- **1 – 公共交通障碍：**从整体角度解决 BIPOC 和弱势社区在公共交通上遇到的障碍，这包括财务费用、可乘路线、乘车体验和其他影响社区的不公平现象。
- **2 – 资格：**修改和扩大现有的公共交通援助资格，以减少不公平现象。
- **3 – 沟通：**对于公交服务的变化或影响，投资无障碍和社区特定的沟通方式；这包括合并多种语言无障碍选项以及数位和非数位平台。
- **4 – 寻路：**公交寻路、信息和教育是全面且无障碍的，包括注重易用性、可翻译性和通用视觉语言。
- **5 – 长期补助金：**公交是一项至关重要的服务，必须始终如一，并拥有不会进一步加重低收入社区负担的长期资助解决方案。



出行和交通选择

TEW 关于无障碍出行和交通选择的价值声明：我们认为，全民都应该有多种可负担且易于使用的交通和无障碍出行选择，特别是最弱势的群体。

TEW 关于出行和交通选择的公平战略：

- **1 – 出行需求：**制定多模式战略，重点关注 BIPOC 和弱势个人和社区如何成功获得这些交通选择；多模式整合应更适合社区内特定的出行需求。
- **2 – 路边容量：**以创新的方法，在全市范围内为小型企业、社会服务机构、托儿中心、医疗机构和残障人士增加灵活上下车区域和停车区容量。
- **3 – 市中心通行：**通行市中心的公平性要求对低收入和工人阶级群体可通过多种方式获得负担得起的交通选择进行细致考察。
- **4 – 交通罚款和违规行为：**对严重损害 BIPOC 和弱势社区的交通相关罚款和违规行为，提供非惩罚性和/或非财务执法选项。
- **5 – 第一/最后一英里 (First/Last Mile) 计划：**随着公交服务的扩展，继续投资于第一/最后一英里的交通连接，并优先考虑为弱势社区提供负担得起的出行方式。
- **6 – 缓解拥堵和空气污染：**根据市政府的公平和环境计划，通过制定创新、公平和奖励推动的策略以及得到社区的赞同，来缓解拥堵和空气污染，减少独自驾车出行。

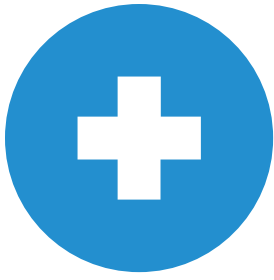


基础设施、规划和维护

TEW 关于基础设施、规划和维护的价值声明：我们认为，基础设施、规划和维护的解决方案应该由公平收集的定量和定性数据驱动，解决方案应该来自公共和私营部门的对话。

TEW 关于基础设施、规划和维护的公平战略

- **1 – 参与式预算：**关于如何投资重要交通项目所有资金的参与式预算方法；该计划应包括决策指标，并优先增加维护分配。
- **2 – 公平的基础设施：**为实现公平的基础设施决策，公共交通和运输政策必须以人为本；这包括为低收入和工薪阶层群体降低成本。
- **3 – 数据透明度：**在改变道路和社区景观之前，关于提供多种交通选择（多式联运）、交通流量与行车道共享道路用地的决策，如何使用数据来使决策透明。
- **4 – 短期/中期/长期挑战：**为公共和私营部门的商业领袖提供机会，让他们与社区利益相关者一起应对与短期和长期基础设施相关的挑战，以及 BIPOC 社区的规划需求和优先事项。
- **5 – 参与：**在做出无法撤消的重大决定之前，先在基础设施规划开始之前和期间，与社区领导保持密切沟通和协调关系。
- **6 – 新冠疫情期间的服务：**确立在新冠疫情响应期间实施的服务或做法，并评估持续性的可行性；这包括为决策目的审查相关的使用数据。
- **7 – 减少空气污染：**在遭受严重污染的 BIPOC 和弱势社区，通过确定生态友好型建设和维护实践来减少不良的空气质量。
- **8 – 以社区为中心的公共空间：**创建更多为社区聚集而设计的公共空间，这些公共空间包含便捷的公共交通方式。这些空间应该使用以社区为中心的框架来创建，该框架在设计过程的所有阶段都充分利用社区的专业知识。

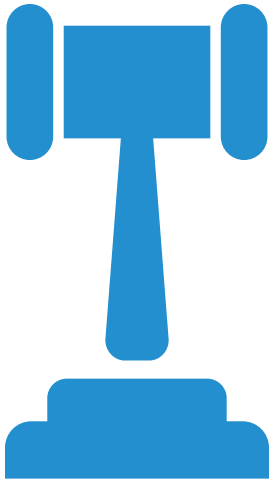


新冠疫情与公共卫生和交通的交叉关系

TEW 关于新冠疫情的价值声明： TEW 认识到新冠疫情对 BIPOC 和弱势社区造成不均衡的影响，因此应调整资金方向以确保安全、保护和教育。我们相信众志成城的决心和包括在教育、外展和安全方面的行动，同时也将恢复公众使用公共交通的信心。

TEW 关于新冠疫情的公平战略：

- **1 – 外展和教育：** 与公共卫生合作伙伴制定协调一致的、符合文化需求的外展和教育战略，以向使用多模式交通网络的社区保证，在疫情期间 SDOT 及其交通合作伙伴一直持续确保交通系统的安全。这应该包括具体策略，例如：
 - i. 口罩佩戴要求
 - ii. 采取社交距离最佳实践方式
 - iii. 加强对所有设施和交通工具的消毒
- **2 – 个人防护装备：** 在公共场所提供 PPE（个人防护装备），例如面罩和消毒，包括所有区域公共交通管道，例如但不限于公共汽车、轻轨、交通中转站、停车场和其他行人流量大的交通空间。
- **3 – 安全准则：** 通过与当地公共卫生和政府交通部门的合作努力，增加新冠测试并确保安全准则对与公众接触的交通相关一线工人有效，包括运营商、维修人员和公共交通工作人员。
- **4 – 出行替代方案：** 创建并实施对低收入社区公平且新冠安全的交通出行替代方案，例如免费和零接触准入。
- **5 – 依赖公共交通的社区：** 保留和扩展公交线路，为受新冠疫情严重影响且须依赖公交的社区提供服务。
- **6 – 重要目的地：** 审查、修改和保留公交线路，以包括重要目的地，如托儿中心、医疗保健和社会服务机构、教育机构、青年和老年设施。
- **7 – 公共空间：** 在新冠疫情期间和之后，继续创建、开发和实施街道作为支持人们生活的公共空间，扩大 BIPOC 和弱势社区的声音；扩大社区公共街道作为共享资源和社区能力建设场所的使用。



交通公正

TEW 关于交通公正的价值声明：我们相信交通必须是负担得起的、方便的，因为它是全民的基本权利。我们认为，交通法和处罚也是结构性种族主义的产物，这种种族主义在历史上曾对我们的 BIPOC 社区造成伤害，导致死亡和贫困。我们还必须通过重新设计现有法律和实施非惩罚性政策来实现交通非刑事化。

TEW 关于交通公正的公平战略：

- **1 – 社区系统：**创建一个新的社区安全系统，该系统本质上不是惩罚性的，它为给予支持的社区提供服务联系，而不是定罪或将 BIPOC 群体所经历的种族不公平现象循环往复。
- **2 – 交通政策：**制定和修改交通政策，以建立一个反种族主义和非刑事化的框架，目标是建立一个公平公正的交通系统。
- **3 – 非财务替代方案：**创建交通和票价违规的非财务替代方案，例如社区服务选项，以解决影响 BIPOC、低收入和工薪阶层人口循环往复的贫困和财务负担问题。

机会和建议

TEF 提供了一个在城市、县和地区调整战略和提升公平工作的机会，因为实现交通公平需要与其他市政府部门、交通机构和利益相关者建立伙伴协调关系。此外，继续与 BIPOC 社区和受交通不公平影响最严重的社区对话，应是政府机构的长期实践。

TEW 对 SDOT 交通公平工作组长期结构的建议

交通公平工作组 (TEW) 建议 TEW 成为 SDOT 内部的一个永久资助的咨询机构。作为倡导交通公平的社区渠道，TEW 设想与 SDOT 继续合作和伙伴关系。这种永久性不仅会扩大 TEW 在关键领域的作用，而且将确保持续致力于为 BIPOC 社区和其他弱势群体创造更公平的成果。

这项工作需要一个切实且有策划的社区参与过程。TEW 希望成为一种高度可见的方式，BIPOC 和弱势社区可以借此提高认识、找到解决方案并就影响他们生活和生计的相关问题采取行动。TEW 的存在将增加 SDOT 对社区的责任感，并增强其建立新的和持续的社区伙伴关系的能力。这些关系将加强 SDOT 继续采取积极和知情步骤的能力，通过合理周到的包容性的对话、资源分配、政策制定和员工多样性来创建一个更加公正的交通系统。

TEW 是一个由 BIPOC 个人和社区组成的联盟，旨在推动、增加和加强交通公平，重点在解决历史上和目前被政府剥夺权利的社区所面临的问题。TEW 与其社区成员一起倡导并对其负责；并认识到与地方和州级的决策者、政策制定者、交通合作伙伴机构和一线工作人员进行公开和持续的对话，对于我们工作的有效性至关重要。这包括市议会、市长和州长。

TEW 强烈建议 SDOT 继续为 TEW 成员的社区专业知识提供经济报酬。该报酬应扩展到 SDOT 或西雅图市政府任何部门或分部要求 TEW 成员担任的任何咨询岗位，并应与公平和经济包容办公室在协作过程中商讨。

这些承诺将：

1. 证明 SDOT 认可并重视代表 BIPOC 社区和政府历来投资不足的社区成员的时间和专业知识。
2. 在交通公平框架的实施的担任协作和有影响力的角色，并使其作为监督机构，尤其是出现对 BIPOC 社区造成严重影响的不可预见的情况时。
3. 向 BIPOC 社区和其他弱势群体发出信号，表明他们的社区中存在与 SDOT 合作的倡导者。
4. 确认 SDOT 面临的挑战及其公平应对不断变化的环境的义务。
5. 让 TEW 更容易与其他社区驱动的机构，例如金县交通局公平部门 (King County Metro Equity Cabinet) 合作并支持他们的努力，以确保我们的交通网络中更大的公平性。
6. 继续社区能力建设和培养所有 TEW 成员的领导技能。

市政府、县级和区域协调的机会

SDOT 的交通公平框架包括 SDOT、其他市政府部门和区域机构之间的协调和决策战略。市政府内有许多机会可以将交通公平框架中的战略纳入政策和投资建议，例如西雅图交通计划、全市新冠疫情恢复和气候正义工作。SDOT 的职责是使用交通公平框架战略，通过利益相关者的关系影响整个城市、县和区域的变革。

经济发展和土地使用、住房和流离失所的公平战略，将需要 SDOT 和市政府部门之间更紧密的合作和协调，例如规划与社区发展办公室（OPCD）、永续性发展和环境办公室（OSE）、社区部（DON）、住房办公室（OH）和经济发展办公室（OED）。

建议 SDOT、OPCD 公平发展计划（EDI）工作人员和 EDI 临时咨询委员会持续开展跨伙伴合作，以使交通解决方案和系统规划与市政府公平发展计划保持一致。

此外，建议在 SDOT、OSE 公平和环境计划、和市政府环境正义委员会（EJC）之间建立持续的合作伙伴关系。我们需要充分利用机会，调整和协调交通公平框架和公平与环境议程中包含的战略，以共同解决影响 BIPOC 社区的环境和气候正义问题。

与金县公交局（KCM）和海湾公共交通局

（Sound Transit）等地区性州和联邦交通机构保持持续和有意的合作伙伴关系，也是协调和完成以下各公平战略的关键：**安全、公共交通通行、无障碍出行和交通选择以及基础设施、规划和维护**。建议继续加强 SDOT、金县公交局（KCM）、交通公平工作组和金县公交局交通出行框架公平部门之间的伙伴关系和实施协调。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标和战略，在 SDOT 转向为 TEF 制定实施计划时，需要协调一致的努力。

SDOT 参与交通公平网络组（TEN）的成员包括来自金县公交局（King County Metro）、海湾公交局（Sound Transit）、西雅图港（Port of Seattle）和普吉特海湾地区委员会（Puget Sound Regional Council, PSRC）的公平工作组成员。该平台提供了一个机会，将交通公平框架中的战略融入讨论关于公平的区域对话。TEN 小组专注于在整个地区建立一个以种族正义价值观为基础的交通公平领导者网络。

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



附录

附录 1：背景设置和交通公平框架开发过程

SDOT 交通公平计划、交通公平工作组的创建和成长以及交通公平框架的发展，植根于市政府种族与社会正义计划（RSJI）的价值观。总而言之，这些努力形成了 SDOT 与 BIPOC 和弱势社区建立有意关系的最初实践。

SDOT 交通公平计划

2004 年，西雅图市政府建立了种族与社会正义计划（RSJI），通过公平的政策、计划和规划实践消除种族差异并促进社会正义。多年来，市政府对 RSJI 的承诺促成了多项公平措施和计划的创建，包括 2017 年建立的西雅图交通部（SDOT）交通公平计划。

SDOT 的愿景是西雅图是一个以可靠的交通为助力的繁荣、公平的社区，该部门的使命是提供一个连接地方和机会的安全且可负担的交通系统。SDOT 将公平视为一项关键价值，并认为交通必须满足有色人种社区以及所有不同收入、能力和年龄人士的需求。我们的目标是与社区合作，建立一个种族公平和社会公正的交通系统。

SDOT 的交通公平计划就公平的、安全的、环境可持续的、无障碍和可负担的交通系统，提供整个部门的政策和战略建议，以支持黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区、低收入人群、残障人士以及政府历来投资不足的其他社区。该计划的宗旨主要是通过参与和问责制建立社区信任、消除种族差异以及减轻交通不公平造成的流离失所的影响。

2017 年 11 月 28 日，杜尔坎市长发布了一项行政命令，确认了她对 RSJI 的承诺，包括交通公平。2018 年 1 月 2 日，市议会一致通过了第 31773 号决议，为交通公平提供支持，并指示 SDOT 召集一个由受交通不公平影响最严重的社区成员组成的委员会。

交通公平工作组

2019 年 4 月，SDOT 创建了交通公平工作组（TEW），这是一个由 10 名有报酬的社区成员所组成的小组，他们与黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区以及政府投资不足的社区有着个人和职业从属关系。TEW 成员都属于有色人种（BIPOC），并与服务于金县西雅图投资不足社区的非营利组织、社区组织或网络紧密相连，包括：

- 低收入社区
- 移民和难民群体
- 原住民社区
- 残障人士
- LGBTQIA+ 群体
- 无家可归或居无定所的人群
- 女性和女性身份认同群体
- 青少年
- 老年人
- 曾被监禁的人
- 流离失所和/或高风险流离失所社区

TEW 的目标是：

- 通过 SDOT 与政府投资不足的社区之间的透明度和问责制，建立社区信任和伙伴关系。
- 培养领导能力，加深对 SDOT 和交通系统的理解。
- 学习并分享对交通公平价值和优先事项的理解。

在 2019-2020 年期间，TEW 合作制定社区导向的公平建议，以纳入 SDOT 的首个交通公平框架（TEF），这是该部门的交通公平目标和部门优先事项。

以下社区成员曾在 TEW 任职：

- Amir Noir Soultin, 东非社区服务 (East African Community Services) (2021 年至今)
- An Huynh, 西雅图唐人街国际区保护和发展管理局 (Seattle Chinatown International District Preservation and Development Authority) (2019 年至今)
- Analia Bertoni, 社区部 (Department of Neighborhoods) (DON) 社区联络员 (Community Liaison) (2019)
- César Garcia-Garcia, Lake City Collective, 西雅图市政府环境正义委员会 (EJC) 前委员和西雅图市政府代表，公平发展计划 (EDI) 咨询委员会 (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, 仁人服务社 (Chinese Information Services Center) (CISC) 和西雅图市环境正义委员会 (Environment Justice Committee) (EJC) 前委员 (2019 年至今)
- Khatami Chau, 食品教育和永续性发展团队 (Food Empowerment Education and Sustainability Team (2019-2020)

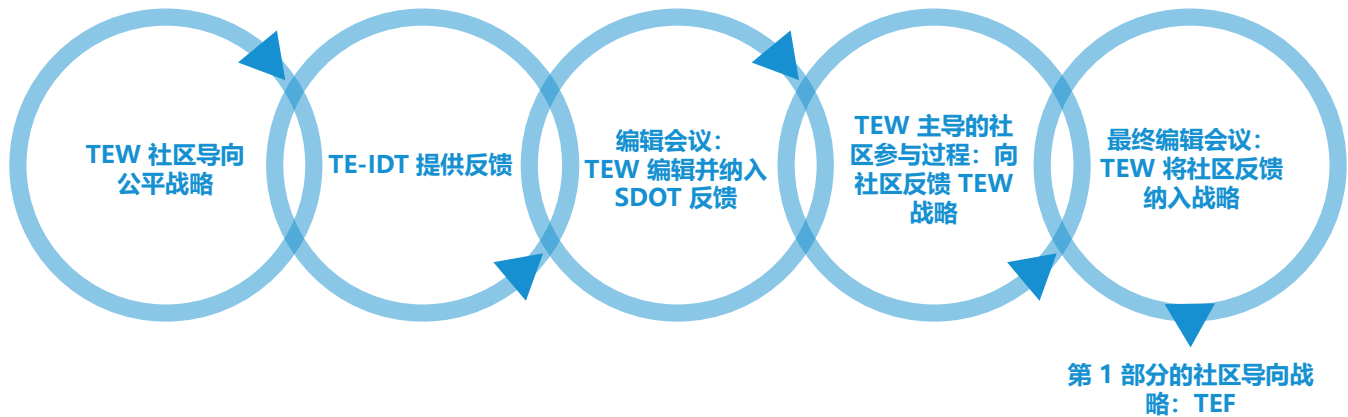
- Kiana Parker, 华盛顿大学体验式学习中心 (UW Center for Experiential Learning) (2019-2020)
- Kristina Pearson, Duwamish Tribe* (2019-2020)
- Phyllis Porter, Rainier Valley Greenways* (2020-2021)
- Rizwan Rizwi, 穆斯林住房服务和 TEW 荣退联合主席 (Muslim Housing Services and TEW Co-Chair Emeritus) (2019 年至今)
- Chris Rhodes, Rainier Valley Corps (2019-2020)
- Steven Sawyer, 有色人种抗击艾滋病网络 (People of Color Against AIDS Network) (POCAAN) 和 TEW 荣退联合主席 (2019 年至今)
- Sokunthea Ok, 社区部 (Department of Neighborhoods) (DON) 社区联络员 (Community Liaison) (2019-2021)
- Yordanos Teferi, 多元文化社区联盟和西雅图市政府代表 (Multicultural Community Coalition and representative of City of Seattle), 公平发展计划 (Equitable Development Initiative) (EDI) 咨询委员会, TEW 联合主席 (2019 年至今)
- Yu-Ann Youn, 华盛顿大学罗宾逊分校青年学者中心和青年代表 (UW Robinson Center for Young Scholars and youth representative) (2021 年至今)

*表示 2019-2020 年期间 TEW 主要和候补成员之间的共享席位

以社区为中心：交通公平框架 (TEF) 开发流程

与 TEW 成员建立关系是 TEF 开发过程的关键组成部分。在一年半多的时间里，SDOT 交通公平员工与 TEW 成员建立了一种开放式沟通、学习和全面参与的文化。在整个 TEF 开发过程中，TEW 成员至少每月定期举行一次集体会议，并得到 SDOT 交通公平员工和咨询机构 KAYA strategik，一家女性少数族裔企业 (WMBE) 的参与支持。

图 1. 2019-2020：TEF 开发的反馈循环流程



此外，SDOT 创建了交通公平部门内部团队（TE-IDT），这是一个由 SDOT 各部门员工代表组成的内部小组，以提升部门内的交通公平，并在整个 TEF 开发过程中支持 TEW 的工作。

SDOT 的业务组合和员工队伍庞大，整个部门和十个分部共拥有 1,000 多名员工。TE-IDT 是一项内部组织战略，旨在更好地了解公平如何在 SDOT 广泛的业务组合中发挥作用，同时还创建了一个反馈循环流程，以便 TEW 成员在制定建议时能获得有关公平战略的指导。

切实参与社区的关键是提供工具和知识，以便社区成员获得信息，在对市政府的咨询顾问能力范围内取得成功。在启动 TEF 开发流程之前，TEW 参与了入职流程，作为其初始职前训练的一部分，以便 TEW 成员掌握有关 SDOT 的基本工具和知识，从而开始他们在工作组中的任务。

交通公平计划与 TE-IDT 员工合作，为 TEW 成员创建了入职培训课程。所有 TEW 成员都被邀请参加了为期两天的专业发展峰会，他们与 SDOT 员工互动并学习了与 SDOT 和西雅图交通系统相关的基础内容。课程侧重于诸如 SDOT 的预算、西雅图的交通系统、道路用地管理、总体规划流程和其他介绍性内容等信息。此入职流程不仅对 TEW 成员有益，对 SDOT 员工来说也是一个很好的练习，可以在不使用技术术语而使用社区容易理解的语言的情况下参与并解释 SDOT 的工作。

SDOT 于 2019 年 4 月启动 TEF 开发流程，并于 2020 年 12 月完成 TEF。这包括 TEW 成员入职、定期社区参与以及 TEF 的完成。社区参与和实施以社区为中心的进程需要时间；与社区成员的切实关系包括灵活敏捷地摆脱政府系统通常运作的传统限制。

2021 年，SDOT 将继续与 TEW 合作，共同制定 TEF 的实施计划。该框架将包括制定公平战略的近期、中期和长期策略。SDOT 将继续促进 TEW 成员和 SDOT 关键员工之间的社区参与，作为制定实施计划内部流程的一部分，我们还将对更广泛的部门进行 TEF 教育。SDOT 计划在 2021 年第三季度将 TEF 和实施计划作为合并文件向公众分享。

图 2。TEF 开发时间表



2019 年 1 月至 3 月

- 交通公平工作组成员（TEW）的申请和招聘开始。10 名社区成员被选中参加 TEW。
- 交通公平部门内部（TE-IDT）团队的 SDOT 员工开始定期开会，并共同努力为 TEW 创建入职内容和课程。

2019 年 4 月至 5 月

- TEW 的入职流程开始；在 Centilia 文化中心举行了职前训练和为期两天的专业发展峰会，TEW 成员在那里学习了 SDOT 和西雅图交通系统的基础内容。
- TEW 成员指出了其社区内普遍存在的重要交通公平问题。

2019 年 6 月至 11 月

- TEW 审查了交通公平问题并确定了交通公平框架的公平主题。
- TEW 成立了小组委员会，并开始为每个公平主题制定社区指导策略和建议。
- SDOT TE-IDT 继续定期开会，并就如何提高各自部门内的交通公平制定战略。

2019 年 12 月至 2020 年 2 月

- TEW 成员对每个公平主题的价值声明进行了讨论和投票。
- SDOT TE-IDT 员工就 TEW 的价值声明草案和社区导向建议提供了反馈。
- TEW 开始进行定期修改的会议，以完善社区导向的建议并将其转化为公平战略；纳入 SDOT TE-IDT 员工反馈。

2020 年 3 月至 5 月

- TEW 通过定期修改的会议以继续完善价值声明和公平策略。
- SDOT-TE IDT 员工开始讨论当前提出 TEW 公平战略草案的现有策略，并开始与各部门分享 TEW 的公平价值和战略草案。
- TEW 开始规划线上社区外展活动，以接收社区对交通公平框架的公平建议的反馈。

2020 年 6 月至 9 月

- TEW 为社区成员创建并开通了在线问卷调查。
- TEW 与社区一起促进了 6 个在线焦点小组，以获取有关推荐公平战略的反馈和想法。

2020 年 10 月至 12 月

- 交通公平、TE-IDT 和 RSJI 变革团队的主要 SDOT 员工为交通公平框架提供了书面内容修改意见。
- TEW 整合了社区反馈，并为交通公平框架最终确立了价值声明和公平战略。

TEW 主导的社区参与过程和机会

TEW 成员与其各自的社区计划并实施了社区参与流程，以接收有关 TEW 为 TEF 推荐的公平战略的反馈。由于新冠疫情，无法进行面对面的社区活动，因此 TEW 转而在通过在线焦点小组和问卷调查举办网络外展活动。

2020 年 9 月 21 日和 9 月 24 日，共有 6 个同时进行的焦点小组在线召开了两次会议，总共有 78 名社区成员参与讨论。TEW 成员促进了焦点小组讨论，并分享了 TEW 为每个公平主题创建的与战略相关的深层次主题。焦点小组参与者被分配到各个在线分组讨论室，TEW 协调员在每个讨论室轮流主持。

作为社区参与活动的一部分，TEW 还发布了在线问卷调查。调查由 TEW 成员创建，并翻译成 11 种语言，这些语言选自西雅图市政府移民与难民事务办公室 (OIRA) 和金县语言服务计划 (King County Language Access Plan) 的首要广泛使用语言列表。问卷调查的语言包括：阿姆哈拉语、提格里尼亚语、索马里语、奥罗莫语、他加禄语、越南语、韩语、高棉语、西班牙语、简体中文和繁体中文。超过 3,300 名社区成员参与了 TEW 调查。

SDOT 为每个 TEW 成员的附属社区组织提供了 4,000 美元的预算，以支持 TEW 在社区参与过程中的努力。TEW 成员集体决定使用该预算为焦点小组和调查参与者提供奖励。

TEF 为 SDOT 提供了重新构想我们创建和管理市政府交通系统的方式的机会。它通过定义公平价值和战略来实现这一目标，这些价值和战略聚焦于历史上被政府边缘化的社区的声音，以解决由制度性种族主义造成的交通不公平。交通公平框架提供了实现部门公平价值的路线图，以满足 BIPOC 社区以及所有不同收入、能力和年龄人士的交通需求。



附录 2：过去和现在的背景：西雅图的红线政策和城市绅士化进程

有意的设计和撤资造成了一个越来越不公平的城市。过去和现在的挑战，也为重新构想我们的交通系统和解决黑人、原住民和有色人种（BIPOC）社区流离失所的问题提供了机会。

西雅图的城市发展和流离失所的影响

城市的变化是不可避免的，它通常会带来正面和负面影响。西雅图一直是过去几十年发展最快的城市之一，尤其是自 2010 年以来。西雅图从“波音”小镇到“亚马逊”小镇的转变，展现了进步和繁荣的形象。

这种繁荣的标志是难以视而不见的：市中心闪闪发光的新摩天大楼、象征就业增长的科技公司新办公大楼，以及新住房，其中大部分以高层公寓和联排别墅的形式盖成。

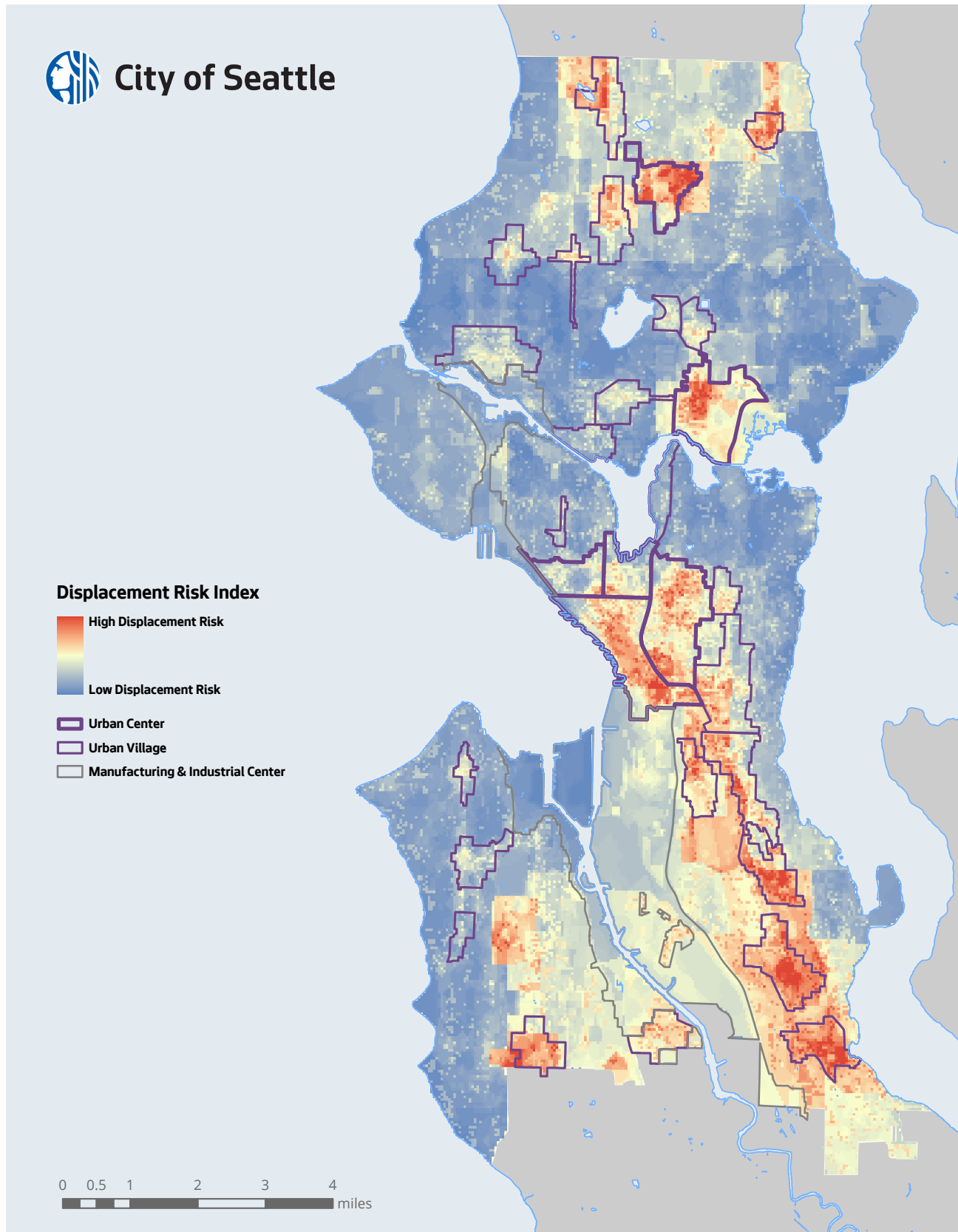
但并非所有人都从这一变化中受益；还有许多人经历了所有这些增长和新财富的负面影响，从空气污染加剧到城市绅士化现象，都导致了更高的住房成本和流离失所，也造成了令人不安的贫困和无家可归问题。

1970 年代，黑人居民占 Central District (CD) 人口的 70%。红线政策的划分迫使许多居民进入城市的这一区域。在随后的几十年中，CD 的黑人人口急剧下降。2010 年代，黑人居民占该地区人口的比例不到 20%。

今天，西雅图的黑人、原住民和有色人种（BIPOC）集中在该市的东南部。西雅图东南部是我们当中最弱势的人的家园，这不足为奇。它存在较高的流离失所风险；与城市其他地区相比，获得的机会更少。

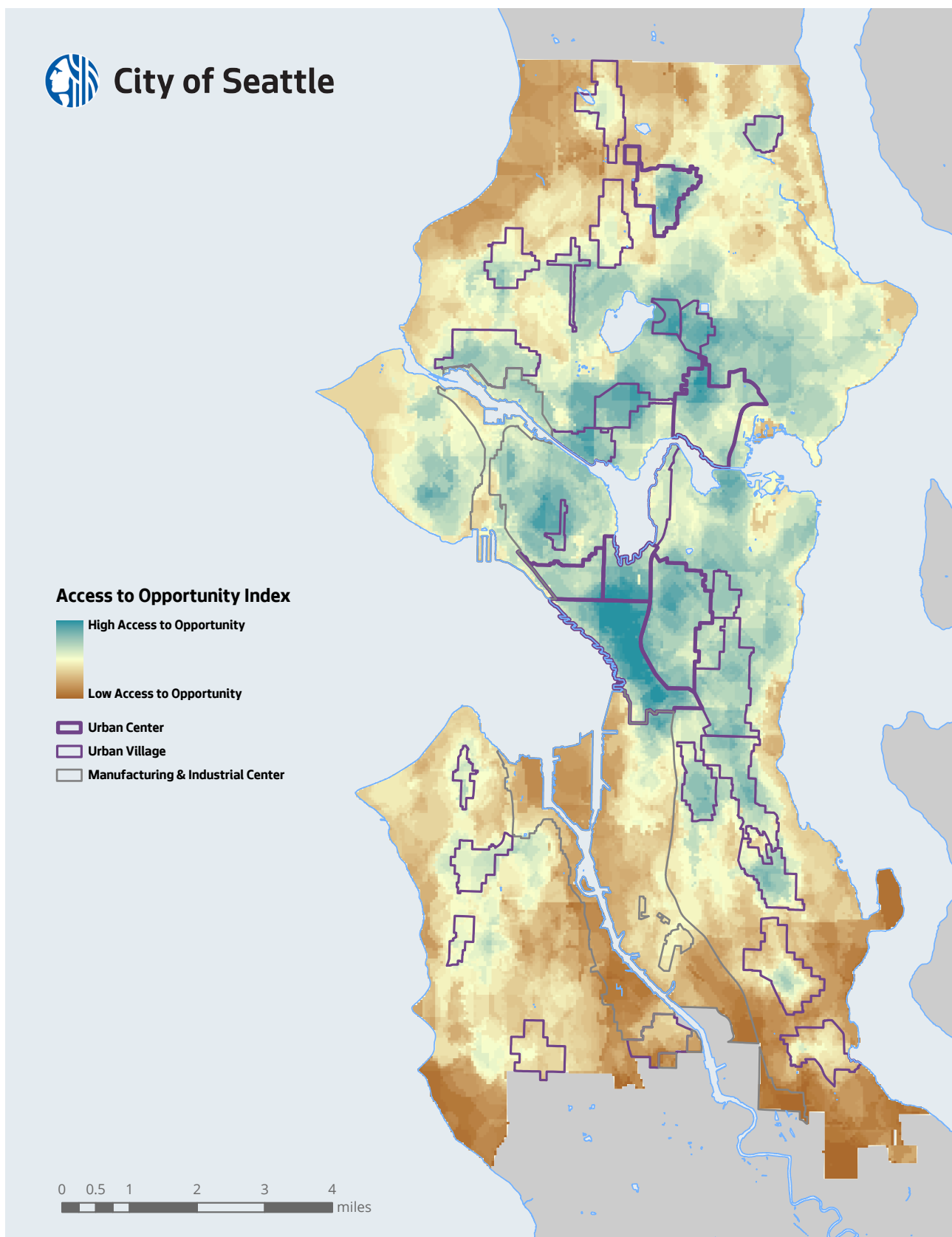
以下地图显示了相对于西雅图市其他地区，居民面临较高流离失所风险的区域（图 3，流离失所风险分布图）和机会获取等级（图 4，机会获取分布图）。这些地图有助于构建一个对话框架，即投资在何处能够解决围绕流离失所和获得机会的权益问题。有关如何创建地图的详细信息，请参阅[西雅图 2035 发展与公平 \(2016\)](#) ([Seattle 2035 Growth and Equity 2016](#)) 文件。

图 3。流离失所风险分布图



资料来源：西雅图 2035，发展和公平报告（Seattle 2035, Growth and Equity report）2016 年 5 月

图 4。机会获取分布图



资料来源：西雅图 2035，发展和公平报告（Seattle 2035, Growth and Equity report）2016 年 5 月

对于许多 BIPOC 社区来说，城市绅士化和流离失所已经影响了他们的社区意识。Central District 地区的绅士化，鲜明地提醒人们流离失所的痛楚和悲哀，以及 BIPOC 社区经历的不平等现象。那里有着无数的故事。对于一些搬走后又回到旧社区的人来说，归属感已不复存在。

“作为西雅图本地人和 Central District 地区的终身财产持有人，我已经意识到整个城市的有色人种面临的交通障碍。我清楚地记得小时候陪伴我祖母从 CD 市中心乘坐 2 路公共汽车去支付账单。现在，随着绅士化进程，我们的许多社区老年人已经进一步搬迁，这使得前往就诊、进行商业交易或只是参加周日教堂礼拜的交通工具变得更加重要。”

—Chris Rhodes, 前运输公平工作组成员 (TEW)

种族隔离和红线政策实践的历史背景 (HISTORICAL CONTEXT OF SEGREGATION AND REDLINING PRACTICES)

西雅图的种族隔离和红线政策的实践和历史可以追溯到 1900 年代初期，直到今天。明确的语言和界限可以在政策、法律、地图和房屋所有权行为中找到，这些行为显示和强化了西雅图严重的种族歧视制度，不仅针对非裔美国人，而且针对美洲原住民、亚裔美国人、太平洋岛民、拉丁裔血统，有时还针对犹太人。

最近的立法已经开始废除种族隔离和红线政策的种族歧视，比如参议院第 6169 号法案，该法案使由业主协会管理的社区更容易摆脱种族限制公约；然而，住房歧视仍然很普遍。尽管不再具有强制执行力，但许多独栋住宅的房屋契约仍然带有歧视性语言。西雅图民权办公室 (Seattle Office of Civil Rights) 继续检验公寓楼是否存在非法歧视的证据，并在 2014 年发现三分之二的公寓楼（在 124 处选定的房产中）不合格，表明潜在租户受到了基于种族、国籍、性别或性取向的非法对待。

城市绅士化现象和流离失所的现状和趋势

在过去的十年里，西雅图一直是美国发展最快的城市之一。2010 年 4 月，全市人口 608,661 人。截至 2019 年 7 月，人口估计为 753,675 人 - 自 2010 年以来增长了 23.8%。

西雅图也是美国最负担不起的城市之一。2020 年 8 月，独栋别墅和公寓的中位价为 780,126 美元。这比上一年增长了 7% 以上。

在过去十年中，独栋别墅的最低中位价是在 2012 年 3 月时的 363,000 美元。从那时起，西雅图房屋的中位价翻了一倍多。

2018 年，家庭收入中位数为 85,662 美元。2019 年，家庭收入中位数升至 102,500 美元。但在西雅图超过四分之一的家庭年收入低于 50,000 美元。他们大多数是非白人的有色人种社区。

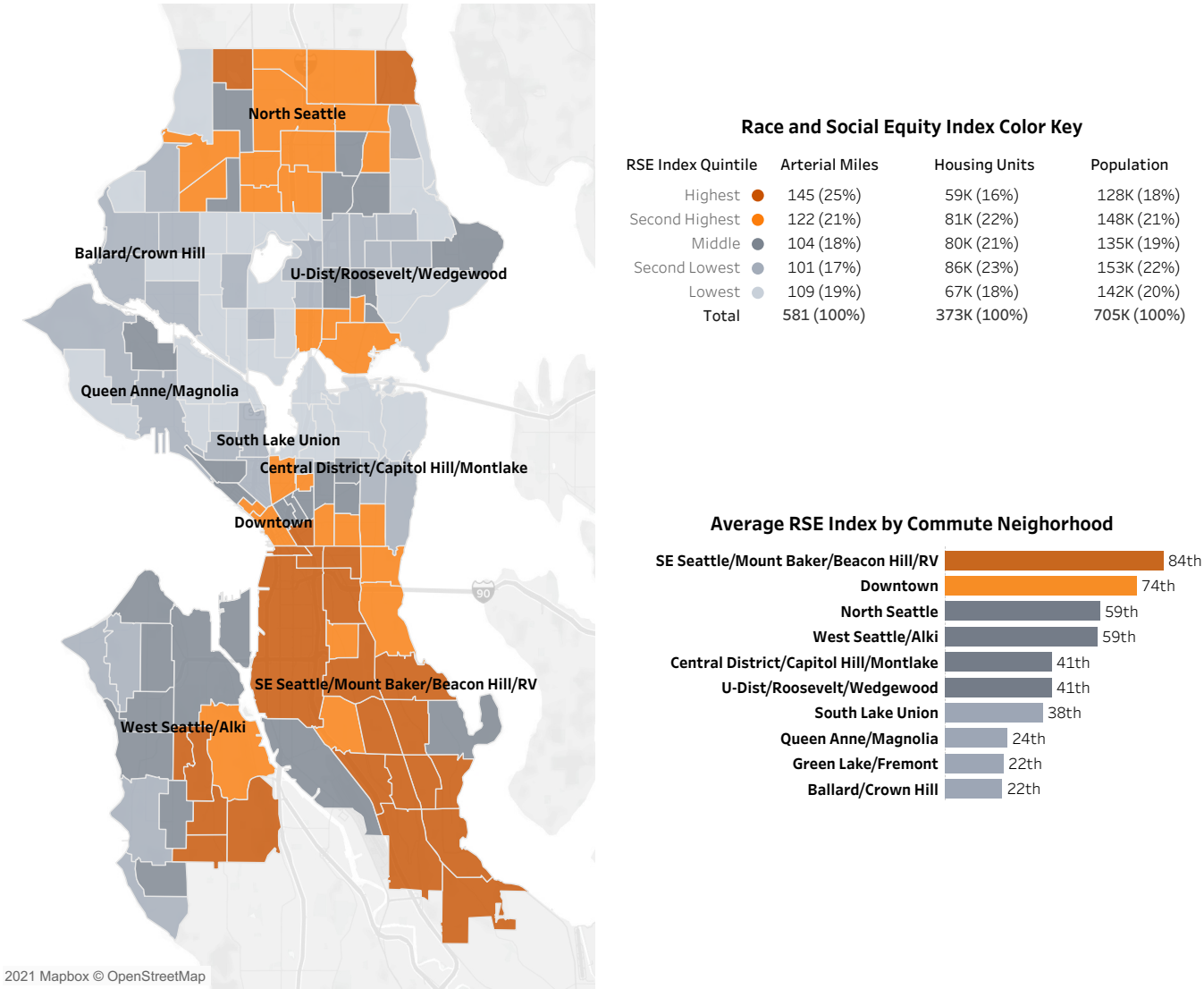
今天，西雅图是美国绅士化速度最快的三个城市之一。另外两个城市是华盛顿特区和俄勒冈州波特兰。几十年来，种族隔离、红线政策和城市更新政策，为历史上的黑人和棕色社区到更富裕的（通常是白人和年轻的）职业家庭社区的相对快速的过渡埋下了伏笔。所有这些新财富以及市政府对基础设施的投资迅速改变了社区的外观和感觉。对于该社区的长期居民和流离失所的居民来说，这似乎是在一夜之间发生的——这就是绅士化的感觉。

为了具体和更好地了解西雅图弱势群体的人口分布，SDOT 根据发展和公平指数地图的要素，编制了一份种族和社会公平综合指数。它让我们略窥一二，当我们在投资中以公平为主时，哪些领域被视为优先事项。

种族与社会公平综合指数

种族与社会公平综合指数将种族、民族和相关人口统计信息与社会经济和健康劣势数据相结合。该指数按优先顺序对人口普查区进行排名，并与有色人种、收入和残障成年人的百分比相关。颜色键是综合指数五分位数，每个五分位数代表西雅图人口普查区的 20%。橙色和红色标记的区域显示了种族与社会公平指数优先领域。

图 5。人口普查区和通勤社区的种族与社会公平指数



附录 3：2020 年时事：种族不公、新冠疫情和气候变化

2020 年，在发生警察暴行、内乱、野火以及新冠疫情期间的公共卫生和经济影响的危机之后，我们的交通系统暴露了裂缝。同时，这些事件为我们提供了采取紧急行动，并以公平为中心的方式应对的机会。

新冠疫情的不均衡影响和 SDOT 的对策

在西雅图，各社区受新冠疫情影响的差异很大。西雅图流离失所风险最高和边缘化身份比例最高的社区（例如，BIPOC 社区、移民、残障人士）的感染率，是流离失所低风险地区 and 社区劣势不明显地区的三倍。这些影响体现在由于生活和工作条件导致的更高暴露风险，以及由于潜在健康状况导致的更大脆弱性。

在金县，我们知道，截至2020年9月28日，BIPOC 社区感染该病毒的风险特别大。与白人居民相比，感染病毒比例更高的群体包括：夏威夷原住民/太平洋岛民（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）。

新冠疫情带来了一系列新挑战，SDOT 必须应对这些挑战，包括对我们的出行方式和获取商品和服务的方式进行根本性改变；对公共空间的需求增加，以满足公共卫生协议；并对当地、区域性和全球经济产生重大影响。它还暴露并加剧了现有的结构性不平等，这些不平等对被政府边缘化的社区，特别是 BIPOC 社区造成了不均衡的影响。

在疫情开始时，SDOT 专注于确保必要的出行和重要的企业持续运营的安全选择。策略之一，是在重要商家前（包括餐馆），为取货和送货预留路边空间，以使它们能够继续运营。SDOT 还迅速制定了保持健康街道计划，以使更多人能够安全地走出户外，同时保持适当的社交距离。同样地，SDOT 也颁发了许可证，允许在道路用地上设置户外座位区，以便参与活动的餐厅恢复营业。

SDOT 还在尝试更多的组织，以应对新冠疫情的影响。这些努力集中在以下侧重于公平、符合公共卫生协议和加速复苏的原则上：

- 优先考虑公共交通，尤其是对于必要的工作人员
- 加快积极的交通，促进“15 分钟街区”规划
- 减少独自驾车出行
- 最大限度地为人们提供空间
- 支持当地企业和商业区
- 优化货物运输和供应链

警察暴行和反种族主义对策

虽然经常不在交通部门职权范围的考量内，但 SDOT 已采取积极措施来应对警察的暴行、随后的抗议活动以及提升反种族主义实践的必要性。这是我们部门正在参与的一项持续的转型实践。

在过去的几个月里，SDOT 鼓励并为员工提供了各种反种族主义学习机会。其中包括种族和族裔亲和群体之间更深入的对话，包括该部门的黑人核心小组，呼吁需要对种族问题做出更深入、更有意义的回应。

其他内部的努力继续生根发芽。目前，一支多元化的 SDOT 员工队伍正在积极地重新构想社区安全并重新思考执法的作用，尤其是因为它涉及到对城市道路用地活动的适当罚款和违规行为，以及探索非惩罚性行动和教育机会。交通违规和收费执法对黑人社区的影响尤为严重，我们部门正在积极参与内部讨论，并探索不同的方式来改变造成伤害的政策。

此外，各部门正在与该部门的公平领导定期开展学习会议，内容包括反种族主义以及我们如何在 SDOT 的工作以及日常生活中注入和加强我们的实践。

气候行动和清洁空气需求

2020 年的野火是最具破坏性的。它们是全球变暖危机的表现——气候紧急情况。在应对气候变化的持续努力中，市政府制定了自己的“绿色新政”（GND）——一项基础广泛的政策和一系列行动，以加速减少碳排放。就 SDOT 而言，它正在与其他市政府部门合作执行 GND。SDOT 也是交通电气化蓝图的重要合作伙伴，该蓝图是一项近期计划，旨在加速电动汽车的普及，并帮助增加公共交通、步行和骑自行车的普及，以作为化石燃料出行选择的替代方案。

到 2030 年，市政府的目标是在 2008 年基本线的基础上将乘用车排放量减少 82%。根据截至 2018 年的排放量数据，市政府仅将乘用车排放量减少了 3%。为实现 2030 年乘用车排放量目标，这意味着市政府基本上需要在 2021 年至 2030 年间每年将排放量减少 8% 至 9%。缓慢而稳定的渐进式进展不会使我们达到我们的目标。我们需要磨练我们的方法，加快我们的干预措施，以大幅减少排放量，特别是在交通部门。

机会之窗已经打开，现在是我们解决这个问题也是我们与社区合作应对气候变化影响的时机。生活在投资不足地区的 BIPOC 社区已经发声并倡导关键的环境正义问题，例如需要清洁空气、拓展绿色空间和减少污染；我们可以采取紧急措施，更快地减轻气候变化的影响，尤其是在最容易受到气候变化影响的社区。

持续采取行动的机会

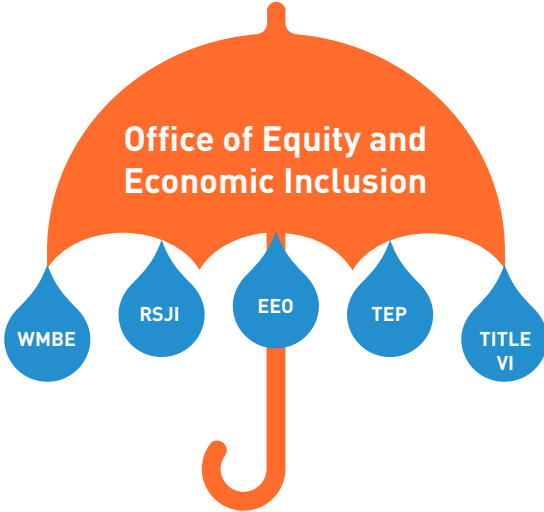
总而言之，SDOT 对 2020 年危机的应对是一年以来多方面努力的一部分，这些努力旨在让这座城市成为一个对所有人都更美好的地方，尤其是对于那些被政府排斥和投资不足的社区。与全国许多其他城市一样，这些不平等现象的种子多年前就已经播下，但现在有机会采取行动。认识到这些不公平现象并不是什么新鲜事，反而可以帮助我们重新制定应对措施和流程，确保 BIPOC 和弱势社区从市政府的投资中受益，并可能减轻过去的错误，同时确保不再重蹈覆辙。

附录 4：SDOT 现有的公平工作和努力

目前，SDOT 正在开展各种以公平为重点的努力，以作为我们全市承诺和专注实践的一部分，并将 RSJI 的价值观和反种族主义原则纳入我们的日常工作。

西雅图市政府种族与社会正义计划 (RSJI)

西雅图种族与社会正义计划 (RSJI) 是市政府消除种族差异和实现种族平等的承诺。在 SDOT 内部，RSJI 的使命是提升归属感，并以公平意识为中心，结束我们交通系统和就业过程中的压迫、种族主义和种族偏见。在交通公平框架的指导下，SDOT 的变革团队在 SDOT 的各个方面都优先推崇种族平等和以人为本的文化。



SDOT 公平和经济包容办公室 (OEEI)

为了进一步巩固我们对公平的承诺，SDOT 在部门内设立了公平和经济包容办公室 (OEEI)。OEEI 位于交通部长办公室。

公平与经济包容办公室 (OEEI) 负责领导规划、促进和推进公平与多样性的战略愿景和领导力，并领导 SDOT 实现可量化的改进。OEEI 通过内部倡导和与 SDOT 变革团队的合作促进和维护 SDOT 的公平。OEEI 包含多个业务组合：

- **女性少数族裔企业 (Women Minority Owned Business Enterprises, WMBE) 计划：** WMBE 计划是增加西雅图市政府内合同公平的政策工具。它植根于西雅图种族与社会正义计划、西雅图市政法规 20.42 和行政命令 2010-05、2014-03、2019-06。WMBE 计划特别关注女性和少数族裔拥有的企业，因为这些企业在市政府合同中的代表性明显不足。市政府的 WMBE 计划在每个部门内实施。SDOT WMBE 计划由 SDOT WMBE 顾问实施和管理。SDOT WMBE 计划力图通过内部宣传、政策和培训，以及在外与公司共享资源和信息以促进社区内的外展，进而于 SDOT 内部促进对 WMBE 的支持来消除障碍。



- **种族与社会正义计划 (RSJI)**：种族与社会正义计划 (RSJI) 是西雅图市政府消除种族差异和实现种族平等的承诺。OEEI 内的 RSJI 顾问与 SDOT 变革团队合作，并作为主题专家帮助变革团队制定变革战略。
- **交通公平**：该计划提供安全的、环境可持续的、无障碍和可负担的交通选择，支持黑人、原住民和有色人种 (BIPOC) 社区、低收入社区、移民和难民社区、残障人士、无家可归或居无定所的群体、LGBTQIA+ 群体、妇女和女孩、青年和老年人在充满活力和健康的社区中蓬勃发展，并减轻种族差异和流离失所的影响。
- **第六章**：根据经修订的 1964 年《民权法案》第六章和 1990 年美国残疾人法案，以及适用的联邦和地方法律，西雅图市政府不

分种族、肤色、国籍、残障、性别、年龄，运营其计划、服务、就业、合同或活动。此外，当基于性取向、性别认同、信仰、宗教、血统、政治意识形态、荣退军人或军人身份、参与第 8 节计划、母亲母乳喂养的项目、公共场所使用服务性动物、城市就业和合同提供计划、服务、或活动时，西雅图市政府禁止歧视的发生。

- **平等就业机会 (EEO)**：SDOT 致力于打造一个以尊严和尊重公平对待所有员工、求职者、志愿者和承包商的工作场所。SDOT 不容忍基于性取向、性别认同、信仰、宗教、血统、政治意识形态、荣退军人或军人身份和/或其他受保护阶层的歧视、骚扰或报复。所有员工都了解西雅图市政府 EEO 政策的意图和原则。

员工资源组 (ERG)

SDOT 员工资源组 (ERGs) 努力促进各级组织和领导力发展，为员工建立内部支持系统，并在工作场所维护多样性、公平性和包容性。ERGs 将 SDOT 的不同部门整合在一起，跨越级别和单位，以实现整个 SDOT 的目标。ERGs 还被证明可以提高员工的幸福感、敬业度和组织内的文化氛围。

SDOT 的 ERGs 的共同总体目标是使 SDOT 成为更好的工作场所。通过共同努力，SDOT 的 POCA 促进并起草了 SDOT 部长“黑人的命也是命”

(Black Lives Matter) 的官方声明内容，并将继续参与优先考虑组织内部和西雅图市政府黑人和有色人种的声音。

SDOT ERGs 包括：

- **黑人员工支持团队 (BEST)** - SDOT 的黑人员工支持团队是一个核心小组，其支持制定 SDOT 的员工公平议程，并特别关注 SDOT 黑人员工的观点。
- **RISE API** - RISE API 代表亚太岛民为包容、团结和公平而集会 (Rally for Inclusion, Solidarity, and Equity, Asia Pacific Islanders)。SDOT 的 RISE API 是一个核心小组，该小组为 SDOT 的 API 员工提供一个安全的空间来分享经验、学习新技能、促进其成员的进步，并为他们的同事提供资源。活动包括演讲者研讨会、分享会和社交活动。
- **拉丁裔** - SDOT 的拉丁裔核心小组旨在建立跨机构以及整个市政府和地区的社区和联系，为成员提供专业发展机会，并支持更大的拉丁裔社区，包括非营利组织、社区组织和当地企业。
- **反种族主义白人盟友 (Anti-Racist White Allies)** - SDOT 的反种族主义白人盟友是 SDOT 员工的核心小组，他们认同为白人身份，并通过培养种族扫盲技能，建立韧性和策略，以及就白人和种族主义进行艰难的对话来消除种族主义。

致谢

交通公平框架开发团队

Annya Pintak, 交通公平经理 / TE-IDT 联合主席, SDOT 公平与经济包容办公室

Radcliffe Dacanay, 首席规划师/TE-IDT、SDOT 政策与规划联合主席

Cherry Cayabyab, KAYA strategik, LLC

交通公平工作组成员

SDOT 交通公平部门内部团队 (TE-IDT)

Michele Domingo, SDOT 公平与经济包容办公室经理

Kristen Simpson, TE 执行赞助商, SDOT 办公室主任

Naomi Doerner, 前 SDOT 交通公平经理

交通公平框架贡献者

Belen Herrera, Nathalie Salazar, Margo Dawes, Jess Kim, Chisaki Muraki-Valdovinos, Allison Schwartz, Viviana Garza, Salma Siddick, Stephen Barham, SDOT RSJI 变革团队

交通公平框架审查组

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

特别感谢以下合作伙伴和利益相关者在整个交通公平框架开发过程中的支持

Leslie Potts, 合伙人, KAYA strategy, LLC

Sokuntea Ok, 社区部 (DON) 社区联络员

金县交通局

西雅图市政府社区部

西雅图市政府永续发展与环境办公室

西雅图市政府规划与社区发展办公室

SDOT 非常感谢市长办公室、SDOT 领导层、市议会、社区领袖以及市政府和合作机构的工作人员, 他们全力支持交通公平框架的发展, 请恕我们无法在此一一列举。

西雅图交通部

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