

MÔ HÌNH CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

Phần I: Giá Trị & Chiến Lược





NỘI DUNG

- 4 **Thư từ Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT**
- 5 **Thư Ủng Hộ từ Nhóm Nội Bộ (IDT) về Công Bằng Giao Thông Vận Tải và Nhóm Change Team Phụ Trách RSJI của SDOT**
- 6 **Bảng Chú Giải Thuật Ngữ Chính**
- 10 **Tóm Tắt**
- 13 **Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải Phần I: Giá Trị & Chiến Lược**
- 24 **Cơ Hội và Khuyến Nghị**
 - 24 Các Khuyến Nghị của TEW về Cấu Trúc Dài Hạn của SDOT Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải
 - 25 Cơ Hội cho Sự Điều Phối của Thành Phố, Toàn Quận và Khu Vực
- 27 **Phụ Lục**
 - 28 Phụ Lục 1: Thiết Lập Bối Cảnh và Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải Quá Trình Phát Triển
 - 33 Phụ Lục 2: Bối Cảnh Trong Quá Khứ và Hiện Tại: Khu Vực Gạch Đỏ (Redlining) và Chỉnh Trang Đô Thị tại Seattle
 - 38 Phụ Lục 3: Các Sự Kiện Hiện Tại của Năm 2020: Sự Bất Bình Đẳng về chủng tộc, COVID-19 và Biến Đổi Khí Hậu
 - 40 Phụ Lục 4: Công Việc và Nỗ Lực về Sự Công Bằng Hiện Có của SDOT
- 43 **Cảm Tạ**

THƯ TỪ NHÓM LÀM VIỆC VỀ CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI CỦA SDOT

Kính gửi SDOT, Lãnh Đạo Thành Phố và các Đối Tác Cộng Đồng/các Bên Liên Quan

Được phục vụ trong Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Workgroup, TEW) thực sự là một hành trình thú vị, và chúng tôi rất vui mừng khi được đồng sáng tạo ra Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Framework, TEF) đầu tiên của SDOT. TEW là một cơ hội để cung cấp cho các cộng đồng mà từ trước đến nay không được tham gia và có tiếng nói trong các quá trình lập kế hoạch chiến lược và chính sách. Tài liệu này là một bước quan trọng trong việc giải quyết sự bất bình đẳng về giao thông và sự bất công mà người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC) và các cộng đồng dễ bị tổn thương đã trải nghiệm, và chúng tôi rất vinh dự khi có một nền tảng để đóng góp các chiến lược bình đẳng do cộng đồng hướng dẫn để tạo ra mô hình này.

Quan điểm của chúng tôi về giao thông vận tải là toàn diện, trong đó giao thông vận tải không chỉ đơn giản là cách di chuyển con người hoặc hàng hóa, mà là một phần của hệ sinh thái đóng góp lớn hơn vào cuộc sống và sinh kế của cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương. Tất cả các yếu tố và động lực được xác định cho sự công bằng là những lĩnh vực chính góp phần tạo ra một hệ thống giao thông vận tải công bằng. Các động lực này không chỉ riêng biệt mà đều liên quan đến nhau.

Chúng tôi tin rằng công bằng giao thông vận tải được nhấn mạnh bởi hai yếu tố cơ bản: **Sự Tham Gia của Cộng Đồng và Ra Quyết Định, Tính Minh Bạch và Trách Nhiệm Giải Trình**. Xây dựng lòng tin của cộng đồng và các mối quan hệ là chìa khóa để thiết lập công bằng giao thông vận tải. Sự tham gia và cách đưa ra quyết định chân thực và có chủ đích của cộng đồng phải được thực hiện với tính minh bạch và có trách

nhiệm giải trình để đánh giá tác động và xác định xem liệu sự bất bình đẳng từ trước đến nay có đang được thay đổi hay không.

Tám động lực của chiến lược công bằng được xác định là các thành phần chính của công bằng giao thông vận tải:

- **Độ An Toàn**
- **Các Lựa Chọn Đi Lại và Giao Thông**
- **Tiếp Cận Phương Tiện Giao Thông Công Cộng**
- **Cơ Sở Hạ Tầng, Quy Hoạch và Bảo Trì**
- **Sử Dụng Đất Đai, Nhà Ở và Chuyển Khỏi Nơi Ở**
- **Phát Triển Kinh Tế**
- **Giao Thông Vận Tải Bình Đẳng**

Mặc dù một số động lực này có thể nằm trong tầm ngắm truyền thống của các nhà lập kế hoạch và kỹ sư giao thông vận tải - những chiến lược này đòi hỏi sự phối hợp chặt chẽ của đối tác nội bộ và ngoại bộ để cung cấp một hệ thống giao thông công bằng toàn diện để tất cả mọi người cùng phát triển.

Cuộc khủng hoảng **do đại dịch COVID-19 gây ra** đã làm trầm trọng thêm những bất bình đẳng này và có các tác động không cân xứng đến cộng đồng BIPOC của chúng ta. Chúng tôi đã đưa ra các phân tích và khuyến nghị dựa vào cộng đồng của chúng ta về các điểm giao nhau của sự công bằng, sức khỏe cộng đồng và giao thông vận tải.

Chúng tôi cam kết sẽ tương tác với các đối tác cộng đồng và chính phủ để tạo ra các tác động công bằng. Chúng tôi cùng nhau làm việc cho công bằng giao thông vận tải thông qua sự hợp tác liên tục và gửi các đề xuất của chúng tôi cho SDOT để tạo ra tầm nhìn và những thay đổi cấu trúc dài hạn.

Đoàn kết,
Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải

THƯ ỦNG HỘ TỪ NHÓM NỘI BỘ (IDT) VỀ CÔNG BẰNG GIAO VẬN TẢI VÀ NHÓM CHANGE TEAM PHỤ TRÁCH ĐỀ XUẤT VỀ CÔNG BẰNG XÃ HỘI VÀ CHỦNG TỘC (RSJI) CỦA SỞ GIAO THÔNG SEATTLE (SDOT)

Kính gửi SDOT, Lãnh Đạo Thành Phố và các Đối Tác Cộng Đồng/các Bên Liên Quan

Với sự vinh dự và có mục tiêu, Nhóm Change Team của SDOT và Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải liên kết để hỗ trợ và ủng hộ việc tạo ra, sứ mệnh, và việc thực hiện Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải.

Từ đầu những năm 2000, Thành Phố Seattle đã nhận ra rằng các vấn đề về công bằng xã hội và chủng tộc đòi hỏi nỗ lực tổ chức tập thể của các nhà hoạt động cộng đồng và các tác nhân thay đổi trong chính phủ. Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc (Race and Social Justice Initiative, RSJI) được đưa ra dưới thời Thị Trưởng Greg Nickels vào năm 2004 và đã được xác nhận lại bởi mọi thị trưởng tuyên thệ nhậm chức kể từ đó. Bộ luật quan trọng này đã đưa Seattle trở thành một trong những thành phố đầu tiên trong cả nước cam kết xóa bỏ chế độ phân biệt và bất bình đẳng về chủng tộc trong chính quyền thành phố.

Cùng với các sở ban ngành khác của thành phố, Sở Giao Thông Seattle (SDOT) có **Nhóm Change Team** để thúc đẩy sự cam kết của thành phố đối với RSJI và phát triển các tác nhân thay đổi trong tổ chức. Nhóm Change Team của SDOT tìm cách xác định và giải quyết những điểm bất bình đẳng vẫn tồn tại trong phạm vi hoạt động của SDOT để chúng tôi với tư cách là nhân viên của thành phố có thể phục vụ công chúng một cách tốt hơn.

Với nguồn gốc từ RSJI, Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT vào năm 2019 đã triệu tập **Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (TEW)**, một nhóm làm việc của cộng đồng được trả thù lao, để đưa ra các khuyến nghị cho Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải đầu tiên của sở. SDOT cũng thành lập một nhóm nhân viên nội bộ được gọi là **Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Intradepartmental Team, TE-IDT)**, với các đại diện từ mỗi bộ phận để giúp nhóm

TEW làm quen với công việc của SDOT, cung cấp phản hồi trong quá trình phát triển Mô Hình và xây dựng hỗ trợ cho Mô Hình giữa lãnh đạo và nhân viên của SDOT.

Cùng nhau, Nhóm Change Team và Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải bao gồm hàng chục nhân viên từ khắp tổ chức, những người có chung niềm đam mê để tạo ra những thay đổi và cam kết thúc đẩy sự bình đẳng.

Chúng tôi hiểu rằng nhiều sự bất bình đẳng tồn tại trong hệ thống giao thông của chúng ta và những nơi khác là kết quả trực tiếp của việc không đầu tư của nhiều thế hệ, loại trừ pháp lý, phủ nhận tình trạng con người, và bạo lực phân biệt chủng tộc đối với các cộng đồng người Da Đen, người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC). Là một nhóm nhân viên năng động và đa dạng về chủng tộc đang sống hoặc làm việc tại Seattle, chúng tôi cùng tham gia với các thành viên cộng đồng trong Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải với quyết tâm là gieo những hạt giống mà sẽ mang lại bóng mát mà các thế hệ tương lai có thể tận hưởng. Chúng tôi tự hào về vai trò công dân của mình và coi đó là trách nhiệm của chúng tôi trong việc quan tâm đến các yêu cầu của cộng đồng.

Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải đưa ra một lộ trình dựa trên nhu cầu và tầm nhìn của cộng đồng để biến hệ thống giao thông vận tải của chúng ta thành một tài sản thực sự công bằng dành cho những cư dân dễ bị tổn thương nhất và không được đầu tư. Thông qua những nỗ lực liên kết của Nhóm Change Team, Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải, và ban lãnh đạo và nhân viên của SDOT, chúng tôi mong muốn tích hợp các chiến lược và chiến thuật thực hiện được nêu trong Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải vào công việc của chúng tôi.

Đoàn kết,
Nhóm Change Team của SDOT
Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải

BẢNG CHÚ GIẢI THUẬT NGỮ CHÍNH

Trách nhiệm: Đáp ứng nhu cầu và mối quan tâm của những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi các vấn đề quý vị đang giải quyết, đặc biệt là đối với các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC) và những người từ trước đến nay ít được đại diện trong quy trình dân sự.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle, Bộ Công Cụ cho Công Bằng Chủng Tộc (City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

Các chiến lược chống di dời: Nhấn mạnh sự ổn định của cộng đồng khi đối mặt với áp lực do việc chỉnh trang đô thị và phải di dời đi nơi khác khi phát triển một cộng đồng và/hoặc vùng lân cận. Các chiến lược chống di dời tập trung vào việc cải thiện và đầu tư vào các cộng đồng mà không cần phải đẩy họ ra nơi khác, đặc biệt là tập trung vào các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC), những người đã từng bị ảnh hưởng nặng nề nhất trong lịch sử khi quy trình chỉnh trang đô thị xảy ra ở Seattle.

BIPOC: BIPOC là viết tắt của Người Da Đen, Người Bản Địa, và tất cả Người Da Màu (BIPOC). Đó là một thuật ngữ để thể hiện những trải nghiệm riêng và cụ thể về việc phân biệt chủng tộc và khả năng phục hồi mà các cộng đồng Người Da Đen/Châu Phi và Người Bản Địa đã phải đối mặt trong cấu trúc chủng tộc ở Hoa Kỳ. BIPOC là một thuật ngữ vừa tôn vinh tất cả người da màu và vừa tạo cơ hội để nâng cao tiếng nói của các cộng đồng này.

Nguồn: Race Forward, Moving the Race Conversation Forward

Di dời: Khi cư dân hiện tại, hoặc các doanh nghiệp hoặc các tổ chức khác phải di chuyển khỏi nơi cư trú hoặc địa điểm hiện tại của họ đi nơi khác mặc dù họ không muốn làm như vậy:

- **Di dời vật chất** là kết quả của những việc như trục xuất, mua lại, phục hồi, hoặc phá dỡ bất động sản hoặc sự hết hạn của các hợp đồng nhà ở có giá hợp lý dựa trên thu nhập.
- **Di dời do kinh tế** xảy ra khi cư dân và doanh nghiệp không còn đủ khả năng chi trả vì tiền thuê hoặc chi phí gia tăng và phải chuyển đi nơi khác.
- **Di dời do văn hóa** xảy ra khi mọi người di chuyển vì hàng xóm và các doanh nghiệp có liên quan đến văn hóa của họ đã phải rời khỏi khu vực đó, hoặc khi chính các doanh nghiệp hoặc tổ chức liên quan đến văn hóa cũng chuyển đi nơi khác.

Nguồn: Dự Án Di Dời Đô Thị của UC Berkeley (UC Berkeley Urban Displacement Project)

Bình Đẳng và Công Bằng: Bình đẳng là thước đo của sự giống nhau. Sự công bằng là thước đo trong việc đối xử, tiếp cận cơ hội và kết quả công bằng giữa các chủng tộc, giới tính, giai cấp, và các động lực khác. Sự khác biệt này rất quan trọng. Chúng ta thường nghe rằng để có được sự bình đẳng, chúng ta phải đối xử với mọi người như nhau (bình đẳng); tuy nhiên, khi chúng ta nhận ra di sản của việc phân biệt chủng tộc được thể chế hóa và có cấu trúc, chúng ta hiểu rằng những người và cộng đồng khác nhau cần các nguồn lực hỗ trợ khác nhau (công bằng). Để có được sự công bằng, chúng tôi cung cấp các nguồn lực hỗ trợ cụ thể và riêng biệt để giúp mọi người và cộng đồng đáp ứng được các nhu cầu cơ bản và phát huy hết tiềm năng của họ. Sự giống nhau không phải lúc nào cũng là công bằng nếu nhóm bị áp bức vẫn bị thiệt thòi.

Nguồn: Ellany Kayce. Thành Viên của Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải.

Người Bản Địa: Là các nhóm tự quyết về mặt văn hóa và chính trị có quyền tự quyết ở Bắc Mỹ, Hawaii, và các đảo Thái Bình Dương bắt đầu từ trước khi thành lập Hoa Kỳ.

Nguồn: Người Bản Địa: Thuật Ngữ để Đánh Giá Khí Hậu Quốc Gia Lần Thứ Tư (Indigenous Peoples: Terminology for the Fourth National Climate Assessment)

Phân biệt chủng tộc cá nhân: Phán đoán trước, thiên vị, định kiến về một cá nhân hoặc một nhóm người dựa trên chủng tộc. Các tác động của phân biệt chủng tộc đối với các cá nhân bao gồm người da trắng tiếp thu đặc quyền và người da màu tiếp thu sự áp bức.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle, Bộ Công Cụ cho Công Bằng Chủng Tộc (City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

Phân Biệt Chủng Tộc Theo Thể Chế: Các chương trình, chính sách hoặc thủ tục có lợi cho người da trắng và gây tổn hại cho người da màu, thường là vô tình hoặc vô ý.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle, Bộ Công Cụ cho Công Bằng Chủng Tộc (City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

LGBTQIA+: Là từ viết tắt phổ biến của Cộng Đồng Đồng Tính Nữ, Đồng Tính Nam, Song Tính, Toàn Tính, Chuyển Giới, Phi Nhị Nguyên Giới, Đa Dạng Tính, Liên Giới Tính, Vô Giới, Vô Tính, và Đồng Minh.

Nguồn: Đại Học Illinois tại Springfield, Dịch Vụ Sinh Viên về Giới Tính và Xu Hướng Tính Dục (University of Illinois Springfield, Gender and Sexuality Student Services)

Kế Hoạch Dài Hạn: Quy trình để tạo ra một tầm nhìn cho tương lai bao gồm các mục tiêu, chiến lược, và các hành động sẽ được thực hiện.

Đa Phương Thức: Đề cập đến những cách khác nhau mà mọi người sử dụng hệ thống giao thông của chúng ta, chẳng hạn như đi bộ, đi xe đạp, sử dụng phương tiện giao thông công cộng, hoặc lái xe tải hoặc ô tô cá nhân. Nó cũng có thể đề cập đến một hành trình sử dụng nhiều phương thức để đi lại, chẳng hạn như đi bộ đến trạm xe buýt và sau đó bắt xe buýt để đến điểm đến cuối cùng của quý vị. Phần lớn các chuyến đi cá nhân sẽ sử dụng nhiều phương thức đi lại cùng lúc.

Không Gian Công Cộng: Các địa điểm mở cửa và cho phép mọi người có thể tiếp cận, bao gồm cả quyền có lối đi của công chúng (ví dụ: đường phố, vỉa hè, quảng trường, công viên, và trung tâm mua bán không thuộc sở hữu tư nhân).

Công bằng chủng tộc: Khi các cơ hội về xã hội, kinh tế và chính trị không được dự đoán dựa trên chủng tộc của một người.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle, Bộ Công Cụ cho Công Bằng Chủng Tộc (City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

Bất bình đẳng chủng tộc: Khi chủng tộc của một người có thể dự đoán được các cơ hội và kết quả về xã hội, kinh tế và chính trị của họ.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle, Bộ Công Cụ cho Công Bằng Chủng Tộc (City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

Quyền Có Lối Đi: Một dải đất được thiết lập hợp pháp với mục đích chính là cho công cộng để được sử dụng bởi người đi bộ và xe cộ.

Phân Biệt Chủng Tộc: Định kiến, phân biệt đối xử với một người thuộc chủng tộc khác dựa trên niềm tin rằng chủng tộc của mình là thượng đẳng hơn. Định Kiến Chủng Tộc + Sức Mạnh Hệ Thống = Phân Biệt Chủng Tộc.

Nguồn: Standard Dictionary; Formula Source: Dr. Robin DiAngelo.



RSJI: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc (RSJI) của Thành Phố Seattle là một nỗ lực trên toàn thành phố nhằm chấm dứt tình trạng phân biệt chủng tộc được thể chế hóa và sự chênh lệch dựa trên chủng tộc trong chính quyền Thành Phố. RSJI được xây dựng dựa trên hoạt động của phong trào dân quyền và những nỗ lực không ngừng của các cá nhân và nhóm người ở Seattle nhằm chống lại nạn phân biệt chủng tộc. Mục tiêu dài hạn của Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc là thay đổi hệ thống cơ bản mà đã tạo ra sự chênh lệch dựa trên chủng tộc trong cộng đồng của chúng ta và giúp đạt được sự bình đẳng về chủng tộc.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle (City of Seattle Race and Social Justice Initiative)

SDOT: Sở Giao Thông Seattle (Seattle Department of Transportation)

Phân Biệt Chủng Tộc Theo Hệ Thống: Sự tác động lẫn nhau của các chính sách, thực tiễn và chương trình của nhiều thể chế dẫn đến những kết quả và điều kiện bất lợi cho cộng đồng người da màu so với cộng đồng người da trắng và điều đó xảy ra trong bối cảnh điều kiện lịch sử và văn hóa phân biệt chủng tộc.

Nguồn: Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố Seattle, Bộ Công Cụ cho Công Bằng Chủng Tộc (City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

Khu Vực Chưa Hợp Nhất: Các khu vực này bao gồm các khu vực hiện không được sát nhập vào Thành Phố Seattle hoặc thành phố khác nhưng nằm trong Quận King - bao gồm White Center, Skyway, Riverton-Boulevard Park, và East Renton Highlands.

Cộng Đồng Dễ Bị Tổn Thương: Các cộng đồng trước đây và hiện tại đã bị các tổ chức chính phủ xóa bỏ, cố ý loại trừ và/hoặc không được đầu tư. Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải và Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT bao gồm:

- Cộng đồng BIPOC
- Cộng đồng có thu nhập thấp
- Dân số nhập cư và tị nạn
- Cộng đồng người bản địa
- Người khuyết tật
- Người thuộc cộng đồng LGBTQIA+
- Những người đang trải qua tình trạng vô gia cư hoặc không có nơi ở cố định
- Phụ nữ và các nhóm dân số xác định là phụ nữ
- Thiếu niên
- Người lớn tuổi
- Những cá nhân trước đây đã từng bị giam giữ
- Các khu vực đã phải di dời đi nơi khác và/hoặc có rủi ro cao về việc phải di dời

BIỂU ĐỒ VỀ QUYỀN LỰC GIỮA CÁC CÁ NHÂN VÀ NHÓM NGƯỜI (POWER DYNAMICS)

Phân Loại Nhận Dạng Xã Hội	Nhóm Xã Hội có Đặc Quyền	Nhóm Xã Hội Bờ Rìa	Nhóm Xã Hội bị Nhắm Tới	Thành Kiến với Quyền Lực/Phân Biệt Đối Xử
Chủng Tộc	Người Da Trắng	Hai Chủng Tộc/Đa Chủng Tộc	Người Châu Á, Người Da Đen, Người Latinh, Người Bản Địa	Phân Biệt Chủng Tộc
Giới Tính	Được chỉ định là Nam Giới khi mới sinh	Liên Giới Tính	Được chỉ định là Nữ Giới khi mới sinh	Phân Biệt Giới Tính
Giới	Người Theo Quy Chuẩn Giới (Người Hợp Giới), Xác Định là Nam hoặc Nữ	Giới Tính Không Rõ Ràng, Phi Nhị Nguyên Giới, Vô Giới	Người Chuyển Giới, Phi Nhị Nguyên Giới, Liên Giới, Giới Tính Không Rõ Ràng, Vô Giới	Hội Chứng Kỳ Thị Người Chuyển Giới (Transphobia)/Đàn Áp Người Chuyển Giới
Xu Hướng Tính Dục	Dị Tính Luyến Ái	Lưỡng Tính, Đa Dạng Tính, Đồng Tính Nữ, Đồng Tính Nam, Giới Tính chưa Xác Định, Vô Tính/ Không Có Cảm Xúc Lãng Mạn, Đa Ái	Lưỡng Tính, Đa Dạng Tính, Đồng Tính Nữ, Đồng Tính Nam, Giới Tính chưa Xác Định, Vô Tính/ Không Có Cảm Xúc Lãng Mạn, Đa Ái	Dị Tính Luyến Ái, Chứng Sợ Đồng Tính
Địa Vị/Tầng Lớp Xã Hội	Tầng Lớp Giàu Có, Thượng Lưu	Tầng Lớp Trung Lưu	Tầng Lớp Lao Động, Nghèo, Thu Nhập Thấp	Phân Biệt Giai Cấp
Khả Năng/Khuyết Tật	Người Có Khả Năng Tạm Thời	Người sống với Khuyết Tật Tạm Thời và/hoặc Khuyết Tật “Vô Hình”	Người sống với Khuyết Tật (thường có thể xác định được về mặt thể chất)	Ableism (Phân Biệt Đối Xử với Người Khuyết Tật)
Tôn Giáo	Đạo Tin Lành, Cơ Đốc Giáo	Công Giáo La Mã (lịch sử), Tâm Linh	Do Thái, Hồi Giáo, Ấn Độ Giáo, Vô Thần	Không Khoan Dung/ Đàn Áp Tôn Giáo
Tuổi/Thế Hệ	Người Lớn (35-55 tuổi)	Thanh Niên (25-35 tuổi)	Người Cao Tuổi (55 tuổi trở lên) và Thanh Thiếu Niên/ Trẻ Em (25 tuổi trở xuống)	Phân Biệt Tuổi Tác

Lưu ý - Quý vị không thể vào một nơi với tư cách MỘT danh tính hoặc một phần của chính bản thân quý vị. Tất cả các danh tính của quý vị đều được hoạt động cùng một lúc. Trải nghiệm của quý vị dựa trên sự tác động lẫn nhau của danh tính của bản thân trong nhiều khía cạnh do áp bức xã hội.

Nguồn: Office of Equity (Văn Phòng Công Bằng), Đại Học Colorado, Matrix of Oppression

TÓM TẮT

Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Framework, TEF) là một tầm nhìn do cộng đồng hướng dẫn, đóng vai trò là tài liệu hướng dẫn của Sở Giao Thông Seattle (SDOT) khi xem xét các ưu tiên công bằng đối với các chính sách, chương trình và dự án có ảnh hưởng nhiều nhất đến các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC), và các cộng đồng mà trước đây và hiện tại không được chính phủ đầu tư. Những người này bao gồm những người có thu nhập thấp, người tị nạn, người nhập cư, người khuyết tật, người thuộc cộng đồng LGBTQIA+, những người trải qua tình trạng vô gia cư hoặc không có chỗ ở ổn định, phụ nữ và những người xác định là nữ giới, thanh niên, người lớn tuổi, những người từng bị giam giữ, và những cộng đồng có nguy cơ cao phải di dời.

TEF dành cho những người có quyền quyết định của SDOT, nhân viên, các bên liên quan, đối tác, và cộng đồng nói chung để sử dụng như một lộ trình hợp tác tạo ra một hệ thống giao thông công bằng. Được xây dựng từ Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc (Race and Social Justice Initiative, RSJI) của Thành Phố Seattle, Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải (TEF) giúp giải quyết những sự bất bình đẳng tồn tại trong hệ thống giao thông của chúng ta do chế độ phân biệt chủng tộc. Chìa khóa để bắt đầu xóa bỏ những bất bình đẳng trong giao thông vận tải mà các cộng đồng phải trải qua là kết hợp mô hình công bằng chủng tộc trong các chính sách và hoạt động của chính phủ.

Chúng tôi đã bắt đầu quá trình phát triển TEF vào mùa xuân năm 2019 và bao gồm:

- Nhân viên SDOT, được dẫn dắt bởi Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT, với sự tham gia của Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Intradepartmental Team, TE-IDT)

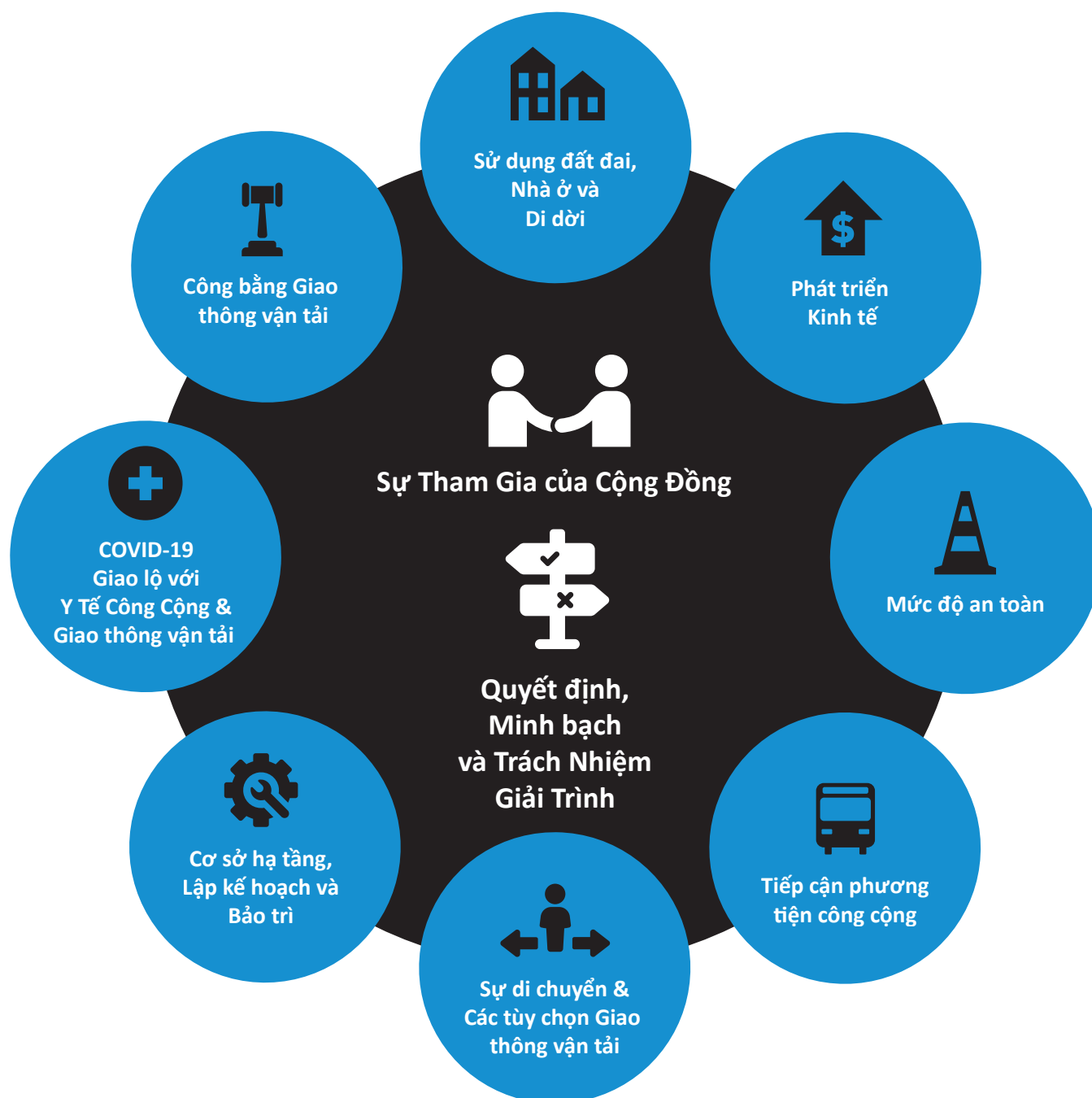
- Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (TEW), như được mô tả bên dưới
- KAYA strategik LLC, cơ quan tư vấn doanh nghiệp do phụ nữ thiểu số làm chủ (WMBE)

Tập trung tiếng nói của những người bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi sự bất bình đẳng trong giao thông vận tải, TEW được phụ trách cung cấp SDOT với các khuyến nghị về chiến lược công bằng để đưa vào mô hình. TEW bao gồm 10 thành viên cộng đồng có liên kết cá nhân và nghề nghiệp với các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC) và với các cộng đồng mà chính phủ không đầu tư. Các thành viên TEW được nhận tiền thù lao để ghi nhận giá trị của sự tham gia của họ.

Các thành viên của TEW đã xác định hai yếu tố cơ bản cho chiến lược công bằng và tám động lực chiến lược. Mỗi yếu tố cơ bản bao gồm một tuyên bố giá trị và các chiến lược được đề xuất. Các chiến lược này được phát triển bởi các thành viên TEW với phản hồi được tổng hợp từ quá trình tiếp cận cộng đồng do TEW dẫn đầu để xác minh các chiến lược công bằng được đề xuất với cộng đồng.

Trong năm 2021, SDOT và TEW tiếp tục đồng phát triển hợp phần kế hoạch thực hiện cho TEF đồng thời thu hút sự tham gia của cộng đồng và các sở, ban, ngành giao thông vận tải khác của Thành phố nếu có liên quan. Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT cũng tiếp tục cung cấp hỗ trợ nâng cao năng lực cho TEW khi nhóm hợp tác với SDOT về một cấu trúc và tầm nhìn dài hạn cho TEW.

CƠ CẤU CÔNG BẰNG VỀ GIAO THÔNG VẬN TẢI





MÔ HÌNH CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

PHẦN I: GIÁ TRỊ & CHIẾN LƯỢC

Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải (TEF) bao gồm các chiến lược công bằng được xác định và đồng phát triển bởi các thành viên của Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (TEW). TEW đã xác định hai yếu tố cơ bản cho chiến lược và tám động lực chiến lược công bằng là trụ cột để đạt được công bằng về giao thông vận tải; họ tập trung tiếng nói của các cộng đồng BIPOC và những cộng đồng mà trước đây và hiện tại không được chính phủ đầu tư vào.

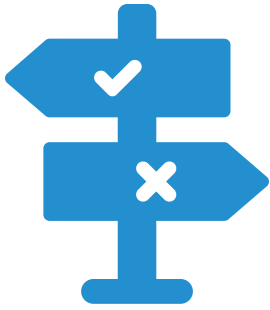


Sự Tham Gia của Cộng Đồng

Tuyên Bố về Giá Trị của TEW về Sự Tham Gia của Cộng Đồng: Chúng tôi tin rằng sự tham gia của cộng đồng là một quá trình xây dựng mối quan hệ toàn diện và luôn tiếp diễn. Trong đó sự hợp tác và đối tác với các tổ chức và cá nhân cộng đồng là điều cần thiết cho các chiến lược tiếp cận và tương tác có liên quan đến văn hóa của cộng đồng và cá nhân bị ảnh hưởng nhiều nhất do sự phân biệt chủng tộc theo thể chế và hệ thống.

Các Chiến Lược Công Bằng của TEW về Sự Tham Gia của Cộng Đồng

- **1 – Sự Tham Gia của Cộng Đồng là Thông Lệ Tiêu Chuẩn:** Kết hợp sự tham gia của cộng đồng như một thông lệ tiêu chuẩn của SDOT và có một vòng phản hồi với cộng đồng BIPOC bị ảnh hưởng và các cộng đồng dễ bị tổn thương bao gồm liên tục báo cáo phản hồi, cập nhật, và giáo dục. Một quá trình tham gia thành công bao gồm sự minh bạch về cách các hành động của cộng đồng đã tác động đến các kết quả tích cực.
- **2 – Nâng Cao Năng Lực:** Trước khi tiếp cận cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, hãy xem xét mức độ tham gia có ý nghĩa mà SDOT đang tìm cách để cung cấp sự hỗ trợ nâng cao năng lực cho các tổ chức cộng đồng và các cá nhân BIPOC để thực hiện sự tham gia của cộng đồng trong quan hệ đối tác với SDOT. Nâng cao năng lực bao gồm cung cấp hỗ trợ kinh phí, hỗ trợ kỹ thuật, hướng dẫn dự án và xây dựng kiến thức cho cộng đồng để điều hướng mạng lưới và hệ thống giao thông.
- **3 – Quan Hệ Đối Tác và Thực Hành Nội Bộ:** Tạo mối quan hệ đối tác liên tiếp và nhận hướng dẫn từ các tổ chức cộng đồng và các thành viên cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương về cách tham gia phù hợp và có ý nghĩa về mặt văn hóa; điều này bao gồm việc SDOT thừa nhận và tự giáo dục về các giá trị từ Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Thành Phố về cách phân biệt chủng tộc theo thể chế có tác động đến sự bất bình đẳng trong giao thông.
- **4 – Xây Dựng Lòng Tin và Tạo Thời Gian:** Lập kế hoạch và tạo thời gian cho sự tham gia của cộng đồng ở tất cả các giai đoạn của dự án của SDOT, bao gồm cả giai đoạn lập kế hoạch để cung cấp thông tin cho các cộng đồng bị ảnh hưởng và thu thập thông tin phản hồi để xác định dự án. Xây dựng lòng tin với các cộng đồng trước đây và hiện tại không được chính phủ đầu tư bằng cách cho họ tham gia vào đầu quá trình và trong suốt quá trình lặp đi lặp lại của giai đoạn dự án, đồng thời cung cấp các công cụ giáo dục để cộng đồng có thể dễ dàng hiểu và tham gia đầy đủ vào quá trình tương tác.



Ra Quyết Định, Tính Minh Bạch và Trách Nhiệm Giải Trình

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Việc Ra Quyết Định, Tính Minh Bạch và Trách Nhiệm

Giải Trình: Chúng tôi tin rằng việc ra quyết định một cách minh bạch và toàn diện trong dự án công bằng giao thông vận tải có nghĩa là thông tin phải dễ dàng tiếp cận về mặt văn hóa, và phải tập trung vào tiếng nói của cộng đồng BIPOC và những cộng đồng đã bị cố tình loại trừ để những cộng đồng này có thể tham gia vào quá trình tiếp cận người dân.

Các Chiến Lược Công Bằng của TEW về Việc Ra Quyết Định, Tính Minh Bạch và Trách Nhiệm Giải Trình

- **1 – TEW:** Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Workgroup, TEW) được thể chế hóa trong SDOT như một cơ quan cố vấn thường trực để hướng dẫn bộ thực hiện các bước tích cực nhằm đưa ra các quyết định thấu đáo, toàn diện và công bằng. Các thành viên TEW phải được trả thù lao và bao gồm các thành viên cộng đồng được xác định là BIPOC và những thành viên từ các cộng đồng đã từng bị chính phủ loại trừ.
- **2 – Đại Diện:** Ban lãnh đạo, lực lượng lao động và ban cố vấn của SDOT phản ánh sự đa dạng của cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, những người đã và đang đến Thành Phố Seattle để làm việc, thờ phượng, vui chơi, học tập, và sinh sống; điều này bao gồm việc nuôi dưỡng một lực lượng lao động bao gồm các cộng đồng đã phải di dời khỏi thành phố và từ các khu vực chưa hợp nhất. Sự đại diện của nhân viên SDOT, ban lãnh đạo và ban cố vấn là rất quan trọng để đảm bảo các kinh nghiệm sống và quan điểm từ cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương được đưa vào quá trình ra quyết định.
- **3 – Lãnh Đạo:** Sự lãnh đạo của SDOT không chỉ phải phản ánh sự đa dạng của các cộng đồng BIPOC mà còn phải thể hiện niềm tin cốt lõi hướng tới sự bình đẳng chủng tộc, có trách nhiệm giải trình và tận dụng vị thế của mình để xóa bỏ chế độ phân biệt chủng tộc và bất bình đẳng trong giao thông.
- **4 – Văn Hóa Minh Bạch:** Thừa nhận và cam kết khắc phục những bất bình đẳng trong hệ thống giao thông vận tải đã ảnh hưởng đến cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, đồng thời xây dựng lại lòng tin bằng cách tạo ra một văn hóa minh bạch bao gồm truyền thông phù hợp với văn hóa, giáo dục cộng đồng về các quy trình ra quyết định của chính phủ và đặt ra những kỳ vọng thực tế cho cả SDOT và cộng đồng.
- **5 – Dữ Liệu:** Phối hợp đánh giá dữ liệu và chia sẻ dữ liệu minh bạch giữa các cơ quan giao thông vận tải để đảm bảo rằng cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương không phải chịu gánh nặng không tương xứng và các quyết định sáng suốt liên quan đến việc chi tiêu doanh thu được đưa ra nhằm mang lại lợi ích tích cực cho cộng đồng.
- **6 – Công Cụ Công Bằng:** Xây dựng từ Bộ Công Cụ cho Công Bằng của RSJI và với sự hướng dẫn của Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải giúp tạo ra danh sách kiểm tra công bằng cho SDOT như một công cụ để đảm bảo các dự án tuân theo và bao gồm mô hình tham gia cộng đồng toàn diện đáp ứng được hướng dẫn của RSJI.



CÁC ĐỘNG LỰC CHIẾN LƯỢC CÔNG BẰNG

Sử Dụng Đất Đai, Nhà Ở và Chuyển Khỏi Nơi Ở

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Việc Sử Dụng Đất, Nhà Ở và Di Dời: Chúng tôi tin rằng các lựa chọn trong việc sử dụng đất đai và nhà ở phải hỗ trợ và giảm bớt các rào cản cho những người có thu nhập thấp, cộng đồng BIPOC, cộng đồng người khuyết tật, và các gia đình sống trong thành phố. Lập kế hoạch dài hạn phải giảm thiểu các tác động bất lợi ngắn hạn mà sự phát triển nhanh chóng và không được kiểm soát có thể gây ra cho các cộng đồng BIPOC có thu nhập thấp, những người trước đây và hiện tại đến thành phố Seattle để làm việc, thờ phượng, vui chơi, học tập, và sinh sống. Chúng tôi tin rằng các chính sách quy hoạch đô thị phải có trách nhiệm với các cộng đồng BIPOC trong Đề Xuất Phát Triển Công Bằng của Thành Phố

Các Chiến Lược Công Bằng của TEW về Việc Sử Dụng Đất, Nhà Ở và Di Dời:

- **1 – Nhà Ở Giá Rẻ:** Do các chính sách phân biệt chủng tộc được tổng hợp cùng với sự tăng trưởng của khu vực, các chính sách phân vùng toàn diện phải giải quyết tình trạng thiếu nhà ở giá rẻ và rủi ro phải di dời mà cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương phải trải qua.
- **2 – Giảm Thiểu Tăng Trưởng Giao Thông Vận Tải:** Vì tăng trưởng giao thông vận tải là chất xúc tác thúc đẩy sự di dời của cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, các chính sách chống di dời phải được đặt lên hàng đầu trong dự án quy hoạch đô thị và kế hoạch giao thông.
- **3 – Tùy Chọn cho Giao Thông Công Cộng và Tư Nhân:** Khi lập kế hoạch phát triển, cần phải có sự liên kết các chiến lược giữa các nhóm làm việc, ban cố vấn và ủy ban trên toàn Thành Phố để đảm bảo cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương có quyền tiếp cận công bằng với các phương tiện giao thông công cộng và tư nhân khi sự phát triển diễn ra trong khu vực địa phương của họ.
- **4 – Định Hướng dựa trên Đề Xuất Phát Triển Công Bằng (Equitable Development Initiative, EDI) và Công Bằng Giao Thông (Transportation Equity, TE):** Kết quả của mối quan hệ đối tác liên tiếp và liên kết dựa trên các chiến lược và mục tiêu của Ban Cố Vấn Phát Triển Công Bằng của Thành Phố và Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải, đặc biệt vì nó liên quan đến các yếu tố thúc đẩy sự bình đẳng.
- **5 – Phát Triển Theo Định Hướng về Công Bằng Giao Thông Công Cộng (Equitable Transit Oriented Development, ETOD):** Phát triển theo định hướng về công bằng giao thông công cộng cần ưu tiên các lựa chọn nhà ở giá rẻ cho cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, những người có mối quan hệ trước đây và hiện tại với các khu vực có nhiều rủi ro do việc tăng trưởng và di dời không tương xứng.
- **6 – Quy Hoạch Khu Phố:** Quy hoạch khu phố mà có sự tham gia đóng góp ý kiến từ cộng đồng phải được các sở, ban, ủy ban và ngành quy hoạch và phát triển đô thị tư nhân chấp nhận và đưa vào quá trình ra quyết định về mặt thể chế.
- **7 – Môi Trường Lành Mạnh:** Tham gia vào Đề Xuất Công Bằng và Môi Trường Thành Phố, ưu tiên và đầu tư vào các dịch vụ giao thông công cộng và các dự án thúc đẩy môi trường và cộng đồng lành mạnh bằng cách kết nối cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương với không gian xanh mà mọi người có thể dễ dàng tiếp cận. Điều này bao gồm công viên, đường mòn đi bộ, đường phố lễ hội, và các không gian khác.

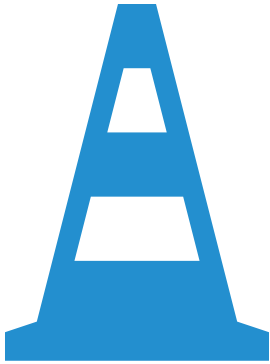


Phát Triển Kinh Tế

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Phát Triển Kinh Tế: Chúng tôi tin rằng hệ thống giao thông của chúng ta phải thúc đẩy tính lưu động về kinh tế, tiếp cận cơ hội, và kết nối để phát triển các khu dân cư lành mạnh và an toàn, đồng thời tạo điều kiện tiếp cận công bằng cho cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương.

Các Chiến Lược Công Bằng về Phát Triển Kinh Tế của TEW:

- **1 – Phát Triển và Tăng Trưởng Giao Thông Vận Tải:** Vì tăng trưởng giao thông vận tải là chất xúc tác thúc đẩy sự di dời của cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, nên sự phát triển cần được thúc đẩy để mở rộng nhiều lựa chọn về nhà ở giá rẻ và cơ hội việc làm cho cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, do đó giảm tác động đến các tài sản hiện có của khu phố.
- **2 – Thúc Đẩy Cơ Hội:** Thúc đẩy các cơ hội kinh tế cho cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương và tăng cường các điểm nhấn văn hóa cộng đồng nhằm mục đích cung cấp khả năng tiếp cận dịch vụ giáo dục, đào tạo có chất lượng và các công việc có mức lương đủ sống.
- **3 – Phòng Ngừa:** Tạo ra một mô hình lưu động đầu tư vào việc ngăn chặn việc di dời dân cư, thương mại và văn hóa và cung cấp các con đường kinh tế cho những người đã phải di dời quay trở lại.
- **4 – Vận Hành và Phát Triển Mạnh Mẽ :** Đảm bảo rằng các doanh nghiệp nhỏ hiện tại của cộng đồng BIPOC có thể hoạt động và phát triển chống lại các tác động của sự tăng trưởng phát triển liên quan đến việc mở rộng giao thông vận tải.
- **5 – Phương Tiện Giao Thông Giá Rẻ:** Ưu tiên đầu tư vào giao thông vận tải hiệu quả và giá rẻ để hỗ trợ cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng.
- **6 – Tài Sản Văn Hóa Địa Phương:** Giảm các rào cản để các doanh nghiệp nhỏ, mới và hiện tại, của cộng đồng BIPOC có thể hoạt động, phát triển mạnh và giúp xây dựng tài sản văn hóa địa phương.

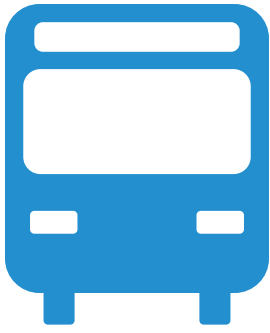


Độ An Toàn

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Sự An Toàn: Chúng tôi tin rằng hệ thống giao thông của chúng ta phải an toàn cho mọi người bất kể tuổi tác, khả năng, địa điểm, thu nhập, ngôn ngữ, chủng tộc và/hoặc cách họ chọn để đi lại.

Các Chiến Lược Công Bằng về Sự An Toàn của TEW:

- **1 – Dữ Liệu Định Tính:** Phát triển các cách thức toàn diện và phù hợp về mặt văn hóa để thu thập dữ liệu định tính về sự an toàn cho phương tiện giao thông công cộng và vận chuyển với ý thức và/hoặc nhận thức về an toàn cảm xúc, tinh thần và thể chất từ các cộng đồng dễ bị tổn thương bao gồm người cao tuổi, người khuyết tật và cộng đồng BIPOC.
- **2 – Tài Trợ cho Vía Hè:** Tìm hiểu và thực hiện các nguồn thu lũy tiến để tài trợ cho chương trình khôi phục vỉa hè trên toàn thành phố để Thành Phố có thể đảm nhận trách nhiệm bảo trì và tái thiết lớn hơn, đồng thời tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng dành cho người đi bộ trong các khu vực gạch đỏ (redlining) và có sự bất bình đẳng. Điều này bao gồm mục tiêu đầu tư vào các nhóm dân cư và cộng đồng BIPOC chính ở Rainier Valley, Lake City, Central District và các khu vực khác có nhu cầu người đi bộ cao và từ trước đến nay chưa được đầu tư, và làm việc với Quận King để khuyến khích người đi bộ ở các khu vực giáp ranh với Seattle.
- **3 – Thông Tin Liên Lạc Khẩn Cấp:** Trong các tình huống khẩn cấp, hãy đảm bảo thông tin quan trọng về sự an toàn và các dịch vụ giao thông được thông báo kịp thời và bao gồm thông tin liên lạc giữa các cộng đồng đa dân tộc và đa văn hóa.
- **4 – Cải Thiện Giao Lộ:** Sự an toàn cho người đi bộ phải được ưu tiên khi xây dựng và duy trì lối băng qua đường được đánh dấu và các cải tiến khác về lối băng qua đường, bao gồm ở các khu vực gần trường học, trung tâm cộng đồng và trung tâm người cao niên, cơ sở y tế, và các địa điểm có nhiều cộng đồng dễ bị tổn thương.
- **5 – Tiếp Cận các Bên Liên Quan:** Tạo ra một hệ thống cộng đồng để chia sẻ thông tin và hợp tác về các mối quan tâm và vấn đề an toàn với các bên liên quan từ các cộng đồng dễ bị tổn thương.



Tiếp Cận Phương Tiện Giao Thông Công Cộng

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Tiếp Cận Phương Tiện Giao Thông Công Cộng:

Chúng tôi tin tưởng vào một hệ thống phương tiện giao thông công cộng có thể dễ dàng tiếp cận, giá rẻ, toàn diện, tôn trọng thời gian của mọi người và có nguồn lực hỗ trợ công bằng.

Các Chiến Lược Công Bằng về Tiếp Cận Phương Tiện Giao Thông Công Cộng của TEW:

- **1 – Các Rào Cản về Phương Tiện Giao Thông Công Cộng :** Giải quyết các rào cản mà cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương phải trải qua trên phương tiện giao thông công cộng từ quan điểm toàn diện, điều này bao gồm chi phí tài chính, tuyến đường có sẵn, kinh nghiệm khi sử dụng dịch vụ và các bất bình đẳng khác ảnh hưởng đến cộng đồng.
- **2 – Tính Đủ Điều Kiện:** Sửa đổi và mở rộng tính đủ điều kiện hiện có để cung cấp sự hỗ trợ cho phương tiện giao thông công cộng để giảm bớt sự bất bình đẳng.
- **3 – Thông Tin Liên Lạc:** Đầu tư vào các phương thức truyền thông dễ dàng tiếp cận và dành riêng cho cộng đồng liên quan đến các thay đổi hoặc tác động của dịch vụ giao thông công cộng; điều này bao gồm việc kết hợp nhiều tùy chọn có thể truy cập bằng ngôn ngữ cũng như các nền tảng kỹ thuật số và phi kỹ thuật số.
- **4 – Tìm Đường (Wayfinding):** Tìm đường, thông tin và giáo dục về phương tiện giao thông công cộng phải toàn diện và dễ tiếp cận, bao gồm giải quyết vấn đề về khả năng dễ sử dụng, khả năng chuyển ngữ và ngôn ngữ hình ảnh phổ dụng.
- **5 – Nguồn Tài Trợ Dài Hạn:** Hệ thống giao thông công cộng là một dịch vụ quan trọng phải nhất quán và có các giải pháp tài trợ lâu dài để không gây thêm gánh nặng cho các cộng đồng có thu nhập thấp.



Các Lựa Chọn Đi Lại và Giao Thông

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Các Lựa Chọn Đi Lại và Giao Thông: Chúng tôi tin rằng cần phải có nhiều phương án đi lại và giao thông với giá rẻ và dễ tiếp cận cho tất cả mọi người đặc biệt là những người dễ bị tổn thương nhất.

Các Chiến Lược Công Bằng của TEW về Các Lựa Chọn Đi Lại và Giao Thông:

- **1 – Nhu Cầu Đi Lại:** Tạo các chiến lược đa phương thức tập trung vào cách cộng đồng BIPOC và các cá nhân và cộng đồng dễ bị tổn thương có thể dễ dàng tiếp cận các dịch vụ giao thông này; tích hợp đa phương thức nên phù hợp hơn với nhu cầu đi lại cụ thể trong cộng đồng.
- **2 – Công Suất Lề Đường:** Các cách thức sáng tạo để tăng khu vực trả khách linh hoạt và khả năng đậu xe trên toàn thành phố cho các doanh nghiệp nhỏ, cơ quan dịch vụ xã hội, trung tâm chăm sóc trẻ em, cơ sở chăm sóc sức khỏe và cá nhân bị khuyết tật.
- **3 – Tiếp Cận Trung Tâm Thành Phố:** Việc tiếp cận trung tâm thành phố một cách công bằng đòi hỏi phải xem xét kỹ hơn các lựa chọn giao thông hợp lý mà người dân có thu nhập thấp và tầng lớp lao động có thể dễ dàng tiếp cận bằng nhiều cách.
- **4 – Tiền Phạt và Vi Phạm Liên Quan Đến Phương Tiện Giao Thông Công Cộng:** Đưa ra các phương án thực thi không trừng phạt và/hoặc không phạt tiền đối với các khoản phạt và vi phạm liên quan đến phương tiện giao thông công cộng có thể gây tổn hại đáng kể đến cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương.
- **5 – Dặm Đầu/Dặm Cuối:** Tiếp tục đầu tư vào các kết nối cho chặng đầu/chặng cuối và ưu tiên khả năng tiếp cận hợp lý cho các cộng đồng dễ bị tổn thương khi các dịch vụ giao thông công cộng được mở rộng.
- **6 – Giảm Thiểu Tắc Nghẽn và Ô Nhiễm Không Khí:** Giảm thiểu việc chạy xe một mình bằng cách tạo ra các chiến lược sáng tạo, bình đẳng và khuyến khích sự tham gia của cộng đồng để giảm thiểu tắc nghẽn và ô nhiễm không khí, phù hợp với Đề Xuất Công Bằng và Môi Trường của Thành Phố.

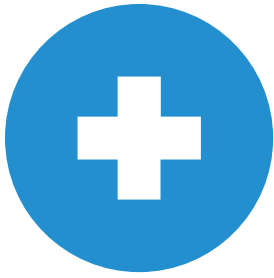


Cơ Sở Hạ Tầng, Quy Hoạch và Bảo Trì

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Cơ Sở Hạ Tầng, Lập Quy Hoạch và Bảo Trì: Chúng tôi tin rằng các giải pháp cho cơ sở hạ tầng, quy hoạch và bảo trì cần được thúc đẩy bởi dữ liệu định lượng và định tính đã được thu thập một cách công bằng, và các giải pháp nên đến từ đối thoại giữa khu vực công và tư nhân.

Các Chiến Lược Công Bằng của TEW về Cơ Sở Hạ Tầng, Lập Quy Hoạch và Bảo Trì

- **1 – Tham Gia Lập Ngân Sách:** Phương pháp tiếp cận cho việc lập ngân sách có sự tham gia về cách để đầu tư tất cả doanh thu cho các dự án giao thông vận tải thiết yếu; kế hoạch này nên bao gồm các thước đo để ra quyết định và ưu tiên tăng cường phân bổ cho dịch vụ bảo trì.
- **2 – Cơ Sở Hạ Tầng Công Bằng:** Các chính sách về phương tiện giao thông công cộng và vận chuyển phải tập trung vào con người nhằm mục đích đưa ra các quyết định về cơ sở hạ tầng một cách công bằng; điều này bao gồm giảm thiểu chi phí của các nhóm dân cư có thu nhập thấp và tầng lớp lao động.
- **3 – Tính Minh Bạch của Dữ Liệu:** Các phương pháp minh bạch về cách dữ liệu được sử dụng để đưa ra quyết định liên quan đến việc cung cấp các tùy chọn cho dịch vụ giao thông vận tải (đa phương thức) và chia sẻ quyền ưu tiên cho luồng giao thông và làn đường đi lại trước khi thay đổi đường và cảnh quan khu phố.
- **4 – Thách Thức Ngắn Hạn/Trung Hạn/Dài Hạn:** Tạo cơ hội cho các nhà lãnh đạo doanh nghiệp từ khu vực công và tư nhân cùng với các bên liên quan trong cộng đồng để giải quyết các thách thức liên quan đến cơ sở hạ tầng ngắn hạn và dài hạn, cũng như lập kế hoạch cho các nhu cầu và ưu tiên của cộng đồng BIPOC.
- **5 – Tương Tác:** Tham gia với ban lãnh đạo cộng đồng trước và trong khi bắt đầu lập kế hoạch cho cơ sở hạ tầng trước khi đưa ra các quyết định quan trọng mà không thể chỉnh sửa.
- **6 – Dịch Vụ COVID-19:** Xác định các dịch vụ hoặc thông lệ đã được thực hiện trong lúc phản ứng với đại dịch COVID-19 và đánh giá tính khả thi của việc tiếp tục các dịch vụ này; điều này bao gồm xem xét việc sử dụng dữ liệu cho các mục đích ra quyết định.
- **7 – Giảm Ô Nhiễm Không Khí:** Giảm chất lượng không khí kém bằng cách xác định các hoạt động xây dựng và bảo trì thân thiện với môi trường ở cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, những người phải chịu ô nhiễm không tương xứng.
- **8 – Tập Trung Vào Không Gian Công Cộng dành cho Cộng Đồng:** Tạo thêm không gian công cộng được thiết kế để có thể dễ dàng tiếp cận với phương tiện giao thông công cộng khi có các cuộc tụ họp cộng đồng. Những không gian này nên được tạo ra bằng cách sử dụng một mô hình lấy cộng đồng làm trung tâm, dựa trên chuyên môn của cộng đồng trong tất cả các giai đoạn của quá trình thiết kế.

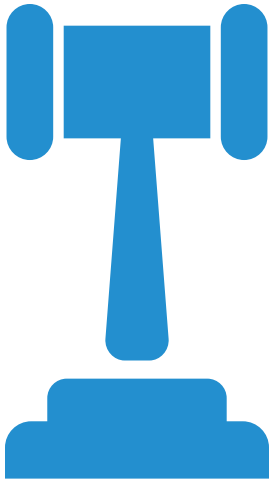


COVID-19 - Liên Kết với Y Tế Công Cộng & Giao Thông Vận Tải

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về COVID-19: TEW nhận thấy COVID-19 có tác động không tương xứng đến cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương, do đó, nguồn tài trợ cần được thay đổi để đảm bảo về sự an toàn, bảo vệ và giáo dục. Chúng tôi tin tưởng vào một thông điệp thống nhất và hành động bao gồm giáo dục, tiếp cận cộng đồng và an toàn, đồng thời khôi phục niềm tin trong việc sử dụng phương tiện giao thông công cộng.

Các Chiến Lược Công Bằng của TEW về COVID-19:

- **1 – Tiếp Cận và Giáo Dục:** Phát triển các chiến lược tiếp cận và giáo dục có sự phối hợp và đáp ứng về mặt văn hóa với các đối tác của y tế công cộng để đảm bảo các cộng đồng tiếp cận mạng lưới đa phương tiện mà SDOT và các đối tác giao thông đang liên tục làm cho hệ thống giao thông có thể an toàn cho COVID-19. Điều này nên bao gồm các chiến lược cụ thể như:
 - i. Lệnh đeo khẩu trang
 - ii. Kết hợp các hướng dẫn tốt nhất về việc giãn cách xã hội
 - iii. Tăng cường vệ sinh tất cả các cơ sở và phương tiện giao thông vận tải
- **2 – PPE:** Cung cấp PPE (thiết bị bảo vệ cá nhân) như khẩu trang và vệ sinh trong không gian công cộng bao gồm tất cả các tuyến giao thông công cộng trong khu vực, chẳng hạn như nhưng không giới hạn ở xe buýt, đường sắt nhẹ, trạm phương tiện giao thông công cộng, bãi đậu xe và các không gian giao thông vận tải khác có lượng người đi bộ cao.
- **3 – Quy Trình An Toàn:** Tăng cường xét nghiệm COVID-19 và đảm bảo các quy trình an toàn có hiệu quả đối với các nhân viên giao thông có tiếp xúc trực tiếp, những người tiếp xúc với công chúng, bao gồm các nhân viên điều hành, nhân viên bảo trì và nhân viên giao thông vận tải thông qua các nỗ lực hợp tác với y tế công cộng địa phương và chính quyền giao thông vận tải.
- **4 – Khả Năng Tiếp Cận Khác:** Tạo và thực hiện các giải pháp thay thế khác để tiếp cận phương tiện giao thông công bằng cho các cộng đồng có thu nhập thấp và an toàn với COVID-19, chẳng hạn như miễn phí và không tiếp xúc.
- **5 – Cộng Đồng Phụ Thuộc vào Phương Tiện Giao Thông Công Cộng:** Duy trì và mở rộng các tuyến đường để phục vụ các cộng đồng phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi COVID-19.
- **6 – Các Điểm Đến Quan Trọng:** Xem xét, sửa đổi và duy trì các tuyến đường giao thông công cộng để bao gồm các điểm đến quan trọng như trung tâm giữ trẻ ban ngày, cơ quan chăm sóc sức khỏe và dịch vụ xã hội, cơ sở giáo dục, cơ sở dành cho thanh niên và người cao tuổi.
- **7 – Không Gian Công Cộng:** Trong và sau thời kỳ COVID-19, tiếp tục tạo, phát triển và thực hiện các đường phố thành không gian công cộng để hỗ trợ cuộc sống con người, tăng cường tiếng nói của cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương; mở rộng việc sử dụng đường phố công cộng như nguồn tài nguyên được dùng chung và nơi nâng cao năng lực cộng đồng.



Công Bằng trong Giao Thông Vận Tải

Tuyên Bố Giá Trị của TEW về Công Bằng trong Giao Thông Vận Tải: Chúng tôi tin rằng phương tiện đi lại phải có giá rẻ, dễ tiếp cận và đó là quyền cơ bản của tất cả mọi người. Chúng tôi tin rằng luật giao thông và hình phạt cũng là kết quả của sự phân biệt chủng tộc về mặt thể chế đã có lịch sử gây ra tổn hại, chết chóc và đói nghèo cho các cộng đồng BIPOC của chúng ta. Chúng ta cũng phải tiến tới việc hợp pháp hóa phương tiện giao thông bằng cách thiết kế lại các luật hiện hành và thực hiện các chính sách không trừng phạt.

Chiến Lược Công Bằng cho Công Lý Giao Thông Vận Tải của TEW:

- **1 – Hệ Thống Cộng Đồng:** Tạo ra một hệ thống mới về an toàn cho cộng đồng không tập trung vào hình phạt và cung cấp dịch vụ liên kết với các cộng đồng để hỗ trợ thay vì hình sự hóa hoặc kéo dài các chu kỳ bất bình đẳng chủng tộc mà cộng đồng BIPOC phải trải qua.
- **2 – Chính Sách Giao Thông Vận Tải:** Tạo và sửa đổi các chính sách về giao thông vận tải để có một mô hình chống phân biệt chủng tộc và hợp pháp hóa với mục tiêu là thiết lập một hệ thống giao thông vận tải công bằng và bình đẳng.
- **3 – Các Giải Pháp Phi Tài Chính Khác:** Phát triển các giải pháp phi tài chính khác cho các vi phạm về luật giao thông và giá vé, chẳng hạn như các lựa chọn cho hoạt động phục vụ cộng đồng, để giải quyết chu kỳ đói nghèo và gánh nặng tài chính ảnh hưởng đến cộng đồng BIPOC, những người có thu nhập thấp và tầng lớp lao động.

CƠ HỘI VÀ KHUYẾN NGHỊ

TEF tạo cơ hội để điều chỉnh các chiến lược và nâng cao công việc vì sự bình đẳng trên toàn thành phố, quận, và khu vực vì để đạt được công bằng giao thông vận tải cần đòi hỏi sự hợp tác và phối hợp của các sở, cơ quan giao thông vận tải và các bên liên quan của Thành Phố. Ngoài ra, việc tiếp tục tiếp cận với các cộng đồng BIPOC và các cộng đồng bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi sự bất bình đẳng trong giao thông vận tải nên là một thực tiễn lâu dài trong các cơ quan chính phủ.

CÁC KHUYẾN NGHỊ CỦA TEW VỀ CƠ CẤU DÀI HẠN CỦA NHÓM LÀM VIỆC VỀ CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI CỦA SDOT

Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Workgroup, TEW) khuyến nghị rằng TEW trở thành một cơ quan tư vấn được tài trợ cố định trong SDOT. TEW hình dung sự hợp tác và đối tác liên tục với SDOT như một cách để thúc đẩy cộng đồng ủng hộ công bằng trong giao thông vận tải. Sự hợp tác lâu dài này sẽ không chỉ mở rộng vai trò của TEW trong các lĩnh vực chính mà còn đảm bảo sự cam kết bền vững để tạo ra các kết quả công bằng hơn cho các cộng đồng BIPOC và các nhóm dân cư dễ bị tổn thương khác.

Công việc này đòi hỏi một quá trình tương tác với cộng đồng chất lượng và có chủ đích. TEW muốn trở thành một phương tiện hữu hình mà cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương có thể sử dụng để nâng cao nhận thức, tìm ra giải pháp và hành động về các vấn đề ảnh hưởng đến cuộc sống và sinh kế của họ. Sự hiện diện của TEW sẽ tăng cường trách nhiệm giải trình của SDOT với cộng đồng và đồng thời liên tục tăng cường năng lực của SDOT đối với các mối quan hệ đối tác cộng đồng mới. Các mối quan hệ này sẽ củng cố khả năng của SDOT trong việc tiếp tục thực hiện các bước tích cực và đầy đủ thông tin nhằm tạo ra một hệ thống

giao thông vận tải công bằng hơn thông qua sự tương tác chu đáo và toàn diện, phân bổ nguồn lực hỗ trợ, hoạch định chính sách và đa dạng lực lượng lao động.

TEW là một liên minh của các cá nhân và cộng đồng BIPOC để giúp thúc đẩy, gia tăng, và nâng cao công bằng giao thông vận tải, tập trung vào cách giải quyết các vấn đề ảnh hưởng đến các cộng đồng đã và đang bị chính phủ tước quyền. TEW ủng hộ và chịu trách nhiệm trước các thành viên cộng đồng của họ; và thừa nhận rằng việc liên tục có các đối thoại cởi mở với các nhà hoạch định chính sách, các cơ quan đối tác về giao thông công cộng và nhân viên tiếp xúc trực tiếp ở cấp địa phương và tiểu bang là rất quan trọng về sự hiệu quả trong công việc của chúng tôi. Điều này bao gồm Hội Đồng Thành Phố, Thị Trưởng và Thống Đốc.

TEW đặc biệt khuyến nghị SDOT tiếp tục trả thù lao cho các thành viên TEW vì chuyên môn về cộng đồng của họ. Khoản thù lao này nên được cung cấp cho bất kỳ thành viên TEW về vai trò tư vấn nào được yêu cầu bởi bất kỳ bộ phận nào trong SDOT hoặc Thành Phố Seattle và nên được thương lượng với sự tham vấn và cộng tác của Văn Phòng Công Bằng và Kinh Tế Toàn Diện.

Những cam kết này sẽ:

1. Chứng minh rằng SDOT coi trọng thời gian và chuyên môn của các thành viên cộng đồng, những người đại diện cho các cộng đồng BIPOC và các cộng đồng mà từ trước tới nay không được chính phủ đầu tư.
2. Đóng vai trò hợp tác và có ảnh hưởng trong việc thực hiện Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải cũng như một cơ quan giám sát, đặc biệt là khi phát sinh các trường hợp không lường trước được có tác động không cân đối đến các cộng đồng BIPOC.

3. Báo hiệu cho các cộng đồng BIPOC và các nhóm dân số dễ bị tổn thương khác rằng họ có được sự ủng hộ từ những người trong cộng đồng hợp tác với SDOT.
4. Thừa nhận những thách thức mà SDOT đang phải đối mặt và nghĩa vụ của họ trong việc ứng phó với bối cảnh đang thay đổi một cách công bằng.
5. Giúp TEW dễ dàng hợp tác và hỗ trợ các nỗ lực của các cơ quan khác do cộng đồng định hướng như Hội Đồng Công Bằng của King County Metro trong việc đảm bảo sự bình đẳng trong mạng lưới giao thông của chúng ta.
6. Tiếp tục xây dựng năng lực cộng đồng và trau dồi kỹ năng lãnh đạo của tất cả các thành viên TEW.

CƠ HỘI CHO SỰ ĐIỀU PHỐI CỦA THÀNH PHỐ, TOÀN QUẬN VÀ KHU VỰC

Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT bao gồm các chiến lược phối hợp và ra quyết định giữa SDOT, các sở ban ngành khác của Thành Phố và các cơ quan khu vực. Thành Phố cung cấp nhiều cơ hội để kết hợp các chiến lược từ Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải để thông báo các khuyến nghị về chính sách và đầu tư như Kế Hoạch Giao Thông Seattle, các nỗ lực phục hồi COVID-19 và công bằng khí hậu trên toàn Thành Phố. SDOT có vai trò trong việc sử dụng các chiến lược từ Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải để tác động đến sự thay đổi thông qua mối quan hệ của các bên liên quan trên toàn thành phố, quận và trong khu vực.

Các chiến lược về sự công bằng cho **Phát Triển Kinh Tế và Sử Dụng Đất, Nhà Ở và Di Dời** sẽ đòi hỏi sự hợp tác và phối hợp chặt chẽ hơn nữa giữa SDOT và các ban ngành của Thành Phố như Văn Phòng Kế Hoạch và Phát Triển Cộng Đồng (Office of Planning and Community Development, OPCD), Văn Phòng Bền Vững và Môi Trường (Office of Sustainability and the Environment, OSE), Sở Khu Dân Cư (Department of Neighborhoods, DON), Văn Phòng Nhà Ở (Office of Housing, OH), và Văn Phòng Phát Triển Kinh Tế (Office of Economic Development, OED).

Khuyến khích việc tiếp tục sự hợp tác giữa các nhân viên của SDOT, Đề Xuất Phát Triển Công Bằng (Equitable Development Initiative, EDI) của OPCD và Ban Cố Vấn Tạm Thời của EDI để điều chỉnh các giải pháp về giao thông vận tải và quy hoạch hệ thống với Đề Xuất Phát Triển Công Bằng của Thành Phố.

Ngoài ra, khuyến khích việc tiếp tục sự hợp tác giữa SDOT, Đề Xuất Công Bằng và Môi Trường OSE và Ủy Ban Công Lý Môi Trường (Environmental Justice Committee, EJC) của Thành Phố. Có cơ hội để điều chỉnh và phối hợp các chiến lược được đưa vào cả Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải và Chương Trình Công Bằng và Môi Trường để giải quyết chung các vấn đề môi trường và các mối quan tâm về công bằng khí hậu có thể ảnh hưởng đến cộng đồng BIPOC.

Sự quan hệ đối tác liên tiếp và có chủ đích với các cơ quan giao thông liên bang và tiểu bang trong khu vực như King County Metro (KCM) và Sound Transit cũng là chìa khóa để điều chỉnh và hoàn thành các chiến lược công bằng theo **An Toàn, Tiếp Cận Phương Tiện Giao Thông Công Cộng, Các Lựa Chọn Đi Lại và Giao Thông và Cơ Sở Hạ Tầng, Lập Kế Hoạch và Bảo Trì**. Tiếp tục tăng cường mối quan hệ đối tác và phối hợp thực hiện được khuyến nghị giữa SDOT, King County Metro, Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải và các Hội Đồng về Mô Hình Di Chuyển của King County Metro (KCM). Mô Hình Di Chuyển của KCM và Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT đã chia sẻ các mục tiêu và chiến lược công bằng trong đó nỗ lực phối hợp là rất cần thiết khi SDOT chuyển sang phần thực hiện xây dựng kế hoạch cho TEF.

Sự tham gia của SDOT trong Nhóm Mạng Lưới Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Network Group, TEN) bao gồm là tư cách thành viên với các nhân viên từ King County Metro, Sound Transit, Cảng Seattle, và Hội Đồng Khu Vực Puget Sound (Puget Sound Regional Council, PSRC). Diễn đàn này tạo cơ hội để đưa các chiến lược từ Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải vào một không gian nơi các cuộc trò chuyện trong khu vực liên quan đến vấn đề công bằng được bình luận. Nhóm TEN tập trung vào việc phát triển một mạng lưới về các nhà lãnh đạo công bằng giao thông vận tải trong toàn khu vực, những người dựa trên các giá trị công bằng chủng tộc.

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



PHỤ LỤC

Phụ Lục 1: Thiết Lập Bối Cảnh và Quy Trình Phát Triển Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải

Việc thành lập và phát triển Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải, Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải và Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT bắt nguồn từ các giá trị của Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc (Race and Social Justice Initiative, RSJI) của Thành Phố. Nói chung, những nỗ lực này tạo thành một thực tiễn ban đầu cho SDOT để xây dựng các mối quan hệ có chủ đích với cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương.

CHƯƠNG TRÌNH CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI CỦA SDOT

Năm 2004, Thành Phố Seattle đã thành lập Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc (RSJI) nhằm xóa bỏ sự chênh lệch về chủng tộc và thúc đẩy công bằng xã hội thông qua các chính sách, chương trình, và thực hành lập kế hoạch công bằng. Cam kết của Thành Phố đối với RSJI đã dẫn đến việc tạo ra một số chương trình và đề xuất công bằng trong những năm qua, bao gồm Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của Sở Giao Thông (SDOT) của Seattle, được thành lập vào năm 2017.

Tầm nhìn của SDOT là Seattle có một cộng đồng bình đẳng, được hỗ trợ công bằng bởi hệ thống giao thông đáng tin cậy và sứ mệnh của sở là xây dựng một hệ thống giao thông cung cấp khả năng tiếp cận các địa điểm và cơ hội một cách an toàn và với giá rẻ. SDOT thừa nhận rằng sự công bằng là một giá trị quan trọng và tin rằng phương tiện đi lại phải đáp ứng được nhu cầu của các cộng đồng da màu và những người thuộc mọi thu nhập, khả năng, và độ tuổi. Mục tiêu của chúng tôi là hợp tác với các cộng đồng để xây dựng một hệ thống giao thông công bằng về mặt chủng tộc và mặt xã hội.

Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT cung cấp chính sách toàn diện và tư vấn chiến lược về các hệ thống giao thông công bằng, an toàn, bền vững với môi trường, dễ tiếp cận và có giá rẻ để hỗ trợ các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC), dân số có thu nhập thấp, người khuyết tật,

và các cộng đồng khác mà trước đây và hiện tại không được chính phủ đầu tư. Các nguyên tắc của chương trình tập trung vào việc xây dựng lòng tin của cộng đồng thông qua sự tham gia và trách nhiệm giải trình, xóa bỏ sự chênh lệch về chủng tộc, và giảm thiểu tác động của việc di dời do sự bất bình đẳng trong giao thông vận tải.

Vào ngày 28 tháng 11 năm 2017, Thị Trưởng Durkan đã ban hành Lệnh Điều Hành để khẳng định sự cam kết của bà đối với RSJI, bao gồm cả công bằng giao thông vận tải. Vào ngày 2 tháng 1 năm 2018, Hội Đồng Thành Phố đã nhất trí thông qua Nghị Quyết 31773, cung cấp sự hỗ trợ cho công bằng giao thông và chỉ đạo SDOT tập hợp một ủy ban bao gồm các thành viên cộng đồng bị ảnh hưởng nhiều nhất bởi vấn đề bất bình đẳng trong giao thông vận tải.

NHÓM LÀM VIỆC VỀ CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI

Vào tháng 4 năm 2019, SDOT đã thành lập Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Workgroup, TEW), một nhóm gồm 10 thành viên cộng đồng được trả thù lao với các mối quan hệ cá nhân và nghề nghiệp với các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC) và các cộng đồng không được chính phủ đầu tư. Tất cả các Thành Viên của TEW đều nhận bản thân là người của cộng đồng BIPOC và có liên quan đến các tổ chức phi lợi nhuận, các tổ chức cộng đồng hoặc trong mạng lưới phục vụ các cộng đồng chưa được đầu tư ở Seattle-Quận King, bao gồm:

- Cộng đồng có thu nhập thấp
- Dân số nhập cư và tị nạn
- Cộng đồng người bản địa
- Người khuyết tật
- Người thuộc cộng đồng LGBTQIA+
- Những người đang trải qua tình trạng vô gia cư hoặc không có nhà ở ổn định
- Phụ nữ và những người xác định là phụ nữ
- Thiếu niên

- Người lớn tuổi
- Những cá nhân từng bị giam giữ
- Các khu vực đã phải di dời đi nơi khác và/hoặc có rủi ro cao về việc phải di dời

Các mục tiêu của TEW là:

- Xây dựng lòng tin của cộng đồng và quan hệ đối tác thông qua tính minh bạch và trách nhiệm giải trình giữa SDOT và các cộng đồng chưa được chính phủ đầu tư.
- Phát triển năng lực lãnh đạo và hiểu biết sâu hơn về SDOT và hệ thống giao thông.
- Học hỏi và chia sẻ sự am hiểu về các giá trị và ưu tiên cho công bằng giao thông vận tải.

Trong nhiệm kỳ 2019-2020, TEW đã hợp tác làm việc để đưa ra các khuyến nghị về công bằng do cộng đồng hướng dẫn để đưa vào Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Framework, TEF) đầu tiên của SDOT, một mô hình cho các mục tiêu và ưu tiên về công bằng giao thông vận tải của bộ.

Các thành viên cộng đồng sau đây đã phục vụ cho TEW:

- Amir Noir Soultin, Dịch Vụ Cộng Đồng Đông Phi (2021-hiện tại)
- An Huynh, Cơ Quan Bảo Tồn và Phát Triển Khu Phố Người Hoa-Khu Quốc Tế Seattle (2019-hiện tại)
- Analia Bertoni, Liên Lạc Viên Cộng Đồng của Sở Khu Dân Cư (Department of Neighborhoods, DON) (2019)
- César Garcia-Garcia, Tổ Chức Lake City Collective, Cựu Thành Viên của Ủy Ban Công Lý Môi Trường Thành Phố Seattle (Environmental Justice Committee, EJC) và Đại Diện của Ban Cố Vấn Đề Xuất Phát Triển Công Bằng (Equitable Development Initiative, EDI) của Thành Phố Seattle (2021-hiện tại)
- Christina Thomas, Rainier Valley Greenways* (2019-2020)
- Ellany Kayce, Bộ Lạc Duwamish* và Chương Trình Người Bản Địa Nakani (2020-hiện tại)
- Karia Wong, Trung Tâm Dịch Vụ Thông Tin Trung Quốc (Chinese Information Services Center, CISC) và Cựu Thành Viên Ủy Ban Tư Pháp Môi Trường (Environment Justice Committee, EJC) của Thành Phố Seattle (2019-hiện tại)

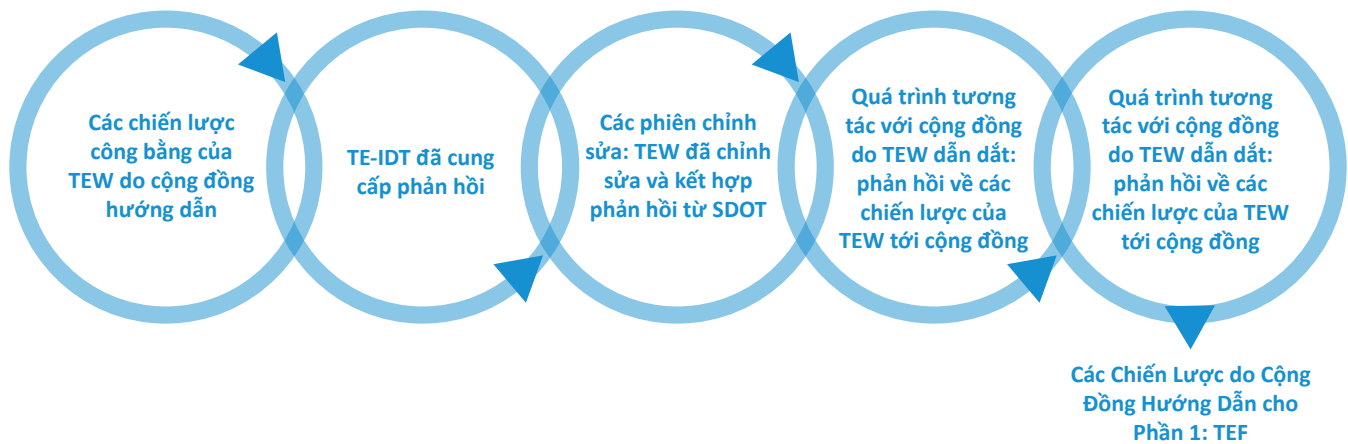
- Khatami Chau, Nhóm Giáo Dục Thúc Đẩy Thực Phẩm và Tính Bền Vững (2019-2020)
- Kiana Parker, Trung Tâm Học Tập Trải Nghiệm UW (2019-2020)
- Kristina Pearson, Bộ Lạc Duwamish Tribe* (2019-2020)
- Phyllis Porter, Rainier Valley Greenways * (2020-2021)
- Rizwan Rizwi, Dịch Vụ Nhà Ở Hồi Giáo và Đồng Chủ Tịch Danh Dự của TEW (2019-hiện tại)
- Chris Rhodes, Rainier Valley Corps (2019-2020)
- Steven Sawyer, Mạng Lưới Người Da Màu Chống AIDS (People of Color Against AIDS Network, POCAAN) và Đồng Chủ Tịch Danh Dự của TEW (2019-hiện tại)
- Sokunthea Ok, Liên Lạc Viên Cộng Đồng của Sở Khu Dân Cư (Department of Neighborhoods, DON) (2019-2021)
- Yordanos Teferi, Liên Minh Cộng Đồng Đa Văn Hóa và Đại Diện của Thành Phố Seattle, Ban Cố Vấn Đề Xuất Phát Triển Công Bằng (Equitable Development Initiative, EDI), Đồng Chủ Tịch của TEW (2019-hiện tại)
- Yu-Ann Youn, Trung Tâm UW Robinson dành cho Học Giả Trẻ và đại diện cho thanh niên (2021-hiện tại)

*Cho biết số ghế được chia sẻ giữa các thành viên chính và thay thế của TEW trong suốt nhiệm kỳ 2019-2020

TẬP TRUNG VÀO CỘNG ĐỒNG: QUY TRÌNH PHÁT TRIỂN MÔ HÌNH CÔNG BẰNG GIAO THÔNG VẬN TẢI (TEF)

Xây dựng mối quan hệ với các thành viên TEW là một thành phần quan trọng của quá trình phát triển TEF. Trong hơn một năm rưỡi, nhân viên của Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT đã tạo ra một nền văn hóa giao tiếp cởi mở, học hỏi, và gắn kết toàn diện với các thành viên TEW. Các Thành Viên TEW thường xuyên họp thành nhóm ít nhất một lần mỗi tháng trong suốt quá trình phát triển TEF, với sự hỗ trợ tham gia của nhân viên Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT và cơ quan tư vấn, KAYA strategik, một doanh nghiệp do phụ nữ thiểu số làm chủ (Women Minority Owned Business Enterprises Program, WMBE).

HÌNH 1. 2019-2020: QUY TRÌNH NHẬN PHẢN HỒI ĐỂ PHÁT TRIỂN TEF



Ngoài ra, SDOT đã thành lập Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Intradepartmental Team, TE-IDT), một nhóm nội bộ gồm các nhân viên SDOT với đại diện từ mỗi bộ phận để nâng cao công bằng giao thông vận tải trong bộ và hỗ trợ công việc của TEW trong suốt quá trình phát triển TEF.

Danh mục đầu tư và lực lượng lao động của SDOT rất lớn, với hơn 1,000 nhân viên trên toàn sở và mười bộ phận. TE-IDT là một chiến lược tổ chức nội bộ để giúp hiểu rõ hơn về sự công bằng sẽ hoạt động ra sao trong nhiều danh mục đầu tư của SDOT, đồng thời tạo ra một quy trình nhận phản hồi để các thành viên TEW có thể nhận được hướng dẫn về chiến lược công bằng của họ khi các khuyến nghị đang được phát triển.

Một phần quan trọng của sự tham gia chân thực từ cộng đồng là cung cấp các công cụ và kiến thức cần thiết cho các thành viên cộng đồng để họ thành công trong khả năng tư vấn cho Thành Phố. Trước khi bắt đầu quá trình phát triển của TEF, TEW đã tham gia vào quá trình đào tạo như một phần của định hướng ban đầu của họ để các thành viên TEW có các công cụ và kiến thức cơ bản về SDOT để bắt đầu vai trò của họ trong nhóm làm việc.

Chương Trình Công Bằng Giao Thông Vận Tải đã phối hợp với nhân viên TE-IDT để tạo ra một chương trình đào tạo bổ sung cho các thành viên TEW. Tất cả các Thành Viên TEW đã được mời tham gia hội nghị thượng đỉnh để phát triển nghề nghiệp kéo dài 2 ngày, nơi họ giao lưu với nhân viên SDOT và học nội

dung cơ bản liên quan đến SDOT và hệ thống giao thông của Seattle. Chương trình giảng dạy tập trung vào các thông tin như ngân sách của SDOT, hệ thống giao thông của Seattle, quản lý lộ giới, quy trình lập kế hoạch tổng thể, và các nội dung mở đầu khác. Quá trình đào tạo này không chỉ mang lại lợi ích cho các Thành Viên TEW mà còn là một bài tập tốt cho nhân viên SDOT để tham gia và giải thích công việc của SDOT mà không có biệt ngữ kỹ thuật và bằng ngôn ngữ mà cộng đồng có thể dễ dàng hiểu được.

SDOT bắt đầu quá trình phát triển TEF vào tháng 4 năm 2019 và hoàn thành TEF vào tháng 12 năm 2020. Điều này bao gồm việc đào tạo các thành viên TEW, sự tham gia thường xuyên của cộng đồng, và việc hoàn thành TEF. Sự tham gia của cộng đồng và thực hiện một quy trình tập trung vào cộng đồng cần có thời gian; mối quan hệ đích thực với các thành viên cộng đồng bao gồm sự linh hoạt và nhanh nhẹn khỏi những ràng buộc truyền thống mà hệ thống chính phủ thường mắc phải.

Trong năm 2021, SDOT sẽ tiếp tục hợp tác với TEW để đồng phát triển kế hoạch triển khai cho TEF. Mô hình sẽ bao gồm các chiến thuật gần, trung và dài hạn để giải quyết các chiến lược công bằng. SDOT sẽ tiếp tục thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng giữa các thành viên TEW và nhân viên chủ chốt của SDOT, đồng thời giáo dục các bộ phận rộng hơn về TEF như một phần của quy trình nội bộ của chúng tôi về sự phát triển kế hoạch thực hiện. SDOT có kế hoạch chia sẻ TEF và kế hoạch thực hiện như một tài liệu tổng hợp cho công chúng vào quý 3 năm 2021.

HÌNH 2. TIẾN TRÌNH PHÁT TRIỂN TEF

Tháng 1 đến tháng 3 năm 2019

- Chấp nhận đơn đăng ký và tuyển dụng cho Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Workgroup, TEW). 10 thành viên cộng đồng được chọn để tham gia vào TEW.
- Nhân viên SDOT trong Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Intradepartmental Team, TE-IDT) đã bắt đầu họp thường xuyên và làm việc cùng nhau để tạo ra nội dung và chương trình hội nhập nhân sự mới cho TEW.

Tháng 4 đến tháng 5 năm 2019

- Quá trình đào tạo cho TEW đã bắt đầu; tổ chức hội nghị thượng đỉnh định hướng và phát triển nghề nghiệp kéo dài 2 ngày tại Trung Tâm Văn Hóa Centilila Cultural Center, nơi các thành viên TEW học được nội dung cơ bản về SDOT và hệ thống giao thông của Seattle.
- Các thành viên TEW đã đưa ra các vấn đề quan trọng về công bằng trong giao thông vận tải đang phổ biến trong cộng đồng của họ.

Tháng 6 đến tháng 11 năm 2019

- TEW đã xem xét các vấn đề về công bằng trong giao thông vận tải và xác định mỗi chủ đề công bằng cho Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải.
- TEW đã thành lập các tiểu ban và bắt đầu xây dựng các chiến lược và khuyến nghị cho các chủ đề công bằng do cộng đồng hướng dẫn.
- Nhóm TE-IDT của SDOT tiếp tục họp thường xuyên và lập chiến lược về cách nâng cao công bằng giao thông vận tải trong các bộ phận tương ứng của họ.

Tháng 12 năm 2019 đến tháng 2 năm 2020

- Các thành viên TEW đã kiểm tra và bình chọn các tuyên bố về giá trị cho mỗi chủ đề về sự công bằng.
- Nhân viên TE-IDT của SDOT đã cung cấp phản hồi về các bản thảo tuyên bố giá trị của TEW và các khuyến nghị do cộng đồng hướng dẫn.
- TEW đã bắt đầu các phiên chỉnh sửa thường xuyên để cải thiện và biến các khuyến nghị do cộng đồng hướng dẫn thành các chiến lược công bằng; kết hợp phản hồi của nhân viên TE-IDT của SDOT.

Tháng 3 đến tháng 5 năm 2020

- TEW tiếp tục cải thiện các tuyên bố giá trị và chiến lược công bằng thông qua các phiên chỉnh sửa thường xuyên.
- Nhân viên TE-IDT của SDOT đã bắt đầu thảo luận về các chiến thuật hiện có nhằm giải quyết các dự thảo về chiến lược công bằng của TEW và bắt đầu chia sẻ các bản thảo về giá trị và chiến lược công bằng của TEW với các bộ phận.
- TEW bắt đầu lập kế hoạch cho các hoạt động tiếp cận cộng đồng trực tuyến để nhận phản hồi từ cộng đồng về các khuyến nghị công bằng của họ đối với Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải.

Tháng 6 đến tháng 9 năm 2020

- TEW đã tạo và mở cuộc khảo sát trực tuyến cho các thành viên cộng đồng.
- TEW đã tạo điều kiện cho 6 nhóm tập trung trực tuyến với cộng đồng để nhận phản hồi và ý kiến về các chiến lược công bằng được đề xuất.

Tháng 10 đến tháng 12 năm 2020

- Các nhân viên chủ chốt từ Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT, TE-IDT và Nhóm Change Team Phụ Trách RSJI đã cung cấp biên tập nội dung bằng văn bản cho Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải.
- TEW đã kết hợp phản hồi từ cộng đồng và các tuyên bố giá trị cuối cùng và các chiến lược công bằng cho Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải.

CƠ HỘI VÀ QUY TRÌNH TƯƠNG TÁC VỚI CỘNG ĐỒNG DO TEW LÃNH ĐẠO

Các thành viên của TEW đã lập kế hoạch và thực hiện một quá trình tiếp cận cộng đồng với các cộng đồng tương ứng của họ để nhận phản hồi về các chiến lược công bằng được đề xuất của TEW cho TEF. Do COVID-19, các hoạt động cộng đồng trực tiếp không thể thực hiện được, vì vậy TEW đã chuyển sang tổ chức các hoạt động tiếp cận cộng đồng hầu như thông qua các nhóm tập trung và khảo sát trực tuyến.

Hai cuộc họp được tổ chức trực tuyến với tổng số là 6 nhóm tập trung thực hiện cùng một lúc vào ngày 21 tháng 9 và ngày 24 tháng 9 năm 2020 với tổng số 78 thành viên cộng đồng tham gia vào cuộc thảo luận. Các thành viên TEW đã tạo điều kiện cho nhóm tập trung để thảo luận và chia sẻ các đề tài cấp cao liên quan đến các chiến lược mà TEW đã tạo cho mỗi chủ đề về công bằng. Những người tham gia nhóm tập trung được chia thành các nhóm thảo luận trực tuyến và người điều hành của TEW thay phiên tham gia từng nhóm.

TEW cũng cung cấp các cuộc khảo sát trực tuyến như một phần của hoạt động tiếp cận cộng đồng. Các bản khảo sát do các thành viên TEW tạo ra và được dịch sang 11 ngôn ngữ có nhu cầu cao từ Văn Phòng Người

Nhập Cư và Người Tị Nạn của Thành Phố Seattle (Office of Immigrants and Refugee Affairs, OIRA) và Kế Hoạch Tiếp Cận Ngôn Ngữ của Quận King. Các ngôn ngữ khảo sát bao gồm: Tiếng Amharic, tiếng Tigrinya, tiếng Somali, tiếng Oromo, tiếng Tagalog, tiếng Việt, tiếng Hàn, tiếng Khmer, tiếng Tây Ban Nha, tiếng Trung Giản Thể và Phồn Thể. Hơn 3,300 thành viên cộng đồng đã tham gia vào cuộc khảo sát của TEW.

SDOT đã cung cấp cho các tổ chức cộng đồng được liên kết của mỗi thành viên TEW với số tiền là \$4,000 để hỗ trợ các nỗ lực của TEW trong quá trình tiếp cận cộng đồng. Toàn bộ các thành viên TEW đã quyết định sử dụng số tiền này để cung cấp cho những người tham gia vào cuộc khảo sát và nhóm tập trung.

TEF cung cấp cho SDOT cơ hội để hình dung lại cách chúng ta tạo ra và quản lý hệ thống giao thông của Thành Phố. TEF làm điều đó bằng cách xác định các giá trị về công bằng và chiến lược tập trung tiếng nói của các cộng đồng mà trước đây đã bị chính phủ gạt ra ngoài lề và giải quyết sự bất bình đẳng về giao thông do sự phân biệt chủng tộc theo thể chế gây ra. Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải cung cấp một lộ trình để phân phối giá trị công bằng của bộ để đáp ứng nhu cầu đi lại của các cộng đồng BIPOC và những người thuộc mọi thu nhập, khả năng và lứa tuổi.



Phụ lục 2: Bối Cảnh Trong Quá Khứ và Hiện Tại: Khu Vực Gạch Đỏ (Redlining) và Chính Trang Đô Thị ở Seattle

Việc cố ý thiết kế và không đầu tư đã tạo ra một thành phố ngày càng có nhiều sự bất bình đẳng. Những thách thức, cả trong quá khứ và hiện tại, cũng tạo cơ hội để hình dung lại hệ thống giao thông của chúng ta và giải quyết sự di dời của các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC).

SỰ TĂNG TRƯỞNG CỦA SEATTLE VÀ TÁC ĐỘNG CỦA SỰ DI DỜI

Sự thay đổi là không thể tránh khỏi ở các thành phố, và nó thường mang lại cả hai lợi ích và tác động tiêu cực. Seattle là một trong những thành phố phát triển nhanh nhất trong vài thập kỷ qua, đặc biệt là từ năm 2010. Sự chuyển đổi của Seattle từ một thị trấn “Boeing” sang một thị trấn “Amazon” đã cho thấy một hình ảnh của sự tiến bộ và thịnh vượng.

Khó có thể tránh khỏi những biểu tượng của sự thịnh vượng này: những tòa nhà chọc trời lấp lánh mới ở trung tâm thành phố, văn phòng mới của các công ty công nghệ là biểu tượng của sự tăng trưởng về việc làm và nhà ở mới, phần lớn ở dạng chung cư cao tầng và nhà phố.

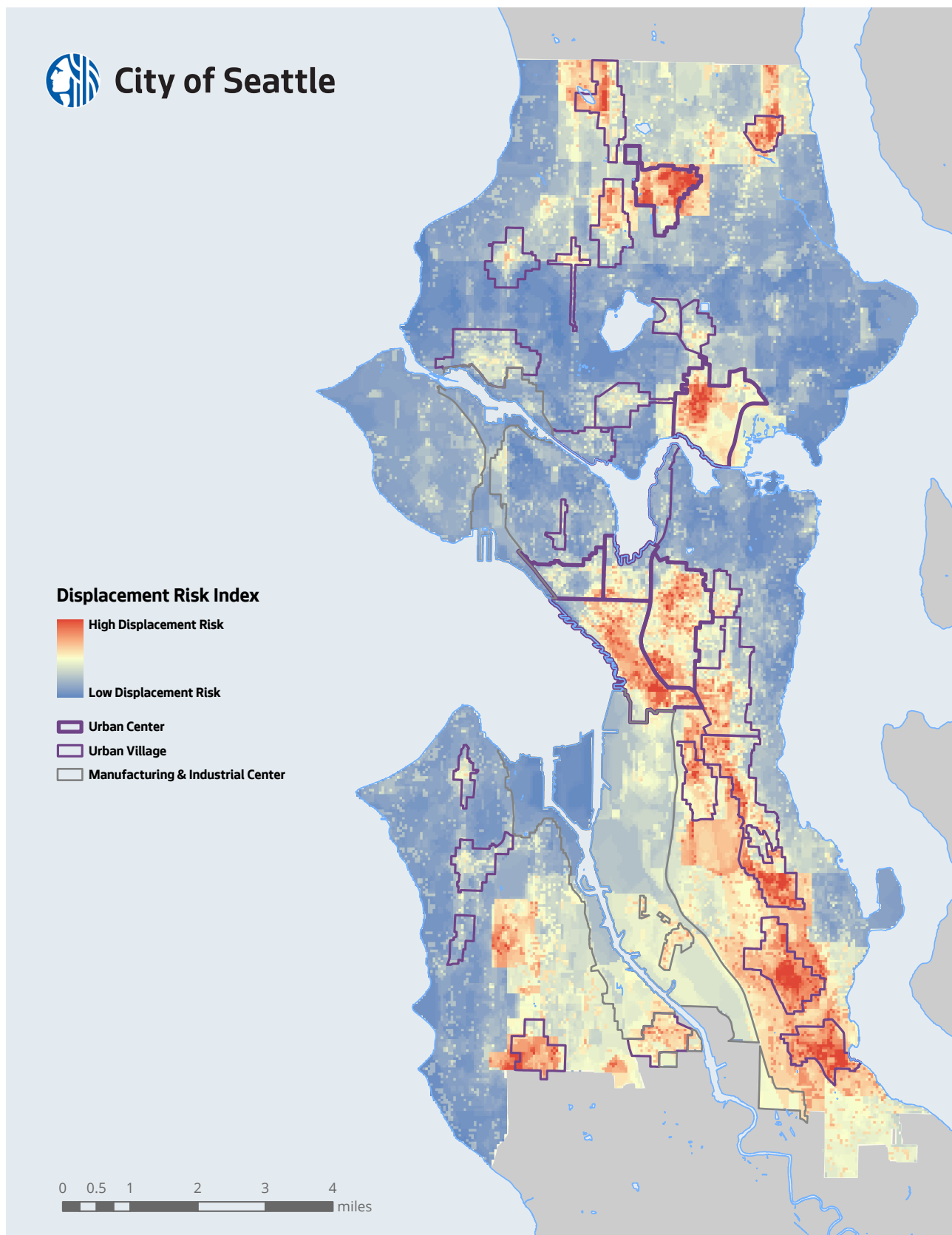
Nhưng không phải tất cả mọi người đều được hưởng lợi từ sự thay đổi; nhiều người khác đã phải trải qua những mặt trái của tất cả sự tăng trưởng và sự giàu có mới này — từ ô nhiễm không khí gia tăng đến quá trình chỉnh trang đô thị đã dẫn đến chi phí nhà ở và việc di dời cao hơn đến độ nghèo khó và tình trạng vô gia cư đáng lo ngại.

Vào những năm 1970, cư dân Da Đen chiếm 70% dân số ở Central District (CD). Việc thực hiện khu vực gạch đỏ (redlining) đã buộc nhiều cư dân phải chuyển đến khu vực này ở thành phố. Trong những thập kỷ tiếp theo, dân số người Da Đen ở CD đã sụt giảm nghiêm trọng. Trong những năm 2010, cư dân Da Đen chỉ chiếm chưa đến 20% dân số trong quận.

Ngày nay, Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC) ở Seattle tập trung ở phía đông nam của thành phố. Không có gì ngạc nhiên khi phía đông nam Seattle là nơi có những người dễ bị tổn thương nhất trong số chúng ta; có nguy cơ di dời cao hơn; và có khả năng tiếp cận cơ hội thấp hơn so với các khu vực khác của thành phố.

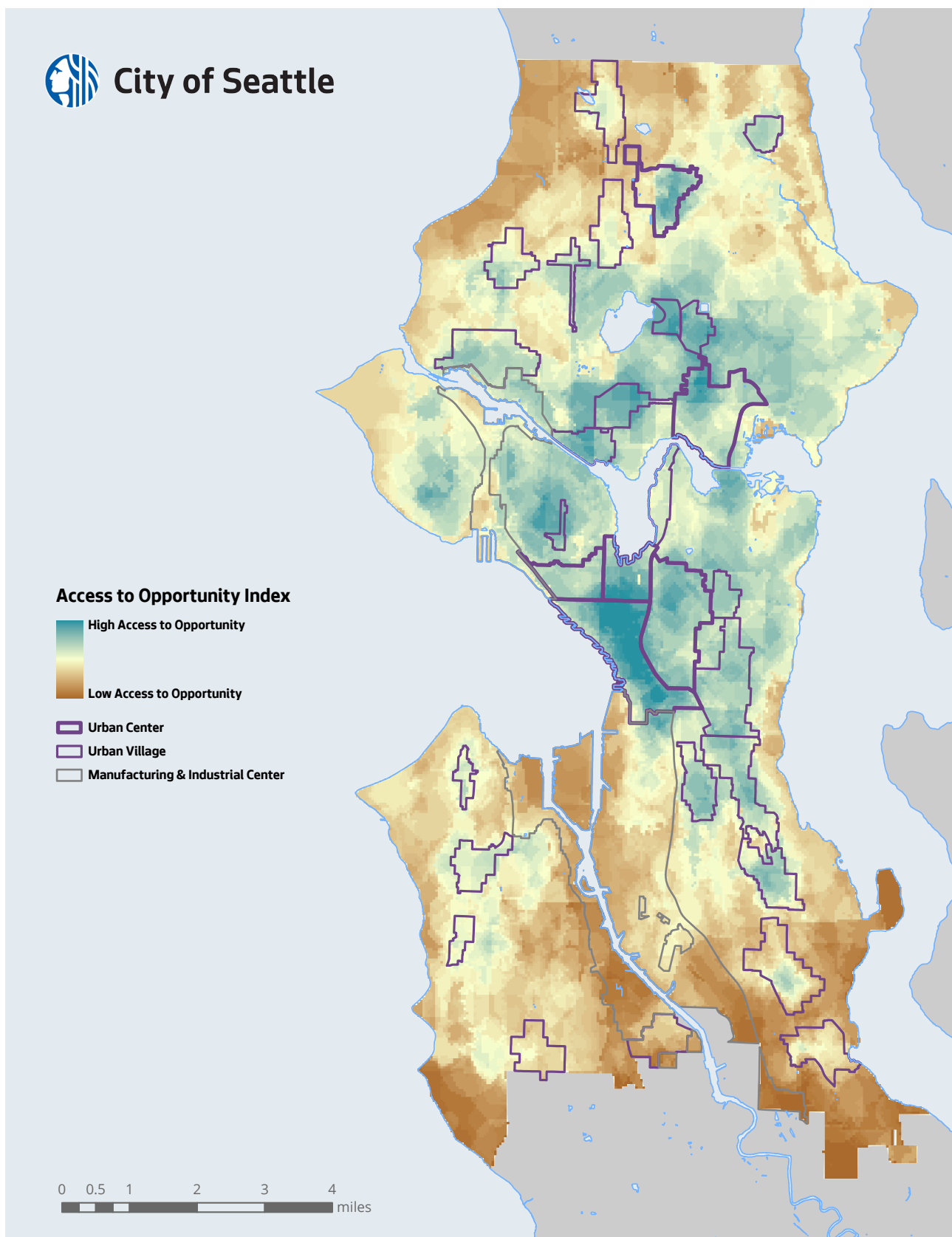
Các bản đồ sau đây minh họa các khu vực ở Seattle có cư dân gặp rủi ro di dời cao so với các khu vực khác của thành phố (Hình 3. Bản đồ Chỉ Số Rủi Ro Di Dời) và mức độ tiếp cận cơ hội (Hình 4. Bản đồ Tiếp Cận Cơ Hội). Các bản đồ giúp tạo mô hình cho cuộc trò chuyện về nơi mà các khoản đầu tư có thể giải quyết được các vấn đề công bằng liên quan đến việc di dời và tiếp cận cơ hội. Để biết thêm chi tiết về cách các bản đồ được tạo ra, vui lòng tham khảo tài liệu [Seattle 2035 Tăng Trưởng và Công Bằng \(2016\)](#).

HÌNH 3. CHỈ SỐ RỦI RO DI DỜI



Nguồn: Seattle 2035, báo cáo Tăng Trưởng và Công Bằng, tháng 5 năm 2016

HÌNH 4. TIẾP CẬN CƠ HỘI



Nguồn: Seattle 2035, báo cáo Tăng Trưởng và Công Bằng, tháng 5 năm 2016

Đối với nhiều cộng đồng BIPOC, việc chỉnh trang đô thị và di dời đã ảnh hưởng đến ý thức cộng đồng của họ. Việc chỉnh trang đô thị ở Central District là một lời nhắc nhở rõ ràng về nỗi buồn và sự đau khổ của việc di dời, và về những bất bình đẳng mà cộng đồng BIPOC phải trải qua. Có vô số câu chuyện. Đối với một số người đã phải chuyển đi nơi khác và sau đó quay trở lại khu phố cũ của họ, cảm giác thân thuộc đã không còn nữa.

“Là một người gốc Seattle và là chủ sở hữu đất đai lâu dài ở Central District, tôi đã nhận thấy được những rào cản trong giao thông mà người da màu phải đối mặt trên khắp Thành Phố của chúng ta. Tôi nhớ rõ ràng khi còn nhỏ tôi cùng bà tôi bắt xe buýt số 2 từ trung tâm thành phố CD để đi thanh toán các hóa đơn của bà. Giờ đây, với việc chỉnh trang đô thị nhiều người lớn tuổi trong cộng đồng của chúng ta đã phải di dời xa hơn, khiến việc đi đến các cuộc hẹn với bác sĩ, thực hiện các giao dịch kinh doanh hoặc chỉ tham dự buổi lễ nhà thờ vào Chủ Nhật cũng trở nên quan trọng hơn nhiều.”

— Chris Rhodes, Cựu Thành Viên Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Workgroup, TEW)

BỐI CẢNH LỊCH SỬ CỦA THỰC TIỄN PHÂN BIỆT VÀ KHU VỰC GẠCH ĐỎ (REDLINING)

Thực tiễn và lịch sử của các hoạt động phân biệt và khu vực gạch đỏ (redlining) ở Seattle có thể được tìm thấy từ đầu những năm 1900 cho đến ngày nay. Ngôn ngữ và ranh giới rõ ràng có thể được tìm thấy trong chính sách, luật, bản đồ và giấy tờ chứng minh quyền sở hữu nhà hiển thị và củng cố hệ thống phân biệt chủng tộc nghiêm trọng ở Seattle nhằm mục tiêu không chỉ là Người Mỹ Gốc Phi mà còn cả Người Mỹ bản địa, Người Mỹ Gốc Á, Người Đảo Thái Bình Dương, Người Gốc Latinh, và đôi khi, cả Người Do Thái.

Luật pháp gần đây đã bắt đầu loại bỏ sự phân biệt chủng tộc và khu vực gạch đỏ (redlining), chẳng hạn như Dự Luật 6169 của Thượng Viện, giúp các khu dân cư do các hiệp hội chủ nhà quản lý dễ dàng thoát khỏi các giao ước hạn chế về chủng tộc; tuy nhiên, tình

trạng phân biệt đối xử về nhà ở vẫn còn phổ biến. Mặc dù không còn hiệu lực thi hành, nhiều giấy tờ nhà ở trong các đơn vị gia đình vẫn có ngôn ngữ phân biệt đối xử. Văn Phòng Dân Quyền Seattle tiếp tục kiểm tra các khu chung cư để tìm bằng chứng về việc phân biệt đối xử bất hợp pháp và vào năm 2014, hai phần ba không đạt (trong số 124 bất động sản được chọn), cho thấy bằng chứng về việc đối xử bất hợp pháp với những người thuê nhà dựa trên chủng tộc, nguồn gốc quốc gia, giới tính, hoặc xu hướng tình dục.

CÁC ĐIỀU KIỆN VÀ XU HƯỚNG HIỆN CÓ TRONG QUÁ TRÌNH CHỈNH TRANG ĐÔ THỊ VÀ DI DỜI

Seattle là một trong những thành phố phát triển nhanh nhất trong cả nước trong thập kỷ qua. Vào tháng 4 năm 2010, dân số của thành phố là 608,661 người. Tính đến tháng 7 năm 2019, ước tính dân số là 753,675 người — tăng 23.8% kể từ năm 2010.

Seattle cũng là một trong những thành phố đắt đỏ nhất trong cả nước. Vào tháng 8 năm 2020, giá trung bình của các căn nhà dành cho một hộ gia đình và căn hộ là \$780,126. Đây là mức tăng hơn 7% so với năm trước.

Trong thập kỷ trước, giá trị trung bình thấp nhất của những ngôi nhà dành cho một hộ gia đình vào tháng 3 năm 2012 là \$363,000. Kể từ đó, giá trị trung bình của một ngôi nhà ở Seattle đã tăng hơn gấp đôi.

Năm 2018, thu nhập trung bình của hộ gia đình là \$85,662. Vào năm 2019, thu nhập trung bình đã tăng lên \$102,500. Nhưng hơn một phần tư số hộ gia đình ở Seattle vẫn kiếm được ít hơn \$50,000. Phần lớn trong số họ là những cộng đồng không phải người da trắng, các hộ gia đình người da màu.

Ngày nay, Seattle nằm trong số ba thành phố có chỉnh trang đô thị nhanh nhất trong cả nước. Washington, DC, và Portland, Oregon, là hai thành phố còn lại. Trong vài thập kỷ, các chính sách phân biệt, khu vực gạch đỏ (redlining) và chỉnh trang đô thị đã tạo tiền đề cho sự thay đổi tương đối nhanh chóng từ các khu dân của Người Da Đen và Người Da Màu từ xưa giờ sang các hộ gia đình giàu có hơn, thường là người da trắng và trẻ tuổi, có công việc đòi hỏi chuyên môn. Tất cả sự giàu có mới này cùng với các khoản đầu tư của

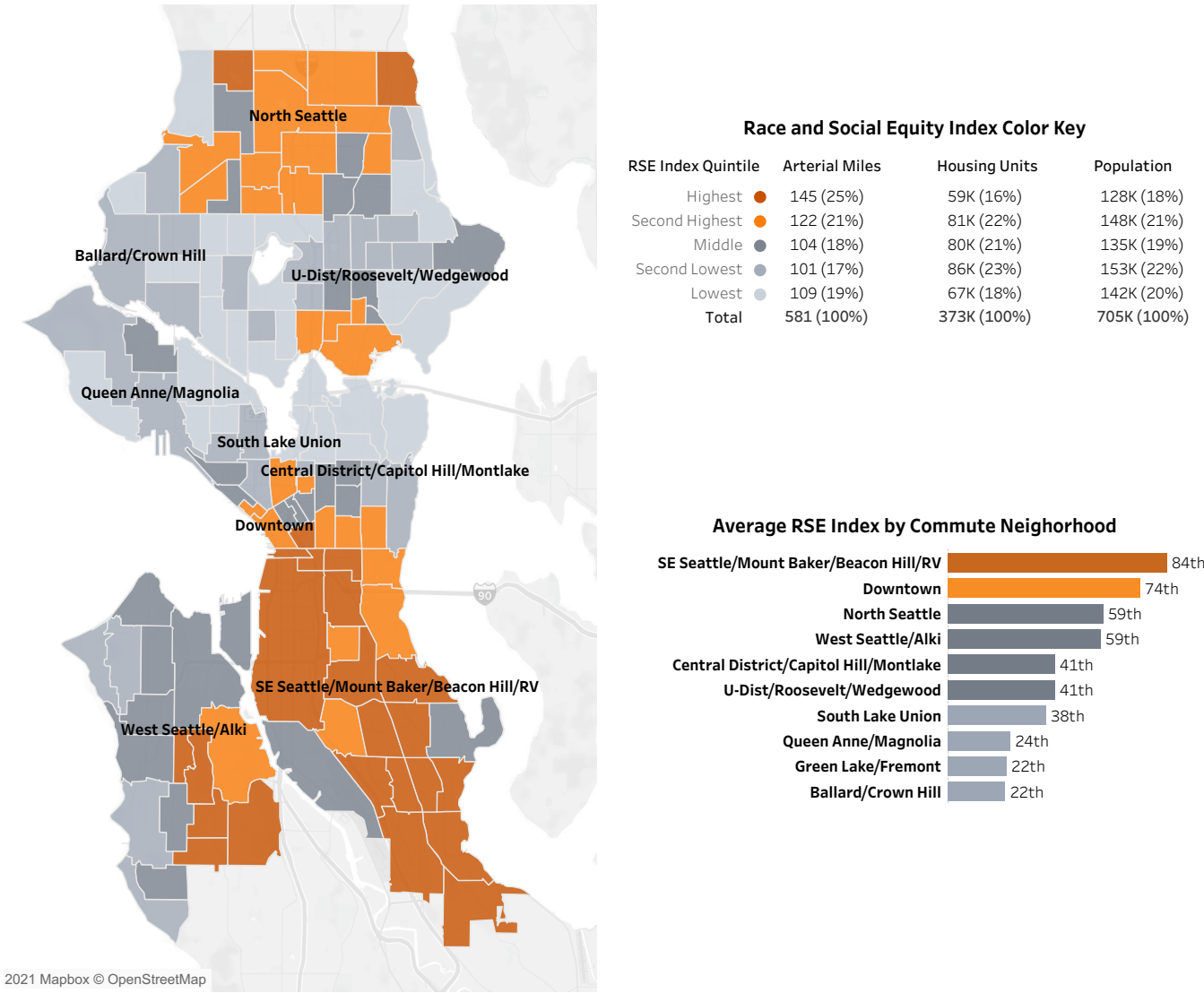
Thành Phố vào cơ sở hạ tầng nhanh chóng thay đổi diện mạo của một khu vực. Đối với những cư dân lâu năm và những cư dân di dời khỏi khu vực, điều đó có thể giống như chuyện xảy ra chỉ sau một đêm — đây chính là cảm giác của việc chỉnh trang đô thị.

Để hình dung và hiểu rõ hơn về sự phân bố nhân khẩu học của các nhóm dân cư dễ bị tổn thương ở Seattle, SDOT đã chuẩn bị một Tổng Hợp về Chủng Tộc và Công Bằng Xã Hội Chỉ số dựa trên các yếu tố của bản đồ Chỉ Số Tăng Trưởng và Công Bằng. Nó cung cấp một cái nhìn thoáng qua về các lĩnh vực được coi là ưu tiên khi tập trung vào sự công bằng trong các khoản đầu tư của chúng tôi.

CHỈ SỐ TỔNG HỢP VỀ CHỦNG TỘC VÀ CÔNG BẰNG XÃ HỘI

Chỉ Số Tổng Hợp về Chủng Tộc và Công Bằng Xã Hội kết hợp thông tin về chủng tộc, dân tộc, và nhân khẩu học có liên quan tới dữ liệu về những bất lợi về kinh tế xã hội và sức khỏe. Chỉ số xếp hạng các Khu Vực Điều Tra dân số theo mức độ ưu tiên và tương quan với tỷ lệ phần trăm Người Da Màu, thu nhập, và người lớn có khuyết tật. Chìa khóa màu là theo ngũ phân chỉ mục tổng hợp, mỗi ngũ phân vị đại diện cho 20% các Khu Vực Điều Tra dân số ở Seattle. Các khu vực được đánh dấu bằng màu cam và đỏ mô tả các Khu Vực Ưu Tiên của Chỉ Số Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc.

HÌNH 5. CHỈ SỐ CHỦNG TỘC VÀ CÔNG BẰNG XÃ HỘI THEO KHU VỰC ĐIỀU TRA DÂN SỐ VÀ KHU VỰC ĐI LÀM



Phụ Lục 3: Các Sự Kiện Hiện Tại của năm 2020: Bất Công về chủng tộc, COVID-19, và Biến Đổi Khí Hậu

Sự bùng nổ của các cuộc khủng hoảng vào năm 2020 liên quan đến sự tàn bạo của cảnh sát, tình trạng bất ổn dân sự, cháy rừng, sức khỏe cộng đồng và tác động kinh tế do đại dịch COVID-19 đã khiến hệ thống giao thông của chúng ta bị rạn nứt. Đồng thời, những sự kiện này cung cấp cho chúng ta cơ hội để thực hiện hành động và phản ứng khẩn cấp tập trung vào sự công bằng.

TÁC ĐỘNG KHÔNG CÂN XỨNG CỦA COVID-19 VÀ PHẢN ỨNG CỦA SDOT

Ở Seattle, có sự khác biệt lớn đối với các cộng đồng bị ảnh hưởng bởi COVID-19. Tỷ lệ lây nhiễm ở các cộng đồng Seattle có nguy cơ di dời cao nhất và tỷ lệ các cá nhân bị thiệt thòi cao nhất (ví dụ, cộng đồng BIPOC, người nhập cư, người khuyết tật) là cao gấp ba lần so với các khu vực có nguy cơ di dời thấp và cộng đồng ít bị bất lợi. Những tác động này được biểu hiện thông qua nguy cơ phơi nhiễm cao do điều kiện sống và làm việc, cũng như mức độ dễ bị tổn thương cao hơn do tình trạng sức khỏe nền.

Tại Quận King, chúng tôi biết rằng kể từ ngày 28 tháng 9 năm 2020, các cộng đồng BIPOC đặc biệt có nguy cơ bị nhiễm vi-rút cao. Các nhóm cư dân nhiễm vi-rút với tỷ lệ cao hơn so với cư dân da trắng bao gồm: Người Hawaii Bản Địa/Đảo Thái Bình Dương (có khả năng cao hơn gấp 6 lần), Người Latinh (có khả năng cao hơn gấp 5 lần), Người Da Đen (có khả năng cao hơn gấp 3 lần), và Người Bản Địa (có khả năng cao hơn gấp 2 lần).

Đại dịch đã đặt ra một loạt các thách thức mới mà SDOT phải ứng phó, bao gồm những thay đổi cơ bản về cách chúng ta đi lại và cách chúng ta tiếp cận hàng hóa và dịch vụ; nhu cầu gia tăng về không gian công cộng để đáp ứng các hướng dẫn y tế công cộng; và các tác động đáng kể đến nền kinh tế địa phương, khu vực, và toàn cầu của chúng ta. Nó cũng đã đặt ra và làm gia tăng những bất bình đẳng trong hệ thống hiện có gây ra những tác động không cân xứng đối với các

cộng đồng bị chính phủ gạt ra ngoài lề xã hội, đặc biệt là các cộng đồng BIPOC.

Khi COVID-19 xuất hiện, SDOT tập trung vào việc đảm bảo các lựa chọn an toàn cho việc đi lại cần thiết và để các doanh nghiệp thiết yếu tiếp tục hoạt động. Một chiến lược là dành không gian lề đường cho việc nhận và giao hàng trước các doanh nghiệp thiết yếu, bao gồm cả nhà hàng, để cho phép họ tiếp tục hoạt động. SDOT cũng nhanh chóng ban hành đề xuất Tuyến Đường An Toàn Sức Khỏe (Stay Healthy Streets) để cho phép nhiều người tiếp cận các hoạt động ngoài trời một cách an toàn trong khi vẫn duy trì các hướng dẫn về giãn cách xã hội phù hợp. Tương tự, SDOT đã cấp giấy phép cho phép chỗ ngồi ngoài trời được ưu tiên để cho phép các nhà hàng mở cửa hoạt động trở lại.

SDOT cũng đang trong quá trình tổ chức các nỗ lực bổ sung để ứng phó với các tác động của COVID-19. Những nỗ lực này tập trung vào các nguyên tắc tập trung vào sự công bằng, đáp ứng các hướng dẫn về sức khỏe cộng đồng, và đẩy nhanh quá trình phục hồi:

- Ưu tiên phương tiện giao thông công cộng, nhất là đối với những người lao động thiết yếu
- Tăng tốc phương tiện giao thông công cộng tích cực và thúc đẩy “các khu phố 15 phút”
- Giảm các chuyến xe đi một mình
- Tối đa hóa không gian cho mọi người
- Hỗ trợ các doanh nghiệp địa phương và các khu kinh doanh
- Tối ưu hóa cách phân phối hàng hóa và chuỗi cung ứng

ỨNG PHÓ VỚI SỰ TÀN BẠO CỦA CẢNH SÁT VÀ CHỐNG PHÂN BIỆT CHỦNG TỘC

Mặc dù không thường được xem xét trong tầm ngắm của một sở giao thông vận tải, SDOT đã thực hiện các bước tích cực để đối phó với sự tàn bạo của cảnh sát, các cuộc biểu tình theo sau đó, và sự cần thiết để nâng cao thực hành chống phân biệt chủng tộc. Đây là một

thực tiễn chuyển đổi liên tục mà sở của chúng tôi đang tham gia.

Trong vài tháng qua, SDOT đã khuyến khích và tạo nhiều cơ hội học tập chống phân biệt chủng tộc cho nhân viên. Những cuộc hội thoại này bao gồm các cuộc hội thoại sâu hơn giữa các nhóm có chung mối quan hệ về chủng tộc và dân tộc, bao gồm cả ủy ban của Người Da Đen của sở nhằm kêu gọi nhu cầu hồi đáp sâu sắc hơn và có ý nghĩa hơn đối với các vấn đề phân biệt chủng tộc.

Những nỗ lực nội bộ khác tiếp tục nảy mầm. Hiện tại, một nhóm nhân viên đa dạng của SDOT đang tích cực hình dung lại sự an toàn của cộng đồng và suy nghĩ lại vai trò của việc thực thi, đặc biệt vì nó liên quan đến mức phạt và vi phạm thích hợp đối với các hoạt động trong lộ quyền của thành phố, và khám phá những hành vi không mang tính trừng phạt và các cơ hội giáo dục. Vi phạm giao thông và việc thực thi giá vé tác động không tương xứng đến cộng đồng Người Da Đen và sở của chúng tôi đang tích cực tham gia vào các cuộc thảo luận nội bộ và khám phá các cách mà chúng tôi có thể thay đổi các chính sách gây tổn thương.

Ngoài ra, các bộ phận đang thực hiện các buổi học tập thường xuyên với các nhà lãnh đạo về công bằng của sở về chống phân biệt chủng tộc và cách mà chúng ta có thể truyền tải và củng cố việc thực hành nó không chỉ trong công việc chúng ta làm tại SDOT mà còn trong cuộc sống hằng ngày.

HÀNH ĐỘNG CHO KHÍ HẬU VÀ NHU CẦU VỀ KHÔNG KHÍ SẠCH

Các trận cháy rừng trong năm 2020 là một trong những trận cháy rừng có sức tàn phá nặng nề nhất. Chúng là biểu hiện của cuộc khủng hoảng biến đổi khí hậu toàn cầu — tình trạng khẩn cấp về khí hậu. Sự nỗ lực không ngừng nhằm giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu, Thành Phố đã chuẩn bị “Thỏa Thuận Xanh Mới” (Green New Deal, GND) — một chính sách trên diện rộng và một loạt các hành động nhằm đẩy nhanh nỗ lực giảm phát thải carbon. Về phần mình, SDOT đang phối hợp với các ban ngành khác của Thành Phố để thực hiện thỏa thuận GND. SDOT cũng là một đối tác quan trọng trong Kế Hoạch Điện Khí Hóa Giao Thông — một kế hoạch gần đây nhằm

đẩy nhanh việc sử dụng xe điện và giúp tăng cường sử dụng phương tiện giao thông công cộng, đi bộ, và đi xe đạp như những lựa chọn thay thế cho các lựa chọn đi lại bằng nhiên liệu hóa thạch.

Đến năm 2030, mục tiêu của Thành Phố là giảm 82% lượng khí thải từ phương tiện chở khách so với mức gốc của năm 2008. Dựa trên dữ liệu phát thải cho đến năm 2018, Thành Phố đã chỉ giảm 3% lượng khí thải từ phương tiện chở khách. Để đạt được mục tiêu phát thải từ phương tiện chở khách cho năm 2030, điều này có nghĩa là Thành Phố về cơ bản cần phải giảm lượng khí thải từ 8% đến 9% mỗi năm trong giai đoạn từ năm 2021 đến năm 2030. Tiến độ tăng dần đều và chậm sẽ không giúp chúng ta đạt được mục tiêu này. Chúng ta cần trau dồi cách tiếp cận và đẩy nhanh các biện pháp can thiệp để giảm mạnh lượng khí thải, đặc biệt là trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Cửa sổ cơ hội để chúng ta giải quyết vấn đề này là ngay bây giờ, và chúng tôi hợp tác với các cộng đồng để giải quyết các tác động của sự biến đổi khí hậu. Các cộng đồng BIPOC sống ở các khu vực không được đầu tư tương xứng đã lên tiếng và ủng hộ các vấn đề chính về công bằng môi trường như nhu cầu không khí sạch, không gian xanh và giảm ô nhiễm; chúng ta nên khẩn trương thực hiện các bước để giảm thiểu các tác động của sự biến đổi khí hậu nhanh chóng, đặc biệt là ở các cộng đồng dễ bị tổn thương nhất bởi điều này.

CƠ HỘI ĐỂ TIẾP TỤC HÀNH ĐỘNG

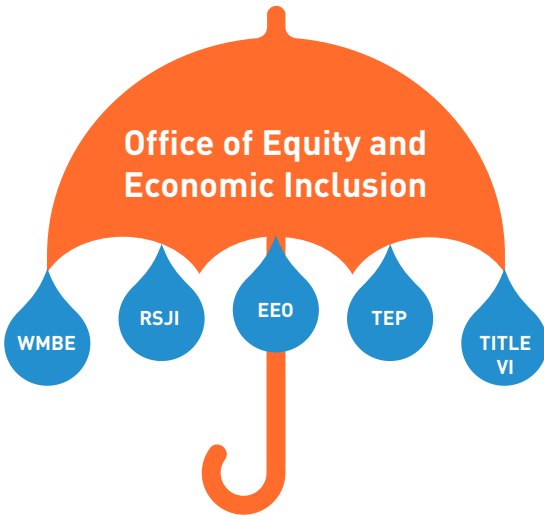
Nhìn chung, các phản ứng của SDOT đối với các cuộc khủng hoảng trong năm 2020 là một phần của những nỗ lực đa ngành đang diễn ra nhằm biến thành phố trở thành một nơi tốt hơn cho tất cả mọi người, nhưng đặc biệt là đối với các cộng đồng bị chính phủ loại trừ và không đầu tư. Mầm mống của những bất bình đẳng này, giống như ở rất nhiều thành phố khác trên khắp đất nước, đã được gieo từ nhiều năm trước, nhưng chúng ta vẫn có cơ hội để hành động. Thừa nhận rằng những bất bình đẳng này không phải là điều gì mới có thể giúp chúng tôi điều chỉnh lại các phản ứng và quy trình của mình, đảm bảo rằng cộng đồng BIPOC và các cộng đồng dễ bị tổn thương được hưởng lợi từ các khoản đầu tư của Thành Phố và có khả năng giảm bớt những sai lầm trong quá khứ đồng thời đảm bảo không lặp lại những sai lầm này.

Phụ Lục 4: Công Việc và Nỗ Lực về Sự Công Bằng Hiện Có của SDOT

Hiện tại, SDOT đang thực hiện nhiều nỗ lực tập trung vào sự công bằng như một phần của cam kết trên toàn thành phố và thực hành tận tâm để đưa các giá trị và nguyên tắc chống phân biệt chủng tộc của RSJI vào công việc hằng ngày của chúng tôi.

ĐỀ XUẤT VỀ CÔNG BẰNG XÃ HỘI VÀ CHỦNG TỘC CỦA THÀNH PHỐ SEATTLE (RACE AND SOCIAL JUSTICE INITIATIVE, RSJI)

Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc (Race & Social Justice Initiative, RSJI) của Seattle là sự cam kết của Thành Phố nhằm loại bỏ sự chênh lệch giữa các chủng tộc và đạt được sự công bằng về chủng tộc ở Seattle. Trong SDOT, sứ mệnh của RSJI là tập trung vào việc nâng cao tinh thần bình đẳng để chấm dứt sự áp bức, phân biệt chủng tộc và thành kiến về chủng tộc trong hệ thống giao thông vận tải và lực lượng lao động của chúng ta. Được hướng dẫn bởi Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải, Nhóm Change Team của SDOT ưu tiên công bằng chủng tộc và văn hóa lấy con người làm trọng tâm trong tất cả các khía cạnh của SDOT.



VĂN PHÒNG CÔNG BẰNG VÀ KINH TẾ TOÀN DIỆN (OFFICE OF EQUITY AND ECONOMIC INCLUSION, OEEI) CỦA SDOT

Để củng cố cam kết của chúng tôi đối với sự công bằng, SDOT đã thành lập Văn Phòng Công Bằng và Kinh Tế Toàn Diện (OEEI) trong sở. Văn Phòng OEEI nằm tại Văn Phòng Giám Đốc.

Văn Phòng Công Bằng và Kinh Tế Toàn Diện (OEEI) chịu trách nhiệm dẫn đầu tầm nhìn chiến lược và lãnh đạo trong việc lập kế hoạch, thúc đẩy và nâng cao tính công bằng và đa dạng, đồng thời dẫn dắt SDOT đến những cải tiến có thể đo lường được. OEEI thúc đẩy và duy trì sự công bằng tại SDOT thông qua vận động nội bộ và hợp tác với Nhóm Change Team của SDOT. OEEI bao gồm một số dự án:

- **Chương Trình Doanh Nghiệp do Phụ Nữ Thiểu Số Làm Chủ (Women Minority Owned Business Enterprises Program, WMBE):** Chương Trình WMBE là một công cụ chính sách để tăng công bằng hợp đồng trong Thành Phố Seattle. Nó bắt nguồn từ Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chủng Tộc của Seattle, Bộ Luật Thành Phố Seattle 20.42, và các Sắc Lệnh Hành Pháp 2010-05, 2014-03, 2019-06. Chương Trình



WMBE đặc biệt tập trung vào các doanh nghiệp do phụ nữ thiểu số làm chủ vì những doanh nghiệp này đã được công nhận là có đại diện thấp đáng kể trong các hợp đồng của Thành Phố. Chương Trình WMBE của Thành Phố được thực hiện trong mỗi Sở. Chương trình WMBE của SDOT được thực hiện và quản lý bởi Cố Vấn WMBE của SDOT. Chương Trình WMBE của SDOT tìm cách loại bỏ các rào cản thông qua việc thúc đẩy hỗ trợ các doanh nghiệp do phụ nữ thiểu số làm chủ từ nội bộ của SDOT thông qua sự ủng hộ, chính sách và đào tạo cũng như quá trình bên ngoài thông qua cách chia sẻ nguồn lực hỗ trợ và thông tin với các doanh nghiệp để tạo điều kiện tiếp cận cộng đồng.

- **Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chúng Tộc (RSJI):** Đề Xuất về Công Bằng Xã Hội và Chúng Tộc (RSJI) là cam kết của Thành Phố nhằm xóa bỏ sự chênh lệch về chủng tộc và đạt được công bằng chủng tộc ở Seattle. Cố Vấn của RSJI

trong OEEI phối hợp với Nhóm Change Team của SDOT và làm việc như một chuyên gia để giúp Nhóm Change Team phát triển các chiến lược cho sự thay đổi.

- **Công Bằng Giao Thông Vận Tải:** Chương trình này cung cấp các lựa chọn giao thông an toàn, bền vững với môi trường, dễ tiếp cận và giá rẻ để hỗ trợ các cộng đồng Người Da Đen, Người Bản Địa và Người Da Màu (BIPOC), cộng đồng có thu nhập thấp, cộng đồng người nhập cư và tị nạn, người khuyết tật, người đang trải qua tình trạng vô gia cư hoặc không có nhà ở ổn định, cộng đồng LGBTQIA+, phụ nữ và trẻ em gái, thanh niên, và người cao tuổi để phát triển tại những nơi cộng đồng sôi động và lành mạnh, đồng thời giảm thiểu sự bất bình đẳng về chủng tộc và tác động của việc di dời.
- **Tiêu Đề VI:** Thành Phố Seattle điều hành các chương trình, dịch vụ, việc làm, hợp đồng, hoặc các hoạt động của thành phố mà không phân

biệt chủng tộc, màu da, nguồn gốc quốc gia, khuyết tật, giới tính, tuổi tác, theo Tiêu Đề VI của Đạo Luật Quyền Công Dân năm 1964, đã được sửa đổi, Tiêu Đề II của Đạo Luật Người Khuyết Tật Hoa Kỳ năm 1990, đã được sửa đổi, và các luật liên bang và địa phương hiện hành. Ngoài ra, Thành Phố Seattle nghiêm cấm phân biệt đối xử trong việc cung cấp các chương trình, dịch vụ, hoặc hoạt động dựa trên khuynh hướng tính dục, bản dạng giới, tín ngưỡng, tôn giáo, tổ tiên, hệ tư tưởng chính trị, tình trạng cựu chiến binh xuất ngũ danh dự hay tình trạng quân đội, có tham gia vào chương trình Section 8, mẹ cho con bú, và sử dụng động vật trợ giúp ở những nơi công cộng, làm việc cho thành phố, và trong các hợp đồng với thành phố.

- **Cơ Hội Việc Làm Bình Đẳng (Equal Employment Opportunity, EEO):** SDOT cam kết tạo ra một nơi làm việc mà đối xử công bằng với tất cả nhân viên, người xin việc, tình nguyện viên, và nhân viên làm việc theo hợp đồng với phẩm giá và sự tôn trọng. SDOT không dung thứ cho sự phân biệt đối xử, quấy rối, hoặc trả thù dựa trên xu hướng tính dục, bản dạng giới, tín ngưỡng, tôn giáo, tổ tiên, hệ tư tưởng chính trị, tình trạng cựu chiến binh xuất ngũ danh dự hay tình trạng quân đội, và/hoặc các nhóm được bảo vệ khác. Tất cả nhân viên đều được biết về mục đích và nguyên tắc của Chính Sách EEO của Thành Phố Seattle.

NHÓM CUNG CẤP NGUỒN LỰC HỖ TRỢ CHO NHÂN VIÊN (EMPLOYEE RESOURCE GROUPS, ERGS)

Nhóm Cung Cấp Nguồn Lực Hỗ Trợ cho Nhân Viên (Employee Resource Groups, ERGs) của SDOT cố gắng thúc đẩy phát triển tổ chức và lãnh đạo ở tất cả các cấp độ, xây dựng hệ thống hỗ trợ nội bộ cho nhân viên và duy trì sự đa dạng, công bằng, và hòa nhập tại nơi làm việc. ERGs kết hợp các bộ phận đa dạng của SDOT lại với nhau, mở rộng các cấp và đơn vị, để hoàn thành các mục tiêu tổng quát của SDOT. ERGs cũng đã được chứng minh là giúp nâng cao hạnh phúc, sự gắn bó của nhân viên, và môi trường văn hóa trong một tổ chức.

Mục tiêu chung của ERGs của SDOT là làm cho SDOT trở thành một nơi làm việc tốt hơn. Thông qua nỗ lực chung, POCA của SDOT đã thúc đẩy và soạn thảo nội dung cho tuyên bố chính thức về Black Lives Matter (Mạng sống của người da đen cũng đáng giá) của Giám Đốc SDOT và sẽ tiếp tục tham gia vào việc ưu tiên tiếng nói của Người Da Đen và Người Da Màu trong tổ chức và cho Thành Phố Seattle.

ERGs của SDOT bao gồm:

- **Nhóm Hỗ Trợ Nhân Viên Da Đen (Black Employee Support Team, BEST)** - Nhóm Hỗ Trợ Nhân Viên Da Đen của SDOT là một ủy ban hỗ trợ việc phát triển chương trình nghị sự về Bình Đẳng Lực Lượng Lao Động của SDOT, đặc biệt tập trung vào quan điểm của các nhân viên Người Da Đen của SDOT.
- **RISE API** - RISE API là viết tắt của Tập Hợp vì Hòa Nhập, Đoàn Kết, và Công Bằng, Người Dân các Đảo Châu Á Thái Bình Dương (Rally for Inclusion, Solidarity, and Equity, Asian Pacific Islanders) . RISE API của SDOT là một ủy ban cung cấp không gian an toàn cho các nhân viên API của SDOT để chia sẻ kinh nghiệm, học hỏi các kỹ năng mới, thúc đẩy sự thăng tiến của các thành viên và đóng vai trò như một nguồn lực hỗ trợ cho đồng nghiệp của họ. Các hoạt động bao gồm cuộc hội thảo diễn giả, các buổi chia sẻ thông tin và các sự kiện xã hội.
- **Latinx** - Ủy ban Latinx của SDOT tìm cách xây dựng cộng đồng và kết nối giữa các cơ quan cũng như khắp Thành Phố và khu vực, mang lại cơ hội phát triển nghề nghiệp cho các thành viên, và hỗ trợ cộng đồng Người Latinh toàn diện bao gồm các tổ chức phi lợi nhuận, các tổ chức cộng đồng, và các doanh nghiệp địa phương.
- **Đồng Minh Người Da Trắng Chống Phân Biệt Chủng Tộc** - Đồng Minh Người Da Trắng Chống Phân Biệt Chủng Tộc của SDOT là một cuộc họp kín của các nhân viên người da trắng của SDOT nỗ lực làm việc để xóa bỏ phân biệt chủng tộc thông qua việc phát triển các kỹ năng hiểu biết về chủng tộc, xây dựng khả năng phục hồi và chiến lược, đồng thời có những cuộc trò chuyện không dễ dàng về người da trắng và phân biệt chủng tộc.

CẢM ƠN

Nhóm Phát Triển Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải

Annya Pintak, Quản Lý Công Bằng Giao Thông Vận Tải / Đồng Chủ Tịch TE-IDT, Văn Phòng Công Bằng và Kinh Tế Toàn Diện của SDOT

Radcliffe Dacanay, Nhà Lập Kế Hoạch Chính / Đồng Chủ Tịch TE-IDT, Chính Sách & Lập Kế Hoạch của SDOT

Cherry Cayabyab, KAYA strategik, LLC

Các thành viên của Nhóm Làm Việc về Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT

Nhóm Nội Bộ về Công Bằng Giao Thông Vận Tải (Transportation Equity Intradepartmental Team, TE-IDT) của SDOT

Michele Domingo, Quản Lý, Văn Phòng Công Bằng và Kinh Tế Toàn Diện của SDOT

Kristen Simpson, Nhà Tài Trợ Điều Hành TE, Chánh Văn Phòng của SDOT

Naomi Doerner, Cựu Quản Lý Công Bằng Giao Thông Vận Tải của SDOT

Những Người Đóng Góp cho Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải

Belen Herrera, Nathalie Salazar, Margo Dawes, Jess Kim, Chisaki Muraki-Valdovinos, Allison Schwartz, Viviana Garza, Salma Siddick, Stephen Barham, Nhóm Change Team Phụ Trách RSJI của SDOT

Những Người Xem Xét Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải

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

Đặc biệt cảm ơn các đối tác và các bên liên quan sau đây vì sự hỗ trợ của họ trong suốt quá trình phát triển Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải

Leslie Potts, Cộng Sự, KAYA strategik, LLC

Sokunthea Ok, Liên Lạc Viên Cộng Đồng của Sở Khu Dân Cư (Department of Neighborhoods, DON)

King County Metro

Sở Khu Dân Cư (Department of Neighborhoods, DON) của Thành phố Seattle

Văn Phòng Bền Vững và Môi Trường (Office of Sustainability and the Environment, OSE) của Thành Phố Seattle

Văn Phòng Kế Hoạch và Phát Triển Cộng Đồng (Office of Planning and Community Development, OPCD) của Thành Phố Seattle

SDOT rất cảm kích và biết ơn Văn Phòng Thị Trưởng, Ban Lãnh Đạo SDOT, Hội Đồng Thành Phố, các nhà lãnh đạo cộng đồng, cũng như các nhân viên của Thành Phố và cơ quan đối tác, và rất nhiều cá nhân và tổ chức khác, những người đã hỗ trợ sự phát triển của Mô Hình Công Bằng Giao Thông Vận Tải.

The Seattle Department of Transportation
700 5th Avenue, Suite 3800
PO Box 34996
Seattle, WA 98124-4996
(206) 684-ROAD (7623)
www.seattle.gov/transportation



Seattle
Department of
Transportation

Tháng 2 Năm 2022