

교통 형평성 체제 파트 I: 가치와 전략





목차

- 4 시애틀 교통국(SDOT) 교통 형평성 작업 그룹의 서신
- 5 SDOT 교통 형평성 IDT 및 RSJI 변화 팀의 지지 서신
- 6 주요 용어 해설
- 10 핵심 요약서
- 13 교통 형평성 체제 파트 I: 가치와 전략
- 24 기회 및 권장 사항
 - 24 SDOT 교통 형평성 작업 그룹의 장기 구조를 위한 TEW의 권장 사항
 - 25 시, 카운티 전역 및 지역 조직화를 위한 기회
- 27 부록
 - 28 부록 1: 맥락 설정 및 교통 형평성 체제 개발 과정
 - 33 부록 2: 과거와 현재의 맥락: 시애틀의 금융 서비스 제한 지역 지정 및 고급 주택화
 - 38 부록 3: 2020년 현재 사건: 인종 부정의, COVID-19, 및 기후 변화
 - 40 부록 4: SDOT의 기존 형평성 작업 및 노력
- 43 감사 인사

SDOT 교통 형평성 작업 그룹의 서신

친애하는 SDOT, 시 지도자 및 지역 사회 협력자/이해 관계자 여러분께,

교통 형평성 작업 그룹(Transportation Equity Workgroup, TEW)에서 일하는 것은 흥미진진한 여정이었으며, SDOT 최초의 교통 형평성 체제(Transportation Equity Framework, TEF)를 공동으로 구축하게 되어 매우 기쁘게 생각합니다. TEW는 기존에는 정책 및 전략적인 계획 과정에 참여할 수 없었던 지역 사회에 발언권을 제공하는 기회였습니다. 본 문서는 우리의 흑인, 원주민, 유색 인종(Black, Indigenous and People of Color, BIPOC) 및 취약한 커뮤니티가 경험하는 교통 편파성과 부정의를 해결하는 데 있어 중요한 단계이며, 우리는 이 체제를 위해 지역 사회 주도의 형평성 전략에 기여할 수 있는 발판을 갖게 된 것을 영광으로 생각합니다.

우리는 교통을 총체적 관점에서 바라보며, 단순히 사람이나 재화의 이동이 아닌 BIPOC와 취약한 커뮤니티의 폭 넓은 웰빙과 생계에 기여하는 생태계의 일부로 생각합니다. 확인된 모든 형평성의 요소와 추진 요인은 형평한 교통 체계 형성에 기여하는 핵심 영역입니다. 이러한 추진 요인은 동떨어져 있는 것이 아니라 서로 연관되어 있습니다.

우리는 교통 형평성에서 중요시되는 두 가지의 근본 요소가 **지역 사회의 참여 그리고 의사 결정, 투명성 및 책임**인 것을 믿습니다. 지역 사회와의 신뢰 및 관계 구축이 교통 형평성 확립의 핵심 요소인 것입니다. 진정성이 있고 의도가 분명한 지역 사회의 참여 및 의사 결정은 투명성과 책임을 가지고 수행되어, 영향력을 평가하고 역사적 편파성의 전환 여부를 결정할 수 있어야 합니다.

여덟 가지의 형평성 전략 추진 요인이 교통 형평성의 핵심 구성 요소로 확인됩니다:

- 안전성
- 기동성 및 교통 수단 선택권
- 대중교통 접근성
- 사회 기반 시설, 계획 및 유지 보수
- 토지 사용, 주택 공급 및 등지 내몰림
- 경제 개발
- 교통 정의(Justice)

이러한 추진 요인 중 일부는 전통적인 교통 설계자와 기술자의 영역 내에 속하지만, 이러한 전략은 강력한 내부 및 외부 협력의 조직화를 수반하여 모두가 번영하는 총체적으로 형평한 교통 체계를 실현합니다.

COVID-19 대유행의 위기는 이러한 편파성을 악화시키고 우리의 BIPOC 커뮤니티에 불균형적인 영향을 미쳤습니다. 우리는 형평성, 공중 보건 및 교통의 교차점에 대한 지역 사회 기반의 분석과 권고 사항을 포함시켰습니다.

우리는 형평성을 이루어낼 영향력을 미치기 위해 지역 사회 및 정부 협력 기관과 함께 일하는 데 전념하고 있습니다. 우리는 지속적인 협력을 통해 교통 형평성을 위해 함께 일하며, 장기적인 비전과 구조적인 변화를 위해 SDOT에 권고 사항을 제안합니다.

연대 속에서,
교통 형평성 작업 그룹

SDOT 교통 형평성 IDT 및 RSJI 변화 팀의 지지 서신

친애하는 SDOT, 시 지도자 및 지역 사회 협력자/이해 관계자 여러분께,

SDOT의 변화 팀(Change Team)과 교통 형평성 부서 내 팀(Transportation Equity Intradepartmental Team)이 연합하여 교통 형평성 체제의 구축, 사명 및 구현을 지원한 것은 영예롭고 의도적인 일입니다.

2000년대 초부터 시애틀시는 인종 및 사회 정의의 문제는 지역 사회 활동가와 정부 내 변화 주도자가 공동으로 준비하는 노력을 필요로 한다는 것을 인식해 왔습니다. 인종 및 사회 정의 구상(The Race and Social Justice Initiative, RSJI)은 2004년 Greg Nickels 시장에 의해 시작되었고 그 이후로 취임한 모든 시장들에 의해 재승인되었습니다. 이 중요한 법안으로 인해 시애틀시는 제도적 인종 차별주의와 시 정부 내의 인종 기반의 격차 해소에 전념하는 미국 최초의 도시 중 하나가 되었습니다.

다른 시 부서와 함께 시애틀 교통국(SDOT)은 RSJI에 대한 시의 헌신을 진전시키고 조직 내에서 변화 주도자를 성장시키기 위해 **변화 팀**을 보유하고 있습니다. SDOT의 변화 팀은 SDOT의 업무 범위 내에서 편파성이 지속되는 부문을 파악하고 해결하여 시 직원으로서 대중에게 더 나은 서비스를 제공하고자 합니다.

RSJI에 뿌리를 두고 있는 SDOT의 교통 형평성 프로그램(Transportation Equity Program)은 2019년, 보수를 받는 지역 사회 이해 관계자들의 작업 그룹인 **교통 형평성 작업 그룹(TEW)**을 소집하여 SDOT 최초로 교통 형평성 체제에 대한 권장 사항을 제공하도록 하였습니다. SDOT는 또한 **교통 형평성 부서 내 팀(TE-IDT)**이라는 내부 직원 작업 그룹을 설립했으며, 이 작업 그룹은 TEW에게 SDOT의 업무를 숙지시키고, 체제 개발 과정에서 피드백을 제공하며, SDOT 지도부와 직원들 중에서 체제에 대한 지원을 구축한 각 분과의 대표자들로 이루어졌습니다.

변화 팀과 교통 형평성 부서 내 팀은 함께, 조직 전체에서 소집된 수십 명의 직원들로 구성되어 있으며, 이들 모두는 변화를 만들어 내기 위한 열정과 형평성 향상에 대한 헌신을 가지고 있습니다.

우리는 우리의 교통 체계와 그 외의 곳에 존재하는 많은 편파성이 흑인, 원주민 및 유색 인종 (BIPOC) 커뮤니티를 향한 여러 세대에 걸친 투자 철회, 법적 배제, 비인간화 및 인종 차별적 폭력의 직접적인 결과라는 것을 알고 있습니다. 우리는 또한 시애틀에서 거주하거나 일하는 활기차고 다양한 인종의 동기 직원으로서, 미래 세대가 누릴 그들을 위한 씨앗을 심는 투자를 가지고, 동료 지역 사회 구성원들과 교통 형평성 작업 그룹에서 함께 합니다. 우리는 시민으로서의 우리의 역할에 자부심을 가지고 있으며, 우리 지역 사회의 요구에 귀를 기울이는 것이 우리의 책임이라고 생각합니다.

교통 형평성 체제는 지역 사회의 필요와 비전에 기반을 둔 경로를 제시하여, 우리의 교통 체계를 우리의 가장 취약하고 투자 받지 못한 이웃을 위한 진정으로 형평하고 정의로운 자산으로 탈바꿈시킬 것입니다. 변화 팀, 교통 형평성 부서 내 팀 및 SDOT 지도부와 직원의 협력을 통해, 교통 형평성 체제에 요약된 계획 및 구현 전략을 우리의 작업에 통합할 수 있기를 기대합니다.

연대 속에서,
SDOT 변화 팀
SDOT 교통 형평성 부서 내 팀

주요 용어 해설

책임이 있는(Accountable): 현재 해결하기 위해 노력 중인 문제의 영향을 가장 많이 받는 사람들, 특히 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 커뮤니티 및 역사적으로 시민 참여 과정에서 드러나지 못한 사람들의 요구와 우려에 대응하는.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상, 인종 형평성 툴킷(City of Seattle Race and Social Justice Initiative, Racial Equity Toolkit)

등지 내몰림 방지 전략(Anti-displacement strategies): 한 커뮤니티 및/ 또는 지역에서 개발이 이루어짐에 따라 고급 주택화 및 이주 압력에 직면한 커뮤니티의 안정성을 강조. 등지 내몰림 방지 전략은 사람들을 밀어내는 대신에 지역 사회 개선과 투자에 초점을 맞추며, 특별히 시애틀의 고급 주택화 현상 발생에 따라 역사적으로 가장 큰 타격을 받아온 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 커뮤니티에 중점을 둡니다.

BIPOC: BIPOC(바이팍)은 흑인, 원주민 및 모든 유색 인종(BIPOC)을 의미합니다. 이는 흑인/ 아프리카 이주자와 원주민 커뮤니티가 미국 내의 인종 구조로 인해 직면해온 독특하고 구체적인 인종 차별 및 회복력의 경험을 가시화하기 위한 용어입니다. BIPOC은 모든 유색 인종을 존중하고 동시에 이러한 커뮤니티의 목소리를 높일 수 있는 기회를 만들어 내는 용어입니다.

출처: Race Forward, Moving the Race Conversation Forward(인종 문제 진전, 인종에 관한 대화를 진전시키며)

등지 내몰림: 기존 거주자 또는 사업체나 기타 조직이 원하지 않음에도 불구하고 현재 거주지 또는 위치에서 이동해야 하는 경우:

- **물리적 등지 내몰림**은 부동산 퇴거 명령, 취득, 복구 또는 철거 등의 결과로, 혹은 임대나 소득 제한 주택에 대한 계약 조건 만료의 결과로 발생합니다.
- **경제적 등지 내몰림**은 거주자와 사업체가 치솟는 임대료나 소유 비용을 더 이상 감당할 수 없어 이사를 가야 할 때 발생합니다.
- **문화적 등지 내몰림**은 가까이 살고 싶은 이웃 및 문화적으로 관련된 사업체가 해당 지역을 떠나서 사람들이 이사하는 경우, 혹은 문화 관련 사업체나 기관 자체가 이전하는 경우에 발생합니다.

출처: UC Berkeley Urban Displacement Project(UC 버클리 도시 이주 프로젝트)

평등과 형평성(Equality and Equity): 평등은 동일성의 척도입니다. 형평성은 인종, 성별, 사회 계급 및 기타 현상 전반에 걸친 공정한 대우, 기회 및 결과의 척도입니다. 이러한 구별은 중요합니다. 우리는 공정하기 위해서 모든 사람을 동일하게(평등) 대우해야 한다고 들어 왔습니다. 그러나 제도화된 구조적인 인종 차별의 유산을 인식한다면 우리는 사람들과 지역 사회에 따라 서로 다른 자원(형평성)이 필요하다는 것을 알게 됩니다. 우리는 형평성을 위해 사람들과 지역 사회가 기본적인 필요를 충족하고 잠재력을 최대한 발휘할 수 있도록 지원하는, 구체적이고 고유한 자원을 제공해야 합니다. 억압 받는 집단이 계속 불이익을 받는다면 동일함이 항상 공정한 것은 아닙니다.

출처: Ellany Kayce. 교통 형평성 작업 그룹 구성원.

원주민 : 문화적, 정치적으로 자주적 결정을 내리는 집단으로, 그들의 자결권은 북미, 하와이 및 태평양 제도에서 미국 설립 이전에 시작되었습니다.

출처: Indigenous Peoples: Terminology for the Fourth National Climate Assessment(원주민: 제4차 국가 기후 평가 용어)

개인의 인종 차별: 인종에 기초한 개인 또는 집단에 대한 선입견, 편견, 고정관념. 특권을 내면화하는 백인과 억압을 내면화하는 유색 인종을 포함한 인종 차별이 개인에게 미치는 영향.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상, 인종 형평성 툴킷

제도적 인종 차별: 일반적으로 의도치 않게 또는 부주의하게 백인들에게 이득이 되고 유색 인종에게 피해를 주는 조직화된 프로그램, 정책 또는 절차.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상, 인종 형평성 툴킷

LGBTQIA +: 레즈비언, 게이, 양성애자, 범성애자, 트랜스젠더, 젠더퀴어, 퀴어, 간성, 무성, 무성애자, 동맹 커뮤니티에 대한 일반적인 약어.

출처: University of Illinois Springfield, Gender and Sexuality Student Services(일리노이 스프링필드 대학교, 성별 및 성적 취향 학생 서비스)

장기 계획: 목표, 전략 및 실행 조치를 포함하는 미래에 대한 비전을 생성하는 과정.

복합 수단(Multimodal): 걷기, 자전거 타기, 대중교통 이용, 또는 트럭이나 개인 자동차 운전 등과 같이 사람들이 교통 체계를 이용하는 다양한 방법. 또한 버스 정류장까지 도보로 이동한 다음 최종 목적지까지 버스를 타는 것과 같은, 둘 이상의 교통 수단을 이용하는 여정을 의미할 수도 있음. 대부분의 개별 여행은 하나 이상의 교통수단을 포함합니다.

공공 장소: 공공 통행권을 포함하여 모든 사람이 접근할 수 있는 개방된 장소(예: 개인 소유가 아닌 거리, 보도, 광장, 공원 및 플라자).

인종적 형평성: 개인의 인종에 따라 주어지는 사회적, 경제적 및 정치적 기회가 예측되지 않는 경우.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상, 인종 형평성 툴킷

인종적 편파성: 개인의 인종에 따라 주어지는 사회적, 경제적 및 정치적 기회와 결과를 예측할 수 있는 경우.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상, 인종 형평성 툴킷

공공 통행로(Right-of-Way): 보행자 및 차량의 공공 이동을 주된 목적으로, 합법적으로 설립된 한 구획의 좁고 긴 토지.

인종 차별: 본인 자신의 인종이 우월하다는 신념에 기반한, 다른 인종의 타인을 향한 편견 및 차별. 인종 선입견 + 체계적 권력 = 인종 차별.

출처: 표준 사전; 공식 출처: Dr. Robin DiAngelo.

RSJI: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상(Race and Social Justice Initiative, RSJI)은 시 정부의 제도화된 인종 차별과 인종 기반의 격차를 종식시키기 위한 시 전체의 노력입니다. RSJI는 시민 평등권 운동의 결실 및 인종 차별에 맞서기 위한 시애틀의 개인 및 단체의 지속적인 노력을 기반으로 합니다. 이 구상의 장기적인 목표는 우리 지역 사회에서 인종에 기반한 불균형을 야기하는 근본적인 체계를 변화시키고 인종적 형평성을 달성하는 것입니다.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상

SDOT: 시애틀 교통국



구조적 인종 차별: 백인 커뮤니티에 비해 유색 인종 커뮤니티에 불리한 결과와 조건을 초래하는 여러 기관의 정책, 관행 및 프로그램의 상호 작용. 인종화된 역사적 및 문화적 조건의 맥락에서 발생함.

출처: 시애틀시 인종 및 사회 정의 구상, 인종 형평성 툴킷

비통합 지역(Unincorporated Regions): 이 지역에는 현재 시애틀시 또는 다른 시에 통합되지 않았지만 킹카운티 내에 있는 지역이 포함되며 White Center, Skyway, Riverton-Boulevard Park 및 East Renton Highlands 등이 해당됩니다.

취약 커뮤니티: 정부 기관에 의해 역사적으로

또한 현재에도 말살되고 있고, 의도적으로 배제되며/되거나 투자되지 않는 커뮤니티. SDOT의 교통 형평성 프로그램 및 교통 형평성 작업 그룹은 다음을 포함합니다:

- BIPOC 커뮤니티
- 저소득층 커뮤니티
- 이민자 및 난민 인구
- 원주민 커뮤니티
- 장애를 경험하는 사람들
- LGBTQIA+ 사람들
- 노숙 또는 주택 불안을 경험하는 사람들
- 여성 및 자신을 여성으로 식별하는 사람들
- 청소년
- 고령자
- 이전에 수감된 적이 있는 개인
- 동지 내몰림 및/또는 동지 내몰림 위험이 높은 지역

권력 관계 차트

사회적 정체성 범주	특권적 사회 집단	경계적 사회 집단	표적이 되는 사회 집단	권력이 수반되는 편견/"~주의"
인종	백인/코카서스인	두 인종/ 다인종의 혼혈	아시아인, 흑인, 라틴계, 원주민/ 토착민	인종 차별(주의)
생물학적 성별 (Sex)	출생 시 지정된 성별 남성	간성(두 성이 모두 존재)	출생 시 지정된 성별 여성	성 차별
사회적 성별 (Gender)	성별 순응 (시스젠더: 생물학적 성과 성 정체성 일치), 남성 또는 여성으로 식별	성별 모호, 젠더 퀴어, 무성(여성도 남성도 아님)	트랜스젠더, 젠더 퀴어, 간성, 성별 모호, 무성	트랜스젠더 혐오/ 트랜스젠더 억압
성적 지향	이성애자	양성애자, 퀴어, 레즈비언, 게이, 질문 중임, 에이스 (성에 관심 없음/ 성적 끌림 없음), 다애인 (polyamorous)	양성애자, 퀴어, 레즈비언, 게이, 질문 중임, 에이스 (성에 관심 없음/ 성적 끌림 없음), 다애인 (polyamorous)	이성애주의, 동성애 혐오
사회적 지위/계층	부유층, 상류층	중산층	노동자 계층, 가난한 사람들, 저소득층	계급 차별주의
비장애/장애	일시적으로 건강한 신체	일시적 장애 및/ 또는 "드러나지 않는" 장애를 가진 사람	장애를 경험하는 사람(종종 신체적으로 식별 가능)	장애인 차별주의
종교	개신교인, 기독교인	로마 가톨릭(역사적으로), 영적인 것을 믿는 사람(특정 종교 없음)	유대교인, 무슬림, 힌두교인, 무신론자	종교적 억압/편협
연령/세대	성인(35~55세)	청년(25~35세)	노인(55세 이상) 및 청소년/어린이 (25세 이하)	연령 차별주의/ 성인주의

참고 - 우리는 단일한 정체성 또는 자기 자신의 한 부분으로만 존재할 수는 없습니다. 우리의 모든 정체성들은 동시에 작용합니다. 우리의 경험은 사회적 억압의 여러 차원에 따른 우리의 정체성들의 상호 작용을 기반으로 합니다.

출처: Office of Equity, University of Colorado, Matrix of Oppression(콜로라도 대학교 형평성 사무소, 억압의 매트릭스)

핵심 요약서

교통 형평성 체제(TEF)는 시애틀 교통국(SDOT)의 지침 문서 역할을 하는 지역 사회 주도의 비전으로, 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 커뮤니티와 과거 및 현재 정부에 의해 투자되지 않은 커뮤니티에 가장 많은 영향을 미치는 정책, 프로그램 및 프로젝트에 대한 형평성 우선 순위를 고려할 때 참고됩니다. 가장 많은 영향을 받는 사람들에는 저소득층, 난민, 이민자, 장애를 경험하는 사람, LGBTQIA+ 사람들, 노숙 또는 주거 불안정을 경험하는 사람들, 여성 및 여성으로 자신을 식별하는 사람들, 청소년, 노인, 과거 수감자들, 그리고 높은 동지 내몰림 위험에 처했거나 동지 내몰림을 당한 커뮤니티들이 포함됩니다.

TEF는 SDOT 의사 결정권자, 직원, 이해 관계자, 협력 기관 및 더 큰 지역 사회가 함께 일하여 형평성 있는 교통 체계를 구축하기 위한 로드맵으로 활용하기 위한 것입니다. 시애틀시의 인종 및 사회 정의 구상(RSJI)에서 구축된 TEF는 제도적 인종 차별로 인한 교통 체계의 불균형을 다룹니다. 커뮤니티들이 경험하는 교통 편파성을 되돌리는 데 핵심은 정부의 정책 및 운영에 인종적 형평성 체제를 포함시키는 것입니다.

우리는 2019년 봄에 TEF 개발 절차를 시작했으며 다음이 포함되었습니다:

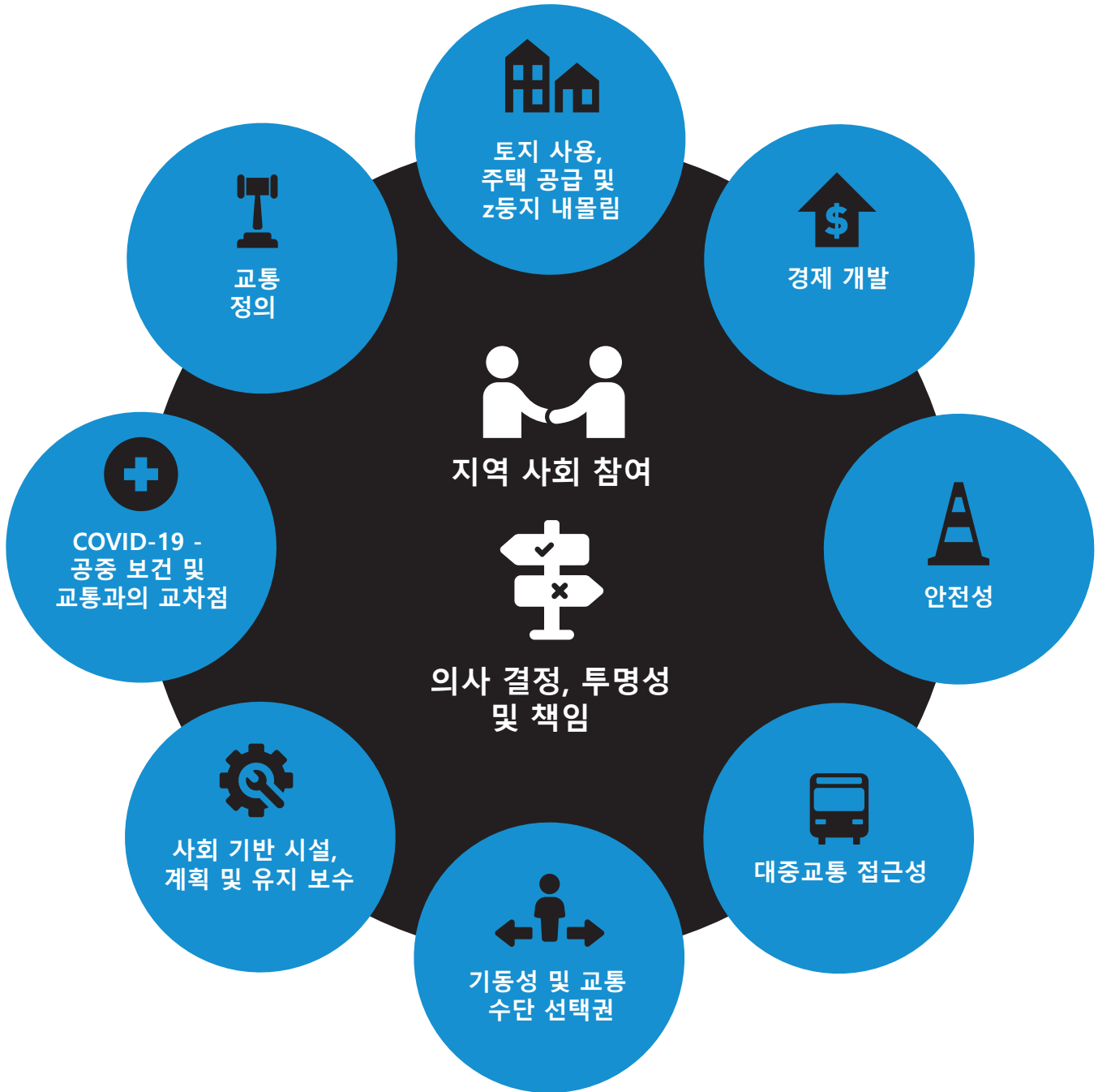
- SDOT 직원, SDOT의 교통 형평성 프로그램 주도, 교통 형평성 부서 내 팀 (TE-IDT) 참여
- 아래에 설명된 교통 형평성 작업 그룹(TEW)
- KAYA strategik LLC, 여성 소수자 소유 기업 (women minority-owned business enterprise, WMBE) 컨설팅 기관

교통 편파성에 영향을 가장 많이 받는 사람들의 의견을 중점에 두고, TEW는 해당 체제에 포함할 형평성 주도 전략 권장 사항을 SDOT에 제공하는 일을 맡았습니다. TEW는 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 커뮤니티 및 정부의 투자를 받지 못한 지역 사회와 개인적 또한 전문적 제후를 맺고 있는 10명의 지역 사회 구성원으로 이루어져 있습니다. TEW 구성원은 참여 가치를 인정받아 보수를 지급받았습니다.

TEW 구성원은 두 가지의 근본 형평성 전략 요소와 여덟 가지 전략 추진 요인을 확인했습니다. 각각에는 가치 성명과 권장 전략이 포함되어 있습니다. 이러한 항목들은 TEW 구성원들에 의해 개발되었으며, 지역 사회가 권장하는 형평성 전략 조사를 위해 TEW가 주도한 지역 사회 현장 조사 과정에서 얻게 된 피드백을 통해 개발되었습니다.

2021년에 SDOT와 TEW는 TEF의 구현 계획 구성 요소를 지속적으로 공동 개발하는 동시에 관련된 지역 사회와 기타 시 부서 및 교통 기관과 함께 일했습니다. TEW가 TEW의 장기 구조 및 비전에 대해 SDOT와 협력함에 따라, SDOT의 교통 형평성 프로그램은 또한 TEW에 역량 구축 지원을 지속적으로 제공했습니다.

교통 형평성 체제





교통 형평성 체제 파트 I: 가치와 전략

교통 형평성 체제(TEF)에는 교통 형평성 작업 그룹(TEW)의 구성원들이 식별하고 공동 개발한 형평성 전략이 포함되어 있습니다. TEW는 교통 형평성을 달성하는 데 기동적적인 역할을 하는 두 가지의 근본 전략 요소와 여덟 가지 형평성 전략 추진 요인을 정의했습니다. 이러한 항목들은 BIPOC 커뮤니티와 과거 및 현재 정부의 투자가 부족했던 사람들의 목소리를 중점에 둡니다.

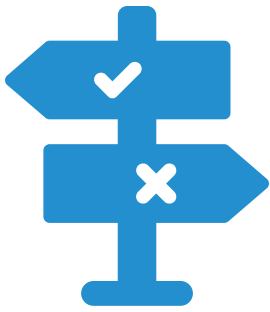


지역 사회 참여

지역 사회 참여에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 지역 사회 참여가 총체적이고 지속적인 관계 구축의 과정, 또한 제도적 및 구조적 인종 차별에 가장 영향을 받는 지역 사회 및 개인을 위한 문화적으로 적절한 현장 활동과 참여 전략을 위해서 지역 사회 기반 조직 및 개인과의 협업과 협력 관계가 필수적인 것을 믿습니다.

지역 사회 참여를 위한 TEW 형평성 전략

- **1 - 지역 사회 참여의 관행 표준화:** 지역 사회 참여를 SDOT 전반의 표준 관행으로 통합하고 지속적인 조사 보고, 업데이트 및 교육 등을 포함하는 영향을 받는 BIPOC 및 취약한 지역 사회와의 피드백 고리를 구축합니다. 성공적인 참여 과정에는 지역 사회의 대응이 긍정적인 결과에 어떤 영향을 미쳤는지에 대한 투명성이 포함됩니다.
- **2 - 역량 구축:** BIPOC 및 취약한 지역 사회에 접근하기 전에 SDOT가 기대하는 의미 있는 참여의 수준을 고려하고, 지역 사회 기반 조직 및 BIPOC 개인이 SDOT와 협력할 때 지역 사회 참여 활동을 할 수 있도록 역량 구축을 지원합니다. 역량 구축에는 자금 지원, 기술 지원, 프로젝트 지침 그리고 교통 네트워크 및 체계 탐색을 위한 지역 사회의 지식 구축이 포함됩니다.
- **3 - 협력 관계 및 내부 관행:** 지속적인 협력 관계를 구축하고, BIPOC 과 취약한 커뮤니티의 지역 사회 기반 조직 및 개별 커뮤니티 구성원으로부터 문화적으로 적절하고 의미 있는 참여에 대한 지침을 받습니다. 여기에는 SDOT가 제도적 인종차별이 교통 편파성에 미치는 영향에 대해 말하는 시의 인종 및 사회 정의 구상의 가치를 스스로 인정하고 교육하는 것이 포함됩니다.
- **4 - 신뢰 및 시간 구축:** 영향을 받는 지역 사회에 지속적으로 정보를 제공하고, 프로젝트 정의에 대한 피드백을 수집하는 계획 단계를 포함한 모든 SDOT 프로젝트 단계에서 지역 사회 참여를 위한 예산과 시간을 확보합니다. 한 프로젝트 단계의 시작 및 반복적인 과정 전반에 걸쳐 지역 사회가 함께 참여하여 과거 및 현재 정부의 투자가 부족한 지역 사회와의 신뢰를 구축하고, 지역 사회들이 쉽게 이해하고 참여 과정에 온전히 참여할 수 있도록 교육 도구를 제공합니다.



의사 결정, 투명성 및 책임

의사 결정, 투명성 및 책임에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 교통 형평성에서 투명하고 포괄적인 의사 결정이란 정보가 문화적으로 접근 가능해야 함을 의미하며, BIPOC 커뮤니티와 의도적으로 배제된 사람들의 목소리가 중심이 되고 시민 참여 과정에 참여할 수 있도록 교육되어야 한다고 믿습니다.

의사 결정, 투명성 및 책임에 대한 TEW 형평성 전략

- **1 - TEW:** 교통 형평성 작업 그룹(TEW)은 SDOT 내에서 영구 자문 그룹으로 제도화되어 SDOT가 사려 깊고 포용적이며 형평성 있는 결정을 내리는데 적극적인 조치를 취하도록 안내합니다. TEW 구성원은 반드시 재정적인 보수를 받도록 되어있고 BIPOC 커뮤니티 구성원과 역사적으로 정부에 의해 배제된 지역 사회의 구성원을 포함해야 합니다.
- **2 - 대표성:** SDOT 지도부, 인력 및 자문 위원회는 과거와 현재 시애틀스에서 일하고, 예배하고, 놀고, 배우며, 거주하는 BIPOC 및 취약한 커뮤니티의 다양성을 반영합니다. 여기에는 시와 비통합 지역에서 동지 내몰림 당해야 했던 커뮤니티를 포함한 인력의 양성이 포함됩니다. BIPOC 및 취약한 커뮤니티의 실제의 경험과 관점이 의사 결정 과정에 참고되도록 하기 위해서는 SDOT 직원, 지도부 및 자문 위원회의 대표성이 중요합니다.
- **3 - 지도부:** SDOT의 지도부는 BIPOC 커뮤니티의 다양성을 반영해야 할 뿐만 아니라, 인종적 형평성을 향한 핵심 신념을 구현하고, 책임을 져야 하며, 제도적 인종 차별과 교통 편파성을 해체하기 위해 그 지위를 활용해야 합니다.
- **4 - 투명성 문화:** BIPOC와 취약한 커뮤니티에 영향을 미쳐 온 교통 체계의 편파성을 인정하고 바로잡는 일에 전념합니다. 또한 문화적으로 적절한 의사소통, 정부의 의사 결정 과정에 대한 지역 사회 교육, 그리고 SDOT와 지역 사회 모두를 위한 현실적인 기대치 지정을 포함하는 투명성의 문화를 조성하여 신뢰를 재건합니다.
- **5 - 데이터:** 교통 기관 간의 데이터 평가와 투명한 데이터 공유를 조직하여 BIPOC와 취약한 커뮤니티에 불균형적인 부담이 없도록 하고, 정보에 입각하여 내려진 세금 사용에 관한 의사 결정이 지역 사회에 긍정적인 혜택을 줄 수 있도록 합니다.
- **6 - 형평성 도구:** RSJI 형평성 도구 키트와 교통 형평성 작업 그룹의 지침을 따라, 프로젝트가 RSJI 지침을 충족하는 포괄적인 지역 사회 참여 모델을 따르고 포함할 수 있도록 돕는 도구인 SDOT 형평성 체크리스트를 생성합니다.



토지 사용, 주택 공급 및 등지 내몰림

토지 사용, 주택 공급 및 등지 내몰림에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 저소득층, BIPOC, 장애를 경험하는 커뮤니티 및 가족이 시에 거주할 수 있도록 토지 사용 및 주택 선택권으로 그들을 지원하고 장벽을 낮춰야 한다고 믿습니다. 장기 계획은 급속하고 점검되지 않은 개발이 과거 및 현재 시애틀시에서 일하고, 예배하고, 놀고, 배우고, 거주하는 저소득층 BIPOC 커뮤니티에 미칠 수 있는 단기적 악영향을 반드시 완화해야 합니다. 우리는 도시 계획 정책이 시의 형평한 개발 구상(Equitable Development Initiative) 내에서 BIPOC 커뮤니티에 책임을 져야 한다고 믿습니다.

토지 사용, 주택 공급 및 등지 내몰림에 대한 TEW 형평성 전략:

- **1 - 적정 가격 주택:** 우리 지역의 성장으로 인해 인종 차별적인 주택 정책이 악화됨에 따라, 종합적인 구역 설정 정책은 BIPOC 및 취약한 커뮤니티가 겪는 적정 가격 주택 부족 및 등지 내몰림 위험을 반드시 해결해야 합니다.
- **2 - 교통 성장 완화:** 교통 성장은 BIPOC 및 취약한 커뮤니티가 등지 내몰림을 당하게 하는 촉매제가 되므로, 등지 내몰림 방지 정책을 도시 및 교통 계획의 최전선에 두어야 합니다.
- **3 - 대중 및 민간 교통 옵션:** 개발 계획 수립 시, BIPOC 및 취약한 커뮤니티의 지역에 개발이 진행됨에 따라 이들이 대중 및 민간 교통 옵션에 형평하게 접근할 수 있도록 시 전체의 작업 그룹, 자문 위원회 및 위원회 간에 전략을 조정해야 합니다.
- **4 - 형평한 개발 구상(EDI) 및 교통 형평성(Transportation Equity, TE) 조정:** 특별히 형평성 추진 요인과 관련하여 시의 형평한 개발 자문 위원회(Equitable Development Advisory Board)와 교통 형평성 작업 그룹의 전략 및 목표에 대한 지속적인 협력 관계 및 결과 조정.
- **5 - 형평한 대중교통을 지향하는 개발(Equitable Transit Oriented Development, ETOD):** 형평한 대중교통을 지향하는 개발은 과거와 현재, 불균형적인 성장 및 등지 내몰림의 위험에 묶인 BIPOC 및 취약한 커뮤니티를 위해 적정 가격 주택 옵션을 우선시해야 합니다.
- **6 - 지역 계획:** 지역 사회에 입각한 지역 계획은 시 부서, 자문 위원회, 위원회 및 민간 도시 계획과 개발 부문에 의한 제도적 의사 결정에 반드시 적극 수용되고 포함되어야 합니다.
- **7 - 건강한 환경:** 시의 형평성 및 환경 구상(Equity and Environment Initiative)에 참여하고 BIPOC과 취약한 커뮤니티를 모든 사람이 접근할 수 있는 녹지 공간에 연결함으로써 건강한 환경과 지역 사회를 촉진하는 대중교통 서비스 및 프로젝트를 우선시하고 이에 투자합니다. 여기에는 공원, 산책로, 축제 거리 및 기타 공간이 포함됩니다.

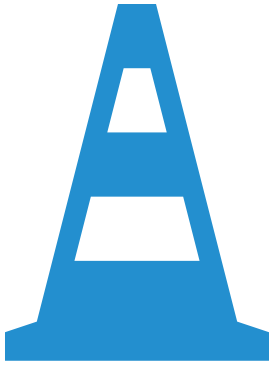


경제 개발

경제 개발에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 건강하고 안전한 지역을 개발하고 BIPOC 및 취약한 커뮤니티의 형평한 접근을 가능하게 하기 위해, 우리의 교통 체계가 경제적 기동성, 기회 및 연결성을 발전시켜야 한다고 믿습니다.

경제 개발에 대한 TEW 형평성 전략:

- **1 - 개발 및 교통 성장:** 교통 성장은 BIPOC 및 취약한 커뮤니티 등지 내몰림의 촉매제가 되므로, 개발을 최대한 활용하여 BIPOC 및 취약한 커뮤니티를 위한 다양한 적정 가격 주택 옵션과 고용 기회를 확장해야 하며, 이로써 기존 지역 자산에 미치는 영향을 줄여야 합니다.
- **2 - 기회 증진:** BIPOC 및 취약한 커뮤니티의 경제적 기회를 증진시키고, 양질의 교육, 훈련 및 생활 가능한 임금의 직업으로의 진로에 접근할 수 있도록 지역 사회의 문화적 기반을 강화합니다.
- **3 - 예방:** 주거, 상업 및 문화적 등지 내몰림을 방지하는 데 투자하고 떠나간 사람들이 돌아올 수 있는 경제적 경로를 제공하는 기동성 체제를 만듭니다.
- **4 - 운영 및 번영:** 교통 확장과 관련된 개발 성장의 영향으로 기존 BIPOC 소규모 사업체들이 고군분투 시 운영 및 번영할 수 있도록 돕습니다.
- **5 - 저렴한 교통:** 대중교통에 의존하는 BIPOC 및 취약한 커뮤니티를 지원하는, 효과적이고 저렴한 교통에 대한 투자를 우선시합니다.
- **6 - 지역 문화 자산:** 신규 및 현재의 BIPOC 소규모 사업체들이 운영하고 번성하며 지역 문화 자산 구축을 돕도록 장벽을 줄입니다.

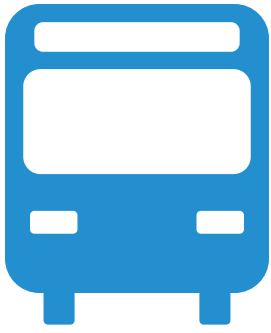


안전성

안전성에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 우리의 교통 체계가 이용자의 나이, 능력, 위치, 수입, 언어, 인종 및/또는 이동 수단 선택에 관계없이 안전해야 한다고 믿습니다

안전성에 대한 TEW 형평성 전략:

- **1 – 질적 데이터:** 대중교통 및 교통 안전성 질적 데이터를 수집하는 문화적으로 적절하고 총체적인 방법을 개발하며, 고령자, 장애를 경험하는 사람 및 BIPOC 커뮤니티를 포함한 취약한 커뮤니티의 정서적, 정신적 및 신체적 안전에 대한 감각 및/또는 인식을 가지고 개발합니다.
- **2 – 보도(Sidewalk) 자금 지원:** 시 전체의 보도 재활성화 프로그램에 자금을 지원할 점진적인 수입원을 탐색하고 시행합니다. 이로써 시는 더 많은 유지 관리 및 재건 책임을 질 수 있으며, 그 동안 금융 투자가 제한되고 불균형을 경험해 온 지역의 보행 기반 시설 투자를 늘릴 수 있습니다. 여기에는 Rainier Valley, Lake City, Central District 및 보행자 수요가 높고 역사적으로 투자가 부족했던 기타 지역의 주요 BIPOC 밀집 지역 및 커뮤니티에 대한 투자를 목표로 하는 것과 시애틀 인근 지역의 보행 개선을 장려하기 위한 킹카운티와의 협력이 포함됩니다.
- **3 – 비상 시 의사소통:** 비상 상황 시 안전 및 교통 서비스에 대한 중요한 정보가 적시에 배포될 수 있도록 하고 다문화 민족 의사소통이 포함되도록 합니다.
- **4 – 도로 횡단 개선:** 표시된 횡단보도 및 기타 도로 횡단 개선 사항을 만들고 유지할 때는 보행자 안전을 우선시해야 합니다. 학교, 노인 및 커뮤니티 센터, 의료 시설 그리고 취약한 커뮤니티의 인구가 많은 지역을 포함합니다.
- **5 – 이해 관계자 현장 지원 활동:** 정보 공유를 위한 지역 사회 체계를 구축하고 취약한 커뮤니티의 이해 관계자와 안전에 대한 우려 및 문제에 대해 협업합니다.



대중교통 접근성

대중교통 접근성에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 대중교통 체계가 접근 가능하고, 저렴하고, 포괄적이며, 사람들의 시간을 존중하고, 형평한 자원 지급을 공급해야 한다고 믿습니다.

대중교통 접근성에 대한 TEW 형평성 전략:

- **1 - 대중교통 장벽:** BIPOC과 취약한 커뮤니티가 대중교통에서 경험하는 장벽을 총체적인 관점에서 해결합니다. 여기에는 금전적 비용, 필요 노선의 가용성, 대중교통 이용자로서의 경험 및 해당 커뮤니티에 영향을 미치는 다른 편파적인 요인이 포함됩니다.
- **2 - 자격:** 편파성을 줄이기 위해 대중교통 지원에 대한 기존 자격을 수정하고 확대합니다.
- **3 - 의사소통:** 대중교통 서비스 변경 또는 영향과 관련하여 접근 가능한 커뮤니티 맞춤 의사소통 방법에 투자합니다. 여기에는 디지털 및 비디지털 플랫폼 뿐만 아니라 여러 언어로 접근할 수 있는 옵션이 포함됩니다.
- **4 - 길 찾기:** 대중교통 길 찾기, 정보 및 교육은 총체적이고 접근하기 쉬워야 하며, 여기에는 사용의 편의성, 번역 가능성 및 보편적인 시각 언어를 다루는 것이 포함됩니다.
- **5 - 장기 자금 조달:** 대중교통은 일관성이 있어야 하고, 저소득층 커뮤니티에 더 이상의 부담을 주지 않는 장기 자금 조달 해결책이 있어야 하는 중요한 서비스입니다.



기동성 및 교통 수단 선택권

기동성 및 교통 수단 선택권에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 모든 사람들, 특히 가장 취약한 사람들을 중심으로, 교통 수단 및 기동성에 있어 저렴하고 쉽게 접근할 수 있는 여러 선택권이 있어야 한다고 믿습니다.

기동성 및 교통 수단 선택권에 대한 TEW 형평성 전략:

- **1 - 기동성 필요:** 교통 수단 선택권에 BIPOC과 취약한 개인 및 커뮤니티가 성공적으로 접근할 수 있는 방법에 중점을 둔 다중 모드 전략을 세웁니다. 다중 모드 통합은 커뮤니티 내 특정한 기동성 필요에 맞게 조정되어야 합니다.
- **2 - 도로변 수용력:** 소규모 사업체, 사회 복지 기관, 보육 시설, 의료 시설 및 장애를 경험하는 개인을 위해 도시 전역에 걸쳐 유연한 상하차 구역 및 주차 수용력을 늘리는 혁신적인 방법.
- **3 - 도심 접근:** 도심으로의 형평한 접근을 위해서는 저소득층 및 노동 계층 인구가 다양한 방법으로 접근할 수 있는 저렴한 교통 수단에 대한 면밀한 검토가 필요합니다.
- **4 - 교통 벌금 및 위반:** BIPOC 및 취약한 커뮤니티에 심각한 피해를 주는 교통 관련 벌금 및 위반에 대해 비처벌적 및/또는 비금전적 집행의 선택권을 제공합니다.
- **5 - 퍼스트/라스트 마일(First/Last Mile):** 퍼스트/라스트 마일 연결 (대중교통까지 오고 가기 위한 연결)에 계속 투자하고, 대중교통 서비스 확장 시 취약한 커뮤니티를 위한 접근성 제공을 우선 순위에 둡니다.
- **6 - 교통 정체 및 대기 오염 완화:** 시의 형평성 및 환경 구상에 따라 교통 정체 및 대기 오염을 완화하기 위해 지역 사회의 승인과 함께 혁신적이고 형평성에 맞는 장려책 중심의 전략을 수립함으로써 혼자 운전하는 이동을 줄입니다.

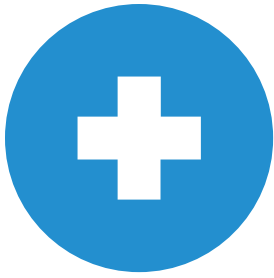


사회 기반 시설, 계획 및 유지 보수

사회 기반 시설, 계획 및 유지 보수에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 사회 기반 시설, 계획 및 유지 보수에 대한 해결책이 형평하게 수집된 양적 및 질적 데이터에 의해 주도되어야 하며, 해결책은 공공 부문과 민간 부문의 대화에서 나와야 한다고 믿습니다.

사회 기반 시설, 계획 및 유지 보수에 대한 TEW 형평성 전략

- **1 - 참여 예산 책정:** 필수 교통 프로젝트에 사용되는 모든 세입이 투자되는 방식에 대한 참여적인 예산 책정 접근 방식. 이 계획에는 의사 결정을 위한 기준이 포함되어야 하고 유지 보수를 위한 예산 배분 증가를 우선시해야 합니다.
- **2 - 형평한 기반 시설:** 대중교통 및 교통 수단 정책은 형평한 기반 시설을 위한 결정을 내리기 위해 사람 중심적이어야 합니다. 여기에는 저소득층 및 노동 계층 인구를 위한 비용 완화가 포함됩니다.
- **3 - 데이터 투명성:** 도로 및 지역 경관을 변경하기 전, 교통 흐름과 이동 차선에 대한 공공 통행로 공유 및 다중 교통 수단 선택권(복합 모드) 제공과 관련된 결정을 내리기 위한 투명한 데이터 사용법.
- **4 - 단기/중기/장기 과제:** 공공 및 민간 부문의 사업체 대표자가 지역 사회 이해 관계자와 함께 모여 단기 및 장기 기반 시설과 관련된 문제를 해결하고 BIPOC 커뮤니티의 필요와 우선 순위를 계획할 수 있는 기회를 도모합니다.
- **5 - 참여:** 되돌릴 수 없는 중요한 결정을 내리기 전에, 기반 시설 계획 전과 계획하는 동안 지역 사회 지도부가 참여할 수 있도록 합니다.
- **6 - COVID-19 서비스:** COVID-19 대응 중에 시행된 서비스 또는 관행을 식별하여 지속적인 실행 가능성을 평가합니다. 여기에는 의사 결정의 목적으로 사용과 관련된 데이터를 검토하는 것이 포함됩니다.
- **7 - 대기 오염 감소:** 불균형적으로 오염을 경험하는 BIPOC 및 취약한 지역 사회에서 친환경적인 건설 및 유지 관리 관행을 파악하여 열악한 대기 질을 개선합니다.
- **8 - 지역 사회 중심의 공공 장소:** 대중교통에 접근이 편리한 지역 사회 모임을 위해 의도적으로 설계된 더 많은 공공 장소를 만듭니다. 이러한 장소들은 설계 과정의 모든 단계에서 커뮤니티의 전문성을 활용하는 커뮤니티 중심 체제를 사용하여 생성되어야 합니다.

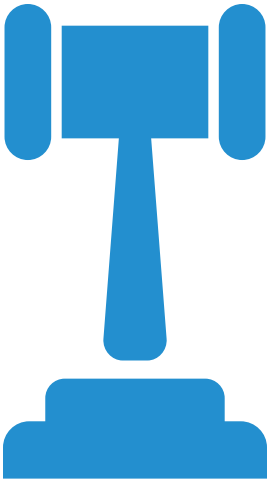


COVID-19 - 공중 보건 및 교통과의 교차점

COVID-19에 대한 TEW 가치 성명: TEW는 COVID-19가 BIPOC와 취약한 지역 사회에 불균형적으로 영향을 미친다는 것을 인식하고 있으며, 따라서 안전, 보호 및 교육을 보장하기 위한 자금 지원이 달라져야 합니다. 우리는 대중교통 이용에 대한 자신감을 회복하는 동시에 교육, 현장 활동 및 안전을 포함하는 통일된 메시지와 행동을 믿습니다.

COVID-19에 대한 TEW 형평성 전략:

- **1 - 현장 활동 및 교육:** 공중 보건 협력 기관과 함께 조직적이고 문화 대응적인 현장 활동 및 교육 전략을 개발하여, SDOT와 교통 협력 기관이 지속적으로 안전한 COVID-19 대응 교통 체계를 제공하고 있음을 다중 모드 네트워크를 이용하는 지역 사회에 확신시켜줍니다. 여기에는 다음과 같은 특정 전략이 포함되어야 합니다:
 - i. 마스크 착용 의무
 - ii. 최선의 사회적 거리 두기 실행 포함
 - iii. 모든 시설 및 교통 차량의 위생 관리 강화
- **2 - 개인 보호 장비:** 버스, 경전철, 환승역, 주차장 및 보행자 통행량이 많은 기타 교통 관련 장소를 포함하되 이에 국한되지 않는, 모든 지역의 대중 교통망을 포함한 공공 장소에서 안면 마스크 및 소독과 같은 개인 보호 장비(PPE)를 제공합니다.
- **3 - 안전 프로토콜:** 지역 공중 보건 및 대중교통 행정과의 협력 관계를 통해 COVID-19 검사를 늘리고, 운행자, 유지 보수 직원 및 대중교통 근로자를 포함하여 일반 대중에게 노출되는 교통 관련 일선 근로자를 위한 효과적인 안전 프로토콜을 확립 시 합니다.
- **4 - 대안적 접근:** 무료 및 비접촉 탑승 등, 저소득층 커뮤니티와 COVID-19 안전을 위한 형평한 교통 접근 대안을 만들고 시행합니다.
- **5 - 대중교통 의존 커뮤니티:** COVID-19의 영향을 가장 많이 받는 대중교통 의존 커뮤니티를 위해 대중교통 노선을 보존하고 확장합니다.
- **6 - 중요 목적지:** 보육 시설, 의료 및 사회 복지 기관, 교육, 청소년 및 노인 시설과 같은 중요한 목적지를 포함하도록 대중교통 노선을 검토, 수정 및 보존합니다.
- **7 - 공공 장소:** COVID-19 기간과 그 이후에도, 거리를 우리의 삶을 지원하고 BIPOC 및 취약한 커뮤니티의 목소리를 증폭시키는 공공 장소로 계속해서 만들고 개발하고 시행합니다. 지역 사회 공공 거리 사용을 공유 자원 및 지역 사회 역량 구축의 장소로 확장합니다.



교통 정의(Justice)

교통 정의에 대한 TEW 가치 성명: 우리는 교통은 모든 사람에게 필수적인 권리이므로 반드시 저렴하고 접근이 용이해야 한다고 믿습니다. 우리는 교통법과 처벌 또한 역사적으로 BIPOC 커뮤니티에 해를 입히고 사망을 초래하고 빈곤을 초래한 구조적 인종 차별의 결과물이라고 믿습니다. 우리는 또한 기존 법률을 재설계하고 비차별적인 정책을 시행함으로써 교통을 처벌 대상에서 제외하는 방향으로 반드시 나아가야 합니다.

교통 정의를 위한 TEW 형평성 전략

- **1 - 지역 사회 체계:** BIPOC 인구가 경험하는 인종적 불평등의 순환을 범죄화하거나 영속화하는 대신, 본질적으로 차별적이지 않고 지역 사회로의 서비스 연계를 지원하여 제공하는 새로운 지역 사회 안전 체계를 형성합니다.
- **2 - 교통 정책:** 공정하고 정의로운 교통 체계 구축을 목표로 반인종 차별주의적이고 비차별적인 체제를 갖도록 교통 정책을 만들고 수정합니다.
- **3 - 비금전적 대안:** 지역 사회 봉사 활동 선택과 같은 교통 및 요금 위반에 대한 비금전적 대안을 개발하여, BIPOC, 저소득층 및 노동자 계층 인구에 영향을 미치는 빈곤의 악순환 및 재정적 부담을 해결합니다.

기회 및 권장 사항

TEF는 시, 카운티 및 지역 전반에 걸쳐 전략을 조정하고 형평성을 높일 수 있는 기회를 제공하는데, 이는 교통 형평성 달성이 다른 시 부서, 교통 기관 및 이해 관계자와의 협력 관계 및 조직화가 필요하기 때문입니다. 또한 BIPOC 커뮤니티 및 교통 편파성의 영향을 가장 많이 받는 지역 사회와 지속적으로 연계하는 일은 정부 기관 내에 심겨진 장기적인 관행이 되어야 합니다.

SDOT 교통 형평성 작업 그룹의 장기 구조를 위한 TEW 권장 사항

교통 형평성 작업 그룹(TEW)은 TEW가 SDOT 내에서 영구적으로 자금을 지원받는 자문 기관이 될 것을 권장합니다. TEW는 교통 형평성을 옹호하는 지역 사회의 통로로서, SDOT와의 지속적인 협업 및 협력 관계를 생각하고 있습니다. 이러한 영구성은 주요 영역에서 TEW의 역할을 확장할 뿐만 아니라 BIPOC 커뮤니티와 기타 취약 인구에 대해 보다 형평한 결과를 창출하기 위한 지속 가능한 헌신을 보장해 줄 것입니다.

이 일에는 진정성 있고 의도적인 지역 사회 참여 과정이 필요합니다. TEW는 매우 가시적인 수단이 되어 BIPOC와 취약한 커뮤니티가 TEW를 통해 그들의 삶과 생계에 영향을 미치는 관련 문제에 대한 인식을 높이고, 해결책을 찾고, 조치를 취할 수 있게 되기를 바랍니다. TEW의 존재는 해당 커뮤니티에 대한 SDOT의 책임을 증가시키고 새롭고 지속적인 지역 사회 협력 관계를 위한 SDOT의 역량을 키울 것입니다. 이러한 관계는 사려 깊고 포용적인 대화, 자원 배분, 정책 수립 및 인력의 다양성을 통해, 보다 공정한 교통 체계를 만들기 위한 적극적이고 정보에 입각한 단계들을 지속적으로 시행할 수 있는 SDOT의 능력을 강화할 것입니다.

TEW는 교통 형평성을 발전, 증가 및 강화시키는 BIPOC 개인과 지역 사회의 연합으로, 과거 및 현재 정부의 의해 권한이 박탈된 커뮤니티에 영향을 미치는 문제를 해결하는 데 중점을 둡니다. TEW는 우리 지역 사회 구성원을 옹호하고 책임을 지며, 지역 및 주 차원에서의 의사 결정권자, 정책 입안자, 대중교통 협력 기관 및 일선 직원과의 개방적이고 지속적인 대화가 우리 업무의 효율성을 위해 매우 중요하다는 것을 인식하고 있습니다. 여기에는 시의회, 시장 및 주지사가 포함됩니다.

TEW는 SDOT가 TEW 구성원들의 지역 사회 전문 지식에 대해 계속해서 재정적인 보수를 지불할 것을 강력히 권장합니다. 이 보수는 SDOT 내 또는 시애틀시의 모든 부서나 분과가 TEW 구성원에게 요청한 모든 자문 역할로 확대되어야 하며, 형평성 및 경제적 포용성 사무소(Office of Equity and Economic Inclusion)와 협의 및 협업을 통해 협상되어야 합니다.

이러한 사항들을 지키는 것은:

1. SDOT가 BIPOC 커뮤니티 및 역사적으로 정부가 투자하지 않은 지역 사회를 대표하는 지역 사회 구성원의 시간과 전문성을 중시한다는 것을 보여줍니다.
2. 교통 형평성 체제의 시행에 있어 협력적이고 영향력있는 역할을 수행할 뿐만 아니라 특히 BIPOC 커뮤니티에 불균형적으로 영향을 미치는 예기치 않은 상황이 발생할 때 감독 기관의 역할을 수행합니다.
3. 지역 사회 내에 SDOT와 협력 관계를 맺은 옹호자가 있다는 것을 BIPOC 커뮤니티 및 기타 취약 계층에 알려줍니다.
4. SDOT가 직면한 과제 및 변화하는 상황에 형평하게 대응해야 하는 의무를 인정합니다.

5. TEW가 우리의 교통 네트워크 내에서 보다 큰 형평성을 보장하기 위해 킹카운티 메트로 형평성 내각(King County Metro Equity Cabinet)과 같은 다른 지역 사회 주도 단체와 협력하고 그들의 노력을 지원하는 것이 더 용이해 집니다.
6. 계속해서 지역 사회 역량을 구축하고 모든 TEW 구성원의 지도력 기량을 기릅니다.

시, 카운티 전역 및 지역 조직화를 위한 기회

SDOT의 교통 형평성 체제에는 SDOT, 다른 시 부서 및 지역 기관 간의 조직화 및 의사 결정을 위한 전략이 포함되어 있습니다. 시애틀 교통 계획(Seattle Transportation Plan), 시 전역의 COVID-19 복구 및 기후 정의 노력과 같은 정책 및 투자 권장 사항에 영향을 미치기 위한 교통 형평성 체제의 전략을 포함할 수 있는 많은 기회가 시애틀시 내에 있습니다. SDOT에게는 시, 카운티 및 지역 전반에 걸쳐 이해 관계자 관계를 통해 변화를 이끌어내기 위해 교통 형평성 체제 전략을 사용해야 하는 역할이 있습니다.

경제 개발과 토지 사용, 주택 공급 및 동지 내몰림을 위한 형평성 전략을 위해서는 SDOT와 기획 및 지역 사회 개발국(Office of Planning and Community Development, OPCD), 지속 가능성 및 환경 사무국(Office of Sustainability and Environment, OSE), 근린부(Department of Neighborhoods, DON), 주택청(Office of Housing, OH), 경제개발국(Office of Economic Development, OED)과 같은 시 부서 간의 긴밀한 협력 관계와 조직화가 필요합니다.

교통 해결책 및 체계 계획을 시의 형평성 개발 구상과 맞춰 나가기 위해서는 SDOT, OPCD 형평성 개발 구상(EDI) 직원 및 EDI 임시 자문 위원회 간에 지속적인 교차 협력 관계의 협업이 권장됩니다.

또한 SDOT, OSE 형평성 및 환경 구상(Equity and Environment Initiative) 그리고 시의 환경 정의 위원회(Environmental Justice Committee, EJC) 간에 지속적인 협력 관계가 권장됩니다. 교통 형평성 체제와 형평성 및 환경 의제(Equity and Environment Agenda) 둘 다에 포함된 전략을 조정하고 조직화하여 BIPOC 커뮤니티에 영향을 미치는 환경 문제와 기후 정의 문제를 일괄적으로 해결할 수 있는 기회가 있습니다.

킹카운티 메트로(King County Metro, KCM) 및 사운드 트랜짓(Sound Transit)과 같은 지역 주 및 연방 교통 기관과의 지속적이고 의도적인 협력 관계 또한 **안전성, 대중교통 접근성, 기동성 및 교통 수단 선택권 및 사회 기반 시설, 계획 및 유지 보수**에 나열된 형평성 전략을 조정하고 달성하기 위한 핵심 요소입니다. SDOT, 킹카운티 메트로, 교통 형평성 작업 그룹 및 킹카운티 메트로(KCM) 기동성 체제 형평성 내각(Mobility Framework Equity Cabinet) 간의 지속적인 협력 관계 및 시행 조직화 강화가 권장됩니다. KCM의 기동성 체제(Mobility Framework)와 SDOT의 교통 형평성 체제는 형평성 목표 및 전략을 공유해 왔으며, 이는 SDOT가 TEF에 대한 시행 계획을 개발하는 방향으로 전환함에 따라 조직적인 노력을 필요로 합니다.

SDOT의 교통 형평성 네트워크 그룹(Transportation Equity Network Group, TEN) 참여에는 킹카운티 메트로, 사운드 트랜짓, 시애틀 항구(Port of Seattle) 및 퓨젯 사운드 지역 위원회(Puget Sound Regional Council, PSRC)의 형평성 직원과의 회원 자격이 포함되어 있습니다. 이 포럼은 교통 형평성 체제의 전략을 형평성에 관한 지역적인 대화가 논의되는 공간으로 이끌어 올 수 있는 기회를 제공합니다. TEN 그룹은 인종 정의 가치에 기반을 둔 지역 전역의 교통 형평성 지도자 네트워크를 개발하는 데 중점을 둡니다.

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



부록

부록 1: 맥락 설정 및 교통 형평성 체제 개발 과정

SDOT의 교통 형평성 프로그램, 교통 형평성 작업 그룹, 교통 형평성 체제 개발의 생성 및 성장은 시애틀시의 인종 및 사회 정의 구상(RSJI)의 가치에 뿌리를 두고 있습니다. 종합적으로, 이러한 노력은 SDOT가 BIPOC 및 취약한 지역 사회와 의도적인 관계를 구축하기 위한 초기 관행을 형성합니다.

SDOT 교통 형평성 프로그램

2004년, 시애틀시는 인종적 격차를 없애고 형평적인 정책, 프로그램 및 관행의 계획을 통해 사회 정의를 발전시키기 위해 인종과 사회 정의 구상(RSJI)을 수립했습니다. RSJI에 대한 시의 헌신은 2017년에 설립된 시애틀 교통국(SDOT)의 교통 형평성 프로그램을 포함하여 수년에 걸쳐 여러 형평성 구상 및 프로그램의 생성으로 이어졌습니다.

SDOT의 비전은 시애틀이 신뢰할 수 있는 교통에 의해 움직이는, 번영하고 형평한 지역 사회가 되는 것이며, SDOT의 임무는 장소와 기회에 닿을 수 있는 안전하고 저렴한 접근을 제공하는 교통 체계를 만드는 것입니다. SDOT는 형평성을 핵심 가치로 인식하며, 교통이 유색 인종 지역 사회와 모든 소득, 능력, 연령대 사람들의 요구를 반드시 충족시켜야 한다고 믿습니다. 우리의 목표는 지역 사회와 협력하여 인종적으로 형평하고 사회적으로 공정한 교통 체계를 구축하는 것입니다.

SDOT의 교통 형평성 프로그램은 형평하고 안전하며 환경적으로 지속 가능한 접근이 가능하고 저렴한 교통 체계에 대한 부서 차원의 정책 및 전략적 조언을 제공하되, 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 커뮤니티, 저소득층, 장애를 경험하는 사람들과 과거와 현재 정부의 투자가 부족한 기타 지역 사회를 지원하는 조언을 제공합니다. 이 프로그램의 원칙은 참여와

책임을 통해 지역 사회와의 신뢰를 구축하고, 인종적 격차를 없애고, 교통 편파성으로 인한 동지 내몰림의 영향을 완화하는 데 중점을 두고 있습니다.

2017년 11월 28일, Durkan 시장은 교통 형평성을 포함한 RSJI에 대한 자신의 헌신을 확인하는 행정 명령(Executive Order)을 발표했습니다. 2018년 1월 2일, 시의회는 만장일치로 결의안 31773(Resolution 31773)을 채택하여 교통 형평성에 대한 지지를 제공하고 교통 편파성에 가장 큰 영향을 받는 지역 사회 구성원으로 구성된 위원회를 소집하도록 SDOT에게 지시했습니다.

교통 형평성 작업 그룹

2019년 4월, SDOT는 교통 형평성 작업 그룹 (TEW)을 설립했으며, 이는 흑인, 원주민 및 BIPOC 커뮤니티 또한 정부의 투자가 부족한 지역 사회와 개인적 또한 전문적 제휴 관계에 있는, 10명의 보수를 받는 지역 사회 구성원으로 이루어진 그룹입니다. TEW 구성원은 모두 개인적으로 BIPOC로 식별하며, 시애틀-킹카운티에서 투자가 부족한 다음과 같은 지역 사회에 서비스를 제공하는 비영리, 지역 사회 기반 조직 또는 네트워크에 연결되어 있습니다:

- 저소득층 커뮤니티
- 이민자 및 난민 인구
- 원주민 커뮤니티
- 장애를 경험하는 사람들
- LGBTQIA+ 사람들
- 노숙 또는 주택 불안을 경험하는 사람들
- 여성 및 자신을 여성으로 식별하는 사람들
- 청소년
- 고령자
- 이전에 수감된 적이 있는 사람들
- 동지 내몰림 및/또는 동지 내몰림 위험이 높은 지역

TEW의 목표는 다음과 같습니다:

- SDOT와 정부의 투자가 부족한 지역 사회 간에 투명성 및 책임을 통해 지역 사회와의 신뢰 및 협력 관계 구축
- 지도부 역량 개발 및 SDOT와 교통 체계에 대한 이해 심화
- 교통 형평성 가치 및 우선순위에 대한 이해의 학습 및 공유

2019-2020년 기간 동안 TEW는 SDOT의 교통 형평성 목표 및 우선 순위를 위한, SDOT의 사상 첫 교통 형평성 체제(TEF)에 포함할 지역 사회 주도 형평성 권장 사항을 작성하기 위해 협력하여 작업했습니다.

다음과 같은 지역 사회 구성원들이 TEW에서 서비스를 제공했습니다:

- Amir Noir Soukine, 동아프리카 커뮤니티 서비스(East African Community Services) (2021-현재)
- An Huynh, 시애틀 차이나타운 국제 지구 보존 및 기관(Seattle Chinatown International District Preservation and Authority) (2019-현재)
- Analia Bertoni, 근린부(DON) 지역 사회 연결 담당자 (2019)
- César Garcia-Garcia, Lake City 공동체, 시애틀시 환경 정의 위원회(EJC) 출신 및 시애틀시 형평성 개발 구상(EDI) 자문 위원회 대표 (2021-현재)
- Christina Thomas, Rainier Valley 그린웨이 (Greenways)* (2019-2020)
- Ellany Kayce, 듀와미시 부족(Duwamish Tribe)* 및 나카니 원주민 프로그램(Nakani Native Program) (2020-현재)
- Karia Wong, 중국 정보 서비스 센터 (Chinese Information Services Center, CISC) 및 시애틀시 환경 정의 위원회(EJC) 출신 (2019-현재)
- Khatami Chau, 식품 역량 강화 교육 및 지속 가능성 팀(Food Empowerment Education and Sustainability Team) (2019-2020)

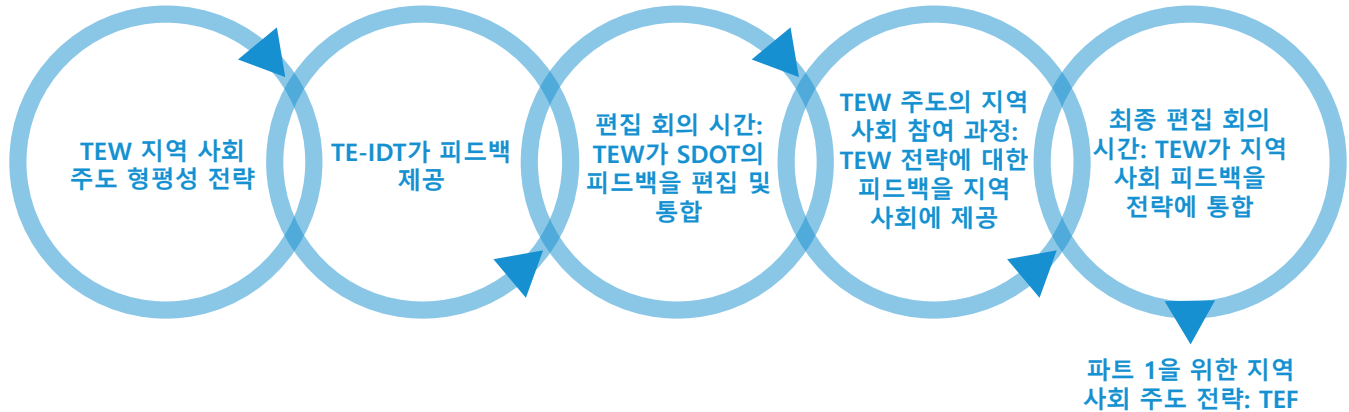
- Kiana Parker, UW 체험 학습 센터(UW Center for Experiential Learning) (2019-2020)
- Kristina Pearson, 듀와미시 부족* (2019-2020)
- Phyllis Porter, Rainier Valley 그린웨이* (2020-2021)
- Rizwan Rizwi, 무슬림 주택 서비스(Muslim Housing Services) 및 TEW 명예 공동 의장 (2019-현재)
- Chris Rhodes, Rainier Valley Corps (2019-2020)
- Steven Sawyer, 에이즈에 맞서는 유색 인종 네트워크(People of Color Against AIDS Network, POCAAN) 및 TEW 명예 공동 의장 (2019-현재)
- Sokunthea Ok, 근린부(DON) 지역 사회 연결 담당자 (2019-2021)
- Yordanos Teferi, 다문화 공동체 연합 (Multicultural Community Coalition) 및 시애틀시 형평성 개발 구상(EDI) 자문 위원회 대표, TEW 공동 의장 (2019-현재)
- Yu-Ann Youn, 청년 학자를 위한 UW Robinson 센터(UW Robinson Center for Young Scholars) 및 청소년 대표 (2021-현재)

* (별표)는 2019-2020년 기간 동안 TEW의 주 멤버 및 대체 멤버 간에 공유된 직위를 나타냅니다.

지역 사회 중심: 교통 형평성 체제 (TEF) 개발 과정

TEW 구성원과의 관계 구축은 TEF 개발 과정의 핵심 구성 요소였습니다. 1년 반 이상의 기간 동안, SDOT 교통 형평성 직원들은 TEW 구성원들과의 개방된 의사 소통, 학습 및 총체적인 참여 문화를 조성했습니다. TEW 구성원은 TEF 개발 과정 내내 적어도 한 달에 한 번은 정기적으로 그룹 모임을 가졌으며, SDOT의 교통 형평성 직원 및 컨설팅 기관인 KAYA strategik(여성 소수자 소유 기업, WMBE)으로부터 참여 지원을 받았습니다.

삽화 1. 2019-2020: TEF 개발을 위한 피드백 고리 절차



또한 SDOT는 부서 내 교통 형평성을 고양시키고 TEF 개발 과정 전반에 걸쳐 TEW의 작업을 옹호하기 위해, 각 분과의 대표로 구성된 SDOT 직원의 내부 그룹인 교통 형평성 부서 내 팀(TE-IDT)을 만들었습니다.

SDOT의 서비스 범위와 인력은 방대하며, 교통국과 10개 분과에 걸쳐 1,000명 이상의 직원이 있습니다. TE-IDT는 SDOT의 광범위한 서비스 범위에서 형평성이 어떻게 작용하는지를 더 잘 이해하는 동시에, 권장 사항이 개발됨에 따라 TEW 구성원들이 형평성 전략에 대한 지침을 받을 수 있도록 피드백 고리 과정을 만들기 위한 내부 조직 전략이었습니다.

진정한 지역 사회 참여의 핵심은 지역 사회 구성원이 시에 대한 자문 역할을 성공적으로 감당할 수 있는 정보를 가질 수 있도록 도구와 지식을 제공하는 것입니다. TEF 개발 과정을 시작하기 전에 TEW는 초기 오리엔테이션의 일환으로 신입 교육 프로그램에 참여하였고 이로써 TEW 구성원들은 작업 그룹으로서의 그들의 역할을 시작하기 위한 SDOT에 관련된 기본 도구와 지식을 갖추게 되었습니다.

교통 형평성 프로그램은 TE-IDT 직원과 협력하여 TEW 회원을 위한 신입 교육 과정을 만들었습니다. 모든 TEW 구성원은 이틀간 개최된 전문 개발 회담에 참여하도록 초대되었으며, 이를 통해 SDOT 직원들과 함께 교류하고 SDOT 및 시애틀의 교통 체계와 관련된

기초적인 내용에 대해 숙지하게 되었습니다. 이 교육 과정은 SDOT의 예산, 시애틀의 대중교통 체계, 통행권 관리, 종합 계획 과정 및 기타 입문용 내용과 같은 정보에 초점을 맞췄습니다. 이 신입 교육 과정은 TEW 구성원에게 유익했을 뿐만 아니라 SDOT 직원에게도 기술적인 전문 용어 없이 지역 사회에서 쉽게 이해될 수 있는 용어로 SDOT의 작업에 참여하고 설명할 수 있는 좋은 연습이었습니다.

SDOT는 2019년 4월 TEF 개발 과정을 시작하여 2020년 12월에 TEF를 마무리했습니다. 여기에는 TEW 구성원의 신입 교육, 정기적인 지역 사회 참여 및 TEF 완성이 포함되었습니다. 지역 사회 참여 및 지역 사회 중심의 절차 시행에는 시간이 걸립니다. 지역 사회 구성원과의 진정성 있는 관계는 일반적으로 정부 체계가 운영되는 전통적인 제약 조건으로부터 유연하고 민첩해지는 것이 포함됩니다.

2021년에도 SDOT는 TEF의 시행 계획을 공동으로 개발하기 위해 TEW와 계속 협력할 것입니다. 이 체제에는 형평성 전략을 다루기 위한 단기, 중기 및 장기 전략이 포함될 것입니다. SDOT는 TEW 구성원과 주요 SDOT 직원 간의 지역 사회 참여를 지속적으로 육성할 것이며, 또한 시행 계획을 개발하기 위한 내부 절차의 일환으로 TEF에 대해 더 넓은 범위의 부서를 교육할 것입니다. SDOT는 2021년 3분기에 TEF와 시행 계획을 대중에게 통합 문서로 공유할 계획입니다.

삽화 2. TEF 개발 일정

2019년 1월~3월

- 교통 형평성 작업 그룹(TEW) 구성원의 신청 및 모집 시작. 10명의 지역 사회 회원이 TEW 참여를 위해 선정됨.
- 교통 형평성 부서 내(TE-IDT) 팀의 SDOT 직원들이 정기적인 회의를 시작하고 TEW를 위한 신입 교육 내용 및 교육 과정을 만들기 위해 함께 일함.

2019년 4월~5월

- TEW의 신입 교육 절차 시작. Centilia 문화 센터(Centilia Cultural Center)에서 오리엔테이션 및 이틀 간의 전문 개발 회담이 개최되어 TEW 구성원들이 SDOT 및 시애틀의 교통 체계에 대한 기초적인 내용을 학습함.
- TEW 구성원이 그들의 지역 사회에 만연한 주요 교통 형평성 문제 언급.

2019년 6월~11월

- TEW가 교통 형평성 문제를 검토하고 교통 형평성 체제에 대한 형평성 주제를 식별함.
- TEW가 소위원회를 만들어 각 형평성 주제에 대한 지역 사회 주도의 전략 및 권장 사항 작성을 시작함.
- SDOT TE-IDT는 계속해서 정기적으로 모임을 가지고 그들의 각 분과 내에서 교통 형평성을 높이는 방법에 대한 전략을 수립함.

2019년 12월~2020년 2월

- TEW 구성원들은 각 형평성 주제에 대한 가치 성명에 대해 워크숍을 가지고 투표함.
- SDOT TE-IDT 직원들이 TEW의 가치 성명 초안 및 지역 사회 주도 권장 사항에 대한 피드백을 제공함.
- TEW가 지역 사회 주도 권장 사항을 다듬고 형평성 전략으로 전환하기 위해 정기적인 편집 시간을 시작함; SDOT TE-IDT 직원들의 피드백을 통합함.

2020년 3월~5월

- TEW는 정기적인 편집 시간을 통해 가치 성명 및 형평성 전략을 지속적으로 개선함.
- SDOT-TE IDT 직원은 현재 TEW의 형평성 전략 초안을 다루는 기존 전략에 대해 논의하고 분과들과 TEW의 형평성 가치 및 전략 초안을 공유하기 시작함.
- TEW는 교통 형평성 체제를 위한 형평성 권장 사항에 대해 지역 사회의 피드백을 받기 위해 온라인 지역 사회 현장 활동을 계획함.

2020년 6월~9월

- TEW에서 지역 사회 구성원을 대상으로 온라인 설문 조사를 작성하고 공개.
- TEW는 권장된 형평성 전략에 대한 피드백과 의견을 수렴하기 위해 지역 사회와 6개의 온라인 포커스 그룹을 진행함.

2020년 10월~12월

- 교통 형평성, TE-IDT 및 RSJI 변화 팀의 주요 SDOT 직원들이 교통 형평성 체제에 대한 서면 내용 편집을 제공함.
- TEW는 교통 형평성 체제에 대한 지역 사회 피드백을 통합하고 가치 성명을 완결함.

TEW 주도 지역 사회 참여 과정 및 기회

TEW 구성원은 TEF에 대해 권장하는 그들의 형평성 전략에 대한 피드백을 받기 위해 각자의 지역 사회와 함께 지역 사회 참여 과정을 계획하고 시행했습니다. COVID-19로 인해 직접적인 지역 사회 활동이 불가능해지자, TEW는 온라인 포커스 그룹 및 설문 조사를 통해 온라인 현장 활동을 개최하는 것으로 전환하였습니다.

2020년 9월 21일과 9월 24일, 동시에 총 6개의 포커스 그룹과 함께 두 번의 온라인 회의가 진행되었으며 총 78명의 지역 사회 구성원이 토론에 참여했습니다. TEW 구성원들은 포커스 그룹 토론을 진행하고 각 형평성 주제에 대해 TEW가 세운 전략과 관련된 총괄적인 주제를 공유했습니다. 포커스 그룹 참가는 온라인 소회의실로 나뉘어 진행되었고 TEW 진행자가 각 방을 순환했습니다.

TEW는 또한 지역 사회 참여 활동의 일환으로 온라인 설문조사를 진행했습니다. 설문 조사는 TEW 구성원들이 작성하였으며 시애틀 이민자 및 난민 업무국 (OIRA)과 킹카운티 언어 접근성 계획 (King County Language Access Plan)의 최상위

언어에서 선택된 11개 언어로 번역되었습니다. 설문 조사 언어는 다음과 같습니다: 암하라어, 티그리냐어, 소말리어, 오로모어, 타갈로그어, 베트남어, 한국어, 크메르어, 스페인어, 중국어 간체 및 번체. 3,300명 이상의 지역 사회 구성원이 TEW 설문 조사에 참여했습니다.

SDOT는 지역 사회 참여 과정에서 TEW의 노력을 지원하기 위해 각 TEW 구성원의 소속 지역 사회 기반 조직에 \$4,000의 예산을 제공했습니다. TEW 구성원은 이 예산을 포커스 그룹과 설문 조사 참가자에게 장려책을 제공하는데 사용하기로 함께 결정했습니다.

TEF는 SDOT에게 시의 교통 체계를 만들고 관리하는 방식을 재고할 수 있는 기회를 제공합니다. 이는 정부에 의해 역사적으로 소외되어 온 지역 사회의 목소리를 중심으로 형평성 가치와 전략을 정의함으로써 이루어지며 제도적 인종차별에 의해 야기되는 교통 편파성을 해결합니다. 교통 형평성 체제는 BIPOC 커뮤니티와 모든 소득, 능력, 연령층의 교통 필요 사항을 충족하기 위한 SDOT의 형평성 가치를 실현시키는 로드맵을 제공합니다.



부록 2: 과거와 현재의 맥락: 시애틀의 금융 서비스 제한 지역 지정(redlining) 및 고급 주택화(gentrification)

의도적인 설계와 투자 중단(기피)은 점점 더 편파적인 도시를 만들어 왔습니다. 과거와 현재의 도전 과제는 또한 우리의 교통 체계를 재고하고 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 커뮤니티의 등지 내몰림을 해결할 기회를 제공합니다.

시애틀의 성장과 등지 내몰림의 영향

도시에서는 변화가 불가피하며, 변화는 일반적으로 혜택과 부정적인 영향을 함께 가져옵니다. 시애틀은 지난 수십 년 동안, 특히 2010년부 이후로, 가장 빠르게 성장하는 도시 중 하나였습니다. 시애틀의 "보잉(Boeing)" 마을에서 "아마존(Amazon)" 마을로의 전환은 진보와 번영의 이미지를 보여 주었습니다.

이러한 번영의 표시는 회피하기 어렵습니다: 번쩍이는 도심의 새로운 고층 빌딩, 일자리 성장의 상징인 테크 회사의 새로운 사무실, 그리고 대부분 고층 콘도와 타운홈 형태인 새로운 주택.

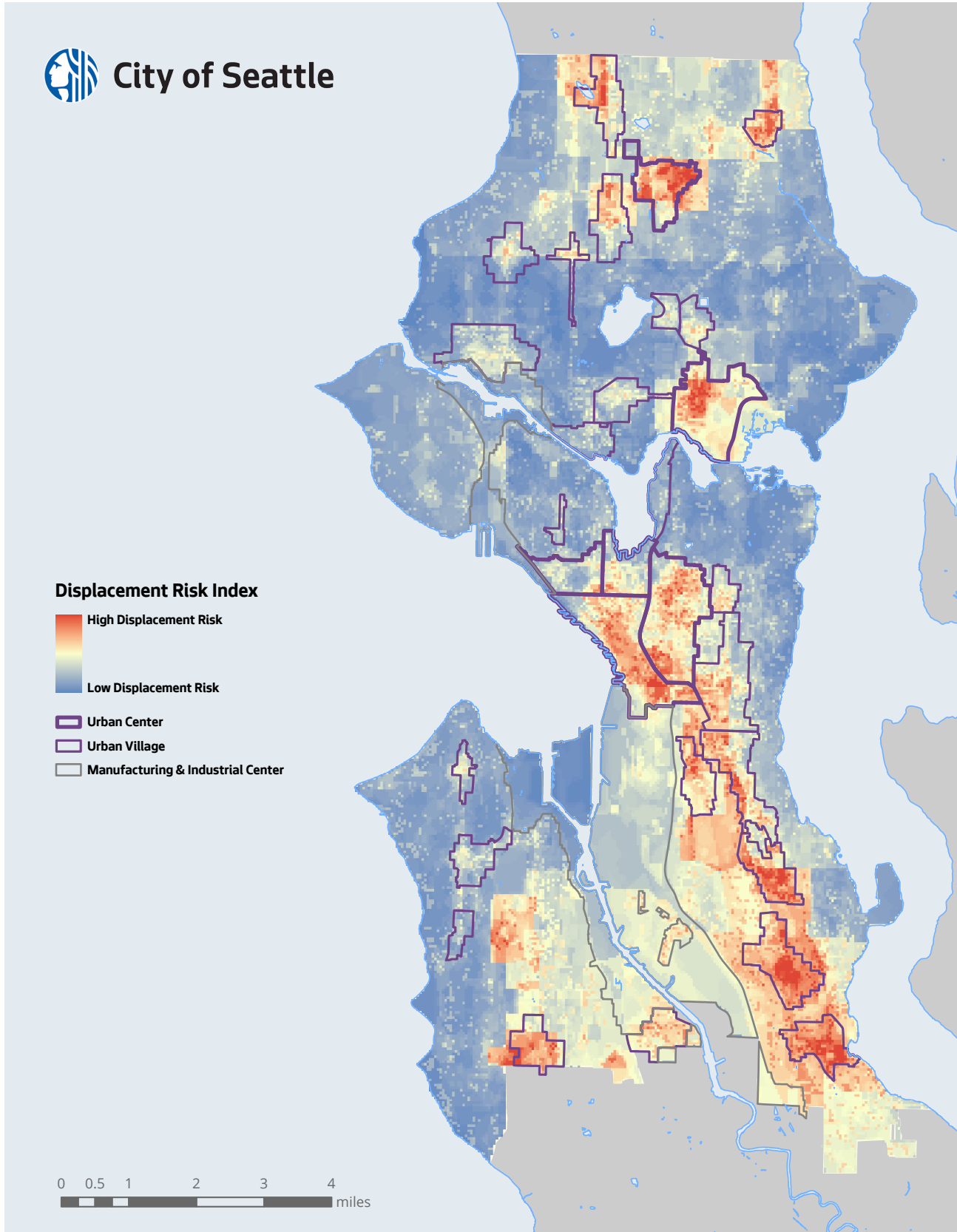
그러나 모든 사람이 이 변화의 혜택을 받은 것은 아닙니다. 대기 오염 증가에서, 더 높은 주거비 및 등지 내몰림이 심각한 수준의 빈곤과 노숙자 문제로까지 이어지게 한 고급 주택화에 이르기까지, 다른 많은 사람들은 이 모든 성장과 새로운 부의 단점을 경험했습니다.

1970년대에 흑인 주민들은 중앙 지구(Central District, CD) 인구의 70%를 차지했습니다. 금융 서비스 제한 지역 지정의 관행이 도시의 이 지역으로 많은 주민들을 몰아넣었습니다. 이후 수십 년 동안 흑인 인구는 CD 지역에서 급격히 감소했습니다. 2010년대에 흑인 거주자는 CD 인구의 20% 미만을 차지했습니다.

오늘날 시애틀의 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC) 인구는 시의 남동쪽에 집중되어 있습니다. 시애틀의 남동부가 우리 중 가장 취약한 사람들의 밀집지라는 점은 놀라운 일이 아닙니다. 이 곳은 등지 내몰림의 위험이 높고 시의 다른 지역에 비해 기회에 대한 접근성이 더 낮습니다.

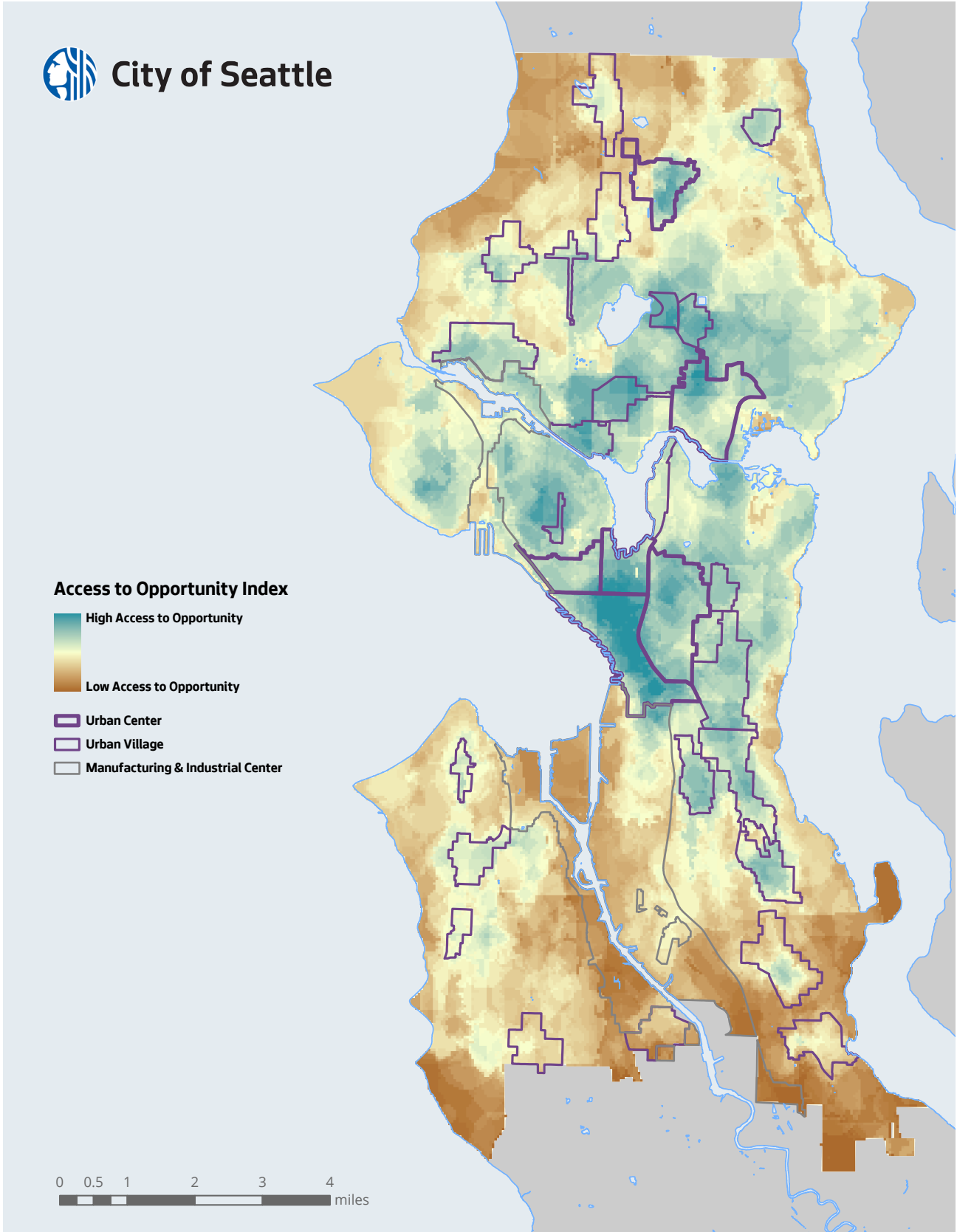
다음 지도는 시애틀시의 다른 지역에 비해 높은 등지 내몰림의 위험을 경험하는 주민들의 지역(삽화 3. 등지 내몰림 위험 지수 지도)과 기회에 대한 접근성 수준을 보여줍니다.(삽화 4. 기회에 대한 접근성 지도) 이 지도는 투자를 통해 등지 내몰림 및 기회에 대한 접근성과 관련된 형평성 문제를 해결하기 위한 논의의 틀을 잡는 데 도움이 됩니다. 이 지도가 생성된 방법에 대한 자세한 내용은 [2016년 시애틀 2035 성장 및 형평성\(Seattle 2035 Growth and Equity, 2016\)](#) 문서를 참조하십시오.

삽화 3. 동지 내몰림 위험 지수



출처: 시애틀 2035, 성장 및 형평성 보고서, 2016년 5월

삽화 4. 기회에 대한 접근성



출처: 시애틀 2035, 성장 및 형평성 보고서, 2016년 5월

많은 BIPOC 커뮤니티의 경우, 고급 주택화와 동지 내몰림은 그들의 커뮤니티 의식에 영향을 미쳐왔습니다. 중앙 지구의 고급 주택화는 동지 내몰림의 슬픔과 비애, 그리고 BIPOC 커뮤니티가 경험하는 편파성을 냉혹하게 상기시켜 줍니다. 이에겐 셀 수 없이 많은 이야기가 있습니다. 이주 후 나중에 다시 옛 동네로 돌아온 일부 사람들에게는 소속감이 더 이상 남아 있지 않습니다.

"시애틀 출신이자 일평생 중앙 지구에 위치한 부동산 소유자로서, 저는 도시 전역의 유색 인종 사람들이 직면한 교통 장벽을 알고 있습니다. 나는 어린 시절, 할머니가 청구서를 지불하기 위해 시내 CD에서 2번 버스를 탔을 때 할머니와 동행했던 일을 생생하게 기억합니다. 이제 고급 주택화로 인해, 지역 사회의 많은 노인들이 더 먼 곳으로 이사함으로써 병원 예약, 사업 거래 수행 또는 단지 주일 예배에 참석하기 위한 대중교통이 훨씬 더 중요해졌습니다."

—Chris Rhodes, 전 교통 형평성 작업 그룹 구성원(TEW)

인종 분리 및 금융 서비스 제한 지역 지정 관행의 역사적 맥락

시애틀의 인종 분리 및 금융 서비스 제한 지역 지정의 관행 및 역사는 1900년대 초부터 오늘날까지 추적할 수 있습니다. 노골적인 언어와 경계는 시애틀의 심각한 인종적 차별 체계를 보여주고 강화하는 정책, 법률, 지도 및 주택 소유 증서에서 발견할 수 있으며, 아프리카계 미국인 뿐만 아니라 아메리카 원주민, 아시아계 미국인, 태평양 섬 주민, 라틴계 혈통을 가진 사람들, 그리고 때로는 유대인들이 표적이 되었습니다.

상원 법안 6169(Senate Bill 6169)와 같은 최근 법안은 인종 분리 및 금융 서비스 제한 지역 지정의 인종 차별을 해체하기 시작했습니다. 상원 법안 6169는 주택 소유자 협회(HOA)가 관리하는 동네에서 인종 제한적 약정 사항을

쉽게 제거할 수 있도록 합니다. 그러나, 주택 공급 차별은 여전히 만연해 있습니다. 비록 더 이상 허용되지는 않지만, 단독 주택의 많은 주택 권리서에는 여전히 차별적인 언어가 사용되고 있습니다. 시애틀 민권국(The Seattle Office of Civil Rights)은 불법 차별의 증거를 찾기 위해 계속해서 아파트 단지를 검사하고 있으며, 2014년에는 선정된 124개의 부동산 중 3분의 2가 이 검사에 불합격하여 인종, 출신 국가, 성별 또는 성적 성향에 따라 잠재적 세입자를 불법적으로 대우한 증거를 보여주었습니다.

고급 주택화 및 동지 내몰림의 기존 조건 및 동향

시애틀은 지난 10년 동안 미국에서 가장 빠르게 성장하는 도시 중 하나였습니다. 2010년 4월, 시애틀시의 인구는 608,661명이었습니다. 2019년 7월 현재, 인구 추정치는 753,675명으로, 2010년 이후 23.8%가 증가했습니다.

시애틀은 또한 미국에서 가장 물가가 비싼 도시 중 하나입니다. 2020년 8월, 단독 주택 및 콘도에 대한 중간 가격은 \$780,126였습니다. 이는 전년 대비 7% 이상 증가한 수치입니다.

지난 10년 동안, 단독 주택의 중간 가격이 가장 낮았던 것은 2012년 3월로, \$363,000였습니다. 그 이후로 시애틀에 있는 주택의 중간 가격은 두 배 이상 증가했습니다.

2018년, 가계 중위 소득은 \$85,662였습니다. 2019년 중위 소득은 \$102,500로 상승했습니다. 그러나 시애틀에 있는 가구의 4분의 1 이상이 \$50,000 미만을 벌고 있습니다. 그들의 대부분은 백인이 아닌, 유색 인종 커뮤니티 가구입니다.

오늘날 시애틀은 미국에서 가장 빠르게 고급 주택화가 이루어지는 세 도시 중 하나입니다. 워싱턴 DC와 오레곤 주 포틀랜드가 나머지 두 도시입니다. 수십 년 동안의 인종 분리, 금융 서비스 제한 지역 지정 및 도시 재개발 정책은 역사적으로 흑인 및 갈색 인종의 동네였던 지역을 보다 부유한, 주로 백인 및 젊은 전문인 가구들로 비교적 빨리 전환하게 만든 발판을 마련했습니다. 이 모든 새로운 부와 기반 시설에

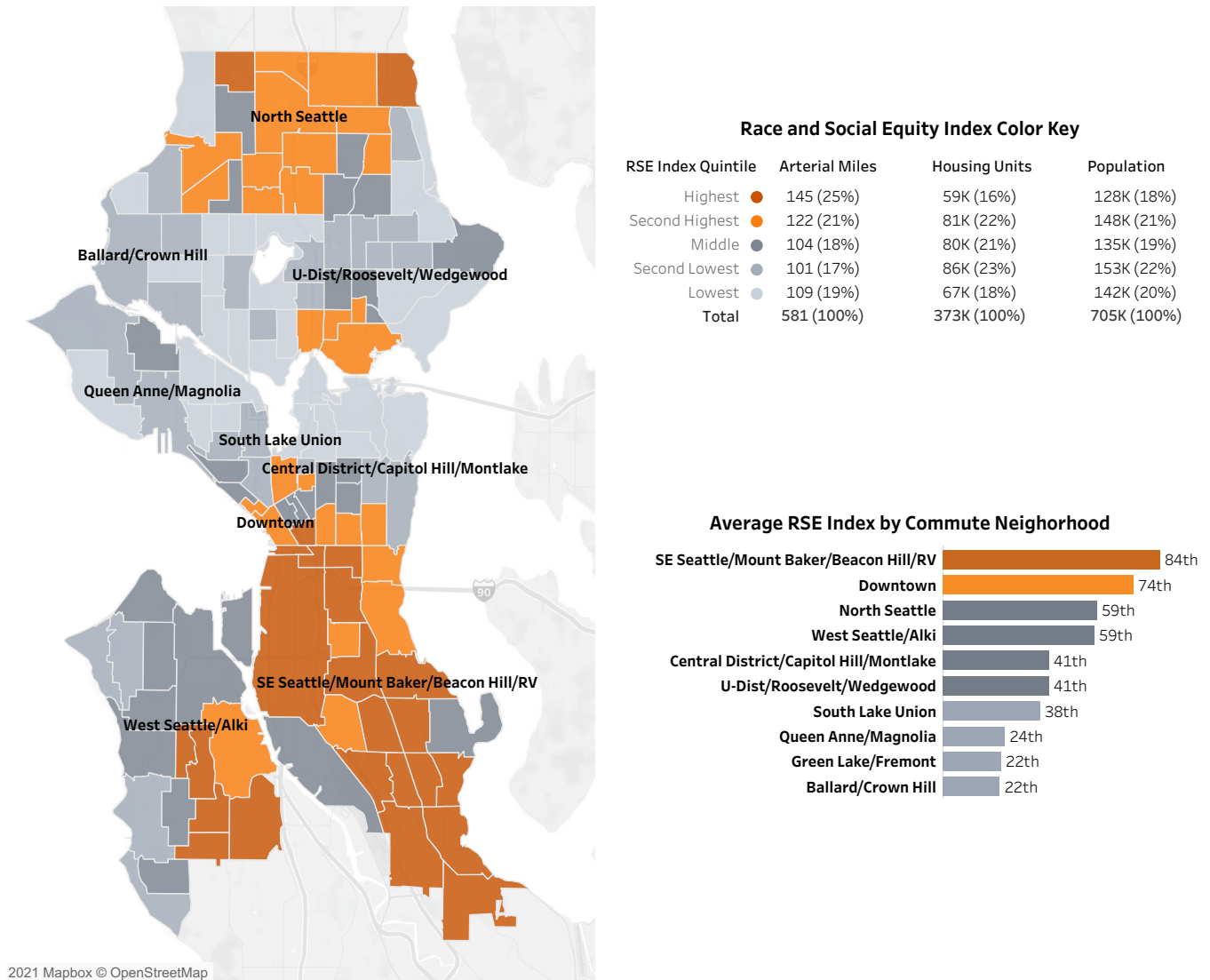
대한 시의 투자는 동네의 외관과 분위기를 빠르게 변화시킵니다. 오랜 주민과 그 지역으로부터 내몰린 주민들에게 이것은 하룻밤 일어난 것처럼 보일 수 있습니다—이것이 바로 고급 주택화가 주는 느낌입니다.

시애틀의 취약 인구의 인구 통계학적 분포를 시각화하고 더 잘 이해하기 위해 SDOT는 성장 및 형평성 지수(Growth and Equity Index) 지도의 요소를 기반으로 인종 및 사회 형평성 종합 지수(Race and Social Equity Composite Index)를 준비했습니다. 이것은 우리가 투자에 형평성을 중점으로 둘 때 우선순위로 고려되는 영역을 엿볼 수 있게 해줍니다.

인종 및 사회 형평성 종합 지수

인종 및 사회 형평성 종합 지수는 인종, 민족성 및 관련 인구 통계 정보와 사회 경제적 및 건강상의 불이익에 대한 데이터를 통합합니다. 이 지수는 우선되는 항목에 따라 인구 조사 표준 지역(Census Tracts)의 순위를 매기며 유색 인종, 소득, 장애를 경험하는 성인의 비율과 상관 관계가 있습니다. 색상 기호는 복합 지수 5분위수를 기준으로 하며, 각 5분위수는 시애틀 인구 조사 표준 지역의 20%를 나타냅니다. 주황색과 빨간색으로 강조 표시된 영역은 인종 및 사회 형평성 지수 우선 순위 지역(Race and Social Equity Index Priority Areas)을 나타냅니다.

삽화 5. 인구 조사 표준 지역 및 통근 지역별 인종 및 사회 형평성 지수



2021 Mapbox © OpenStreetMap

부록 3: 2020년 현재 사건: 인종 부정의, COVID-19, 및 기후 변화

2020년 경찰의 잔혹성, 시민 불안, 산불, 그리고 COVID-19 대유행의 공중 보건 및 경제적 영향과 관련된 위기의 여파로 인해 우리 교통 체계의 균열이 드러났습니다. 동시에, 이러한 사건들은 우리에게 긴급한 조치를 취하고 형평성 중심의 접근 방식으로 대응할 수 있는 기회를 제공합니다.

COVID-19의 불균형적 영향과 SDOT의 대응

시애틀에는 COVID-19의 영향을 받은 지역 사회 간에 매우 다양한 차이가 있습니다. 가장 높은 동지 내몰림 위험 및 소외된 신분(예: BIPOC 커뮤니티, 이민자, 장애를 경험하는 사람)의 비율이 가장 높은 시애틀 지역 사회 감염률은 동지 내몰림 위험 및 지역 사회 불이익이 낮은 지역의 감염률보다 3배 더 높습니다. 이러한 영향은 생활 및 작업 조건으로 인한 더 높은 노출 위험과 기저 건강 상태로 인한 더 높은 취약성을 통해 나타납니다.

2020년 9월 28일 현재, 우리는 킹카운티의 BIPOC 커뮤니티가 바이러스 감염에 대한 특별한 위험에 처해 있다는 것을 압니다. 백인 주민에 비해 높은 비율로 바이러스에 감염된 그룹은 다음과 같습니다: 하와이 원주민/태평양 섬 주민(6배 더 높은 경향), 라틴계(5배 더 높은 경향), 흑인(3배 더 높은 경향) 및 원주민(2배 더 높은 경향).

이 대유행은 SDOT가 대응해야 하는 완전히 새로운 수많은 도전 과제, 즉 우리가 이동하는 방법과 상품 및 서비스에 접근하는 방법에 대한 근본적인 변화, 공중 보건 프로토콜을 충족시키는 공공 장소에 대한 요구 증가, 우리의 지역, 지방 및 세계 경제에 대한 상당한 영향 등을 나타냈습니다. 또한 정부에 의해 소외된 지역 사회, 특히 BIPOC 커뮤니티에 불균형적인 영향을 미치는 기존의 구조적 불평등을 드러내고 악화시켰습니다.

COVID-19가 발생했을 때, SDOT는 불가피한 여행과 필수 사업의 지속적인 운영을 위한 안전한 선택권을 보장하는 데 초점을 맞췄습니다. 한 가지 전략은 식당을 포함한 필수 사업체 앞에 픽업과 배달을 위한 연석 공간을 확보하여 사업체의 운영이 계속될 수 있도록 한 것이었습니다. SDOT는 또한 보다 많은 사람들이 적절한 사회적 거리 두기 프로토콜을 유지하면서 안전하게 야외 활동을 할 수 있도록 하기 위해 '건강 지키기 거리(Stay Healthy Street)' 구상을 신속하게 수립했습니다. 이와 유사하게, SDOT는 참여 식당이 다시 영업을 재개할 수 있도록 공공 통행로에 야외 좌석을 허용하는 허가를 발급했습니다.

SDOT는 또한 COVID-19 영향에 대응하기 위해 추가적인 노력을 준비하는 과정에 있습니다. 이러한 노력은 형평성에 중점을 두고 공중 보건 프로토콜을 준수하며 회복을 가속화하는 다음과 같은 원칙을 중심으로 이루어집니다:

- 특히 필수 근로자를 위해 대중교통에 우선 순위를 둘 것
- 교통 활성화 가속화 및 "15분 내 지역" 육성
- 혼자 운전하여 이동하는 방법 감소
- 대중을 위한 공간의 극대화
- 지역 사업체 및 사업 지구 지원
- 상품 배송 및 공급망의 최적화

경찰의 잔혹성과 반인종 차별적 대응

교통국의 범위에서 자주 고려되지는 않지만, SDOT는 경찰의 잔혹성, 이어지는 시위 및 반인종 차별적 관행 강화의 필요성에 대응하기 위해 적극적인 조치를 취했습니다. 이것은 우리 부서가 참여하고 있는, 현재 진행 중인 변혁적 관행입니다.

지난 몇 달 동안 SDOT는 직원들에게 다양한 반인종 차별주의 학습 기회를 장려하고 제공하였습니다. 여기에는 인종 차별적 문제에 대한 더 깊고 의미 있는 대응의 필요성을 촉구하는 SDOT의 흑인 이익 조직을 포함하여 인종 및 민족 친화 단체들 간의 더 깊은 대화가 포함됩니다.

다른 내부 노력들이 계속해서 싹트고 있습니다. 현재 SDOT 직원의 다양한 그룹은 지역 사회 안전에 대해 적극적으로 재구상하고, 특히 도시의 공공 통행로에서의 활동에 대한 적절한 수준의 벌금 및 위반과 관련하여 집행의 역할을 재고하고 있으며, 비차별적 조치와 교육 기회를 모색하고 있습니다. 교통 위반과 요금 집행은 흑인 지역 사회에 불균형적으로 영향을 미치며, 우리 부서는 적극적으로 내부 논의에 참여하여 피해를 주는 정책들을 바꿀 수 있는 방법을 모색하고 있습니다.

또한 분과들은 부서 형평성 지도자들과 정기적인 학습 시간을 수행하고 있으며, 반인종 차별과 SDOT에서 수행하는 업무에서 뿐 아니라 일상 생활에서도 반인종 차별에 대한 우리의 실천을 어떻게 스며들게 하고 강화할 수 있는지에 대해 학습합니다.

기후 조치와 깨끗한 공기의 필요성

2020년 산불은 가장 파괴적인 사건 중 하나였습니다. 이는 지구 온난화 위기, 즉 기후 비상 사태의 징후입니다. 기후 변화를 다루기 위한 지속적인 노력의 일환으로, 시는 탄소 배출량 감소 노력을 가속화하기 위한 광범위한 정책 및 일련의 조치인 "그린 뉴딜(Green New Deal, GND)"을 자체적으로 준비했습니다. SDOT의 맡은 역할은 GND를 수행하기 위해 다른 시 부서와 협력하는 것입니다. SDOT는 또한 교통 전기화 청사진(Transportation Electrification Blueprint)의 핵심 협력 기관이며, 이는 전기 자동차의 보급을 가속화하고 화석 연료를 사용하는 이동 옵션의 대안으로 대중교통, 도보 및 자전거 이용을 증가 시키기 위한 최근 계획입니다.

2030년까지 시의 목표는 승용차 배기가스를 2008년 기준치에서 82%까지 줄이는 것입니다. 2018년까지의 배기가스 데이터에 따르면, 시는 승용차 배기가스를 겨우 3% 줄였습니다. 2030년 승용차 배기가스 목표를 달성하려면 시에서는 2021년에서 2030년 사이에 매년 탄소 배출량을 8~9% 줄여야 함을 의미합니다. 느리고 꾸준한 점진적 진전으로는 우리의 목표를 달성하지 못할 것입니다. 우리는 특히 교통 부문에서 배기가스를 급격히 줄이기 위해 우리의 접근 방식을 연마하고 개입을 가속화할 필요가 있습니다.

우리가 이 문제를 해결하고, 기후 변화의 영향을 해결하기 위해 지역 사회와 협력 관계를 맺어야 하는 절호의 기회는 바로 지금입니다. 투자가 부족한 지역에 거주하는 BIPOC 커뮤니티는 깨끗한 공기, 더 많은 녹지 공간 및 오염 감소의 필요성과 같은 주요 환경 정의 문제에 대해 목소리를 높이고 옹호해 왔습니다. 특히 이러한 문제들에 가장 취약한 지역 사회에서 기후 변화의 영향을 보다 신속하게 완화하기 위해 우리가 시급히 취할 수 있는 조치들이 있습니다.

지속적인 조치를 위한 기회

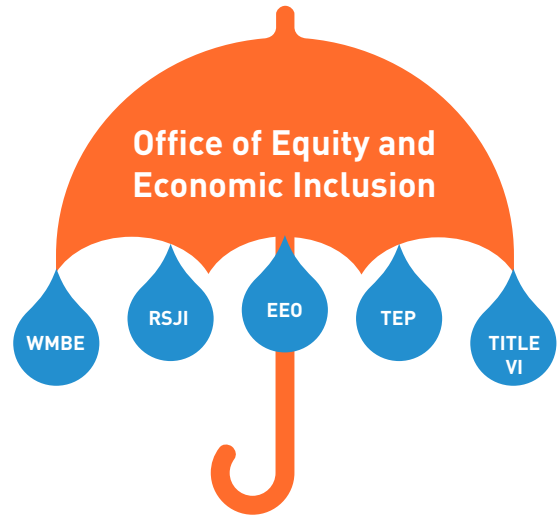
전체적으로 2020년 위기들에 대한 SDOT의 대응은 모두를 위해, 특히 정부에 의해 배제되고 투자가 부족했던 지역 사회를 위해, 도시를 더 나은 곳으로 만들기 위한 지속적인 다각적 노력의 일부입니다. 이러한 편파성의 씨앗은, 전국의 많은 다른 도시들과 마찬가지로 수년 전에 뿌려졌지만, 조치를 취할 기회가 있습니다. 이러한 편파성이 새로운 것이 아님을 인식하는 것은 우리의 대응과 절차를 재구성하고, BIPOC 과 취약한 지역 사회가 시의 투자로부터 혜택을 받도록 하고, 또한 과거의 실수를 반복하지 않도록 하면서 잠재적으로 과거의 잘못을 완화하는 데 도움이 될 수 있습니다.

부록 4: SDOT의 기존 형평성 작업 및 노력

현재 SDOT는 RSJI 가치와 반인종 차별주의 원칙을 일상 업무에 포함시키기 위한 시 전체적인 약속과 헌신적인 실천의 일환으로 다양한 형평성 중심의 노력을 수행하고 있습니다.

시애틀시 인종 및 사회 정의 구상 (RSJI)

시애틀 인종 및 사회 정의 구상(RSJI)은 시애틀에서 인종적 격차를 없애고 인종적 형평성을 달성하기 위한 시의 약속입니다. SDOT 내에서 RSJI의 임무는 소속감을 높이고 형평적인 마음 가짐을 중점에 두어 우리의 교통 체계와 노동 인구에서의 억압, 인종 차별 및 인종 차별적 편견을 종식시키는 것입니다. 교통 형평성 체제에 따라, SDOT의 변화 팀은 SDOT의 모든 측면에서 인종 형평성과 사람 중심의 문화를 우선시합니다.



SDOT 형평성 및 경제적 포용성 사무소 (OEEI)

SDOT는 형평성에 대한 우리의 헌신을 더욱 확고히 하기 위해 부서 내에 형평성 및 경제적 포용성 사무소(Office of Equity and Economic Inclusion, OEEI)를 설립했습니다. OEEI는 국장실 내에 위치해 있습니다.

형평성 및 경제적 포용성 사무소(OEEI)는 형평성과 다양성의 계획, 촉진 및 발전에 있어 전략적인 비전과 지도부를 선도할 책임이 있으며, SDOT를 측정 가능한 개선으로 이끌어 줍니다. OEEI는 SDOT 변화 팀과의 내부 옹호 및 협력 관계를 통해 SDOT의 형평성을 증진시키고 유지합니다. OEEI는 다음의 여러 서비스 범위를 포함합니다:

- **여성 소수자 소유 기업(WMBE) 프로그램:** WMBE 프로그램은 시애틀시 내에서 계약 형평성을 높이기 위한 정책 도구입니다. 이것은 시애틀 인종 및 사회 정의 구상, 시애틀 시법(Seattle Municipal Code) 20.4220.42 및 행정 명령 2010-05, 2014-03, 2019-06에 뿌리를 두고 있습니다. WMBE 프로그램은 시 계약에 있어 여성 소유 및 소수 민족 소유 사업체들의 수가





현저하게 부족한 것으로 인식됨에 따라 특히 이들에게 초점을 맞추고 있습니다. 시의 WMBE 프로그램은 각 부서 내에서 시행됩니다. SDOT의 WMBE 프로그램은 SDOT WMBE 고문(Advisor)에 의해 시행되고 관리됩니다. SDOT의 WMBE 프로그램은 내부 옹호, 정책 및 교육을 통해 SDOT 내부에서 WMBE 지원을 육성함으로써, 또한 외부 단체와 자원 및 정보를 공유하여 지역 사회 내 현장 활동을 진행함으로써 장벽을 제거하고자 합니다.

- **인종 및 사회 정의 구상(RSJI):** 인종 및 사회 정의 구상(RSJI)은 시애틀의 인종적 격차를 없애고 인종 형평성을 달성하기 위한 시의 약속입니다. OEEI 내의 RSJI 고문은 SDOT 변화 팀과 협력하며, 변화 팀이 변화를 위한 전략을 개발할 수 있도록 해당 주제 전문가로서 돕습니다.
- **교통 형평성:** 이 프로그램은 안전하고 환경적으로 지속 가능하고 접근 가능하며 저렴한 교통 선택권을 제공함으로써, 흑인, 원주민 및 유색 인종(BIPOC), 저소득층 커뮤니티, 이민자 및 난민 커뮤니티, 장애를 경험하는 사람, 노숙 또는 주거 불안을 경험하는 사람, LGBTQIA+ 사람, 여성과 소녀들, 청소년들, 그리고 노인들을 지원하여 이들이 활기차고 건강한 지역 사회에서 번성할 수 있도록 하며, 인종적 격차와 등지 내몰림의 영향을 완화합니다.

- **타이틀(Title) VI:** 시애틀시는 1964년 개정된 민권법(Civil Rights Act) 타이틀 VI, 1990년 개정된 미국 장애인법(Americans with Disabilities Act) 타이틀 II 및 적용 가능한 연방법 및 지역 법률에 따라 인종, 피부색, 출신 국가, 장애, 성별, 연령에 관계없이 프로그램, 서비스, 고용, 계약 또는 활동을 운영합니다. 또한, 시애틀시는 성적 지향, 성 정체성, 신념, 종교, 혈통, 정치적 이념, 명예 전역한 군인 또는 군인 신분, 섹션 8 프로그램 참여, 모유 수유 또한 공공 장소, 시의 고용 및 계약에서 서비스 동물 이용을 근거로 프로그램, 서비스 또는 활동 제공에 대한 차별을 금지합니다.
- **평등한 고용 기회(Equal Employment Opportunity, EEO):** SDOT는 모든 직원, 구직자, 자원 봉사자 및 계약자를 존엄과 존중으로 공평하게 대우하는 직장을 위해 노력합니다. SDOT는 성적 지향, 성 정체성, 신념, 종교, 혈통, 정치적 이념, 명예 전역한 군인 또는 군인 신분 및/또는 기타 보호 계층에 근거한 차별, 괴롭힘 또는 보복을 용납하지 않습니다. 모든 직원들은 시애틀시의 EEO 정책의 의도와 원칙을 알고 있습니다.

직원 자원 그룹(EMPLOYEE RESOURCE GROUPS, ERG)

SDOT 직원 자원 그룹(ERG)은 모든 수준에서 조직 및 지도력 개발을 촉진하고, 직원을 위한 내부 지원 체계를 구축하며, 직장에서 다양성, 형평성 및 포용성을 유지하기 위해 노력합니다. ERG는 SDOT의 전체 목표를 달성하기 위해 모든 수준과 부서에 걸쳐 SDOT의 다양한 면을 종합합니다. ERG는 또한 직원의 행복, 참여 및 조직 내 문화적 분위기를 향상시키는 것으로 나타났습니다.

SDOT ERG의 공통된 전체 목표는 SDOT를 더욱 일하기 좋은 곳으로 만드는 것입니다. SDOT의 POCA는 공동 노력을 통해 SDOT 국장의 공식 Black Lives Matter(흑인의 목숨은 소중하다) 성명서에 대한 내용을 촉진하고 초안을 작성했으며, 조직 내에서도 시애틀시를 위해 흑인과 갈색 인종의 목소리를 우선시하는 데 계속 참여할 것입니다.

SDOT ERG에는 다음이 포함됩니다:

- **흑인 직원 지원 팀(Black Employee Support Team, BEST)** - SDOT의 흑인 직원 지원 팀은 특히 SDOT의 흑인 직원의 관점을 중심으로 SDOT의 인력 형평성 의제의 개발을 지원하는 이익 조직입니다.
- **RISE API** - RISE API는 아시아 태평양 섬 주민들의 포용, 연대 및 형평성을 위한 집회(Rally for Inclusion, Solidarity, and Equity, Asian Pacific Islanders)를 의미합니다. SDOT의 RISE API는 SDOT의 API 직원이 경험을 공유하고, 새로운 기술을 배우고, 구성원의 발전을 도모하고, 그들 동료들의 자원 역할을 할 수 있는 안전한 공간을 제공하는 이익 조직입니다. 이들의 활동으로는 연사 초청 세미나, 정보 공유 회의 및 사교적 행사가 포함됩니다.
- **Latinx** - SDOT의 라틴계 이익 조직(Latinx Caucus)은 기관과 시 및 지역 전체에 걸쳐 커뮤니티 및 연결을 구축하고 구성원에게 전문성 개발 기회를 제공하며 비영리 단체, 커뮤니티 기반 조직 및 지역 사업체를 포함한 더 큰 라틴계 커뮤니티를 지원합니다.
- **반인종 차별주의 백인 동맹(Anti-Racist White Allies)** - SDOT의 반인종 차별주의 백인 동맹은 자신을 백인으로 식별하고, 인종적 문해력 개발, 회복력 및 전략 구축, 백인으로 사는 것 및 인종 차별에 대한 어려운 대화 등을 통해 인종 차별 해체를 위해 노력하는 SDOT 직원들로 구성된 이익 조직입니다.

감사 인사

교통 형평성 체제 개발 팀

Annya Pintak, 교통 형평성 매니저 / TE-IDT, SDOT 형평성 및 경제적 포용성 사무소 공동 의장

Radcliffe Dacanay, 수석 플래너 / TE-IDT, SDOT 정책 및 계획 공동 의장

Cherry Cayabyab, KAYA strategik, LLC

SDOT 교통 형평성 작업 그룹 구성원

SDOT 교통 형평성 부서 내 팀(TE-IDT)

Michele Domingo, SDOT 형평성 및 경제적 포용성 사무소 매니저

Kristen Simpson, TE 임원 스폰서, SDOT 최고 참모

Naomi Doerner, 전 SDOT 교통 형평성 매니저

교통 형평성 체제 기여자

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

교통 형평성 체제 검토자

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

교통 형평성 체제 개발 과정 전반에 걸쳐 지원해 주신 다음 협력자 및 이해관계자에게 특별한 감사를 드립니다

Leslie Potts, 직원(Associate), KAYA strategik, LLC

Sokunthea Ok, 근린부(DON) 지역 사회 연결 담당자

킹 카운티 메트로

시애틀시 근린부(DON)

시애틀시 지속가능성 및 환경 담당국(Office of Sustainability & Environment)

시애틀시 기획 및 지역 사회 개발 사무소(Office of Planning & Community Development)

SDOT는 시장실, SDOT 지도부, 시의회, 지역사회 지도자 뿐만 아니라, 교통 형평성 체제 개발을 지원해 준, 여기에 개별적으로 나열하기에는 너무 많은 시 및 협력 기관 직원들에게도 감사드립니다.

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



Seattle
Department of
Transportation

2022년 2월