

2022 年 NYMTC 公众参与计划（PIP）

引言

交通是影响所有城市、州或直辖市的生活质量和经济活力的主要因素。在像纽约大都会地区这样复杂的区域，交通系统的管理需要主要交通提供商之间进行协调，因此这一因素更加重要。主要交通提供商包括州政府、市政府和郡政府。当联邦政府认识到了这一需求，要求人口超过5万人的城市地区建立大都市规划组织（MPO）作为政府理事会，以持续、合作和全面的方式监督交通资金的分配。

纽约大都会交通理事会（NYMTC）成立于1982年，是纽约市、长岛和下哈德逊河谷的指定MPO。根据2020年人口普查计算，该地区约有1200万人口，占纽约州人口的64.48%。根据南加州政府协会的统计，这一人口规模使NYMTC成为国内第二大MPO。NYMTC负责选择项目，并使得上百亿的联邦、州和地方资金得以分配用于道路、公共交通、自行车和步行项目的交通投资。

公众在协助NYMTC进行项目选择和长期规划过程中发挥着关键作用。每天，NYMTC地区的人们，基于其知识和对自身社区需求的洞察力，都可以敏锐地意识到交通系统的运作情况以及可有潜在改进的领域。寻找更好的方式与在纽约市交通委员会规划区域居住、工作和出行的人互动，提高对交通问题和需求的认识。

联邦法规要求NYMTC制定具有包容性和稳健性的公众参与计划（PIP），使广泛的利益相关方参与到交通规划过程中来。全国各地MPO中的最佳做法是采用越来越多的创新方法来实现这种参与，将传统的外展方法与通过通信技术提供的新机会以及新方法相结合，使各种社区参与进来。

本文为NYMTC于2012年最后通过的公开介入计划（PIP）的更新。它包括关于NYMTC的组织构成、使命、关键产品和监管责任的背景信息。NYMTC更新了其公开介入目标，并且本文列示了当前已有的以及将被采用的战略，以扩展和增强推广实践，从而达到该等更新的目标。它预计达到这些目标将导致更大范围的该地区居民、雇主和其他利益相关方对于交通规划过程更为广泛的参与。NYMTC通过PIP更新其用来扩大和外展做法的策略，正如其2022-2050联邦财政年度区域交通计划中提出的，名为《继续向前，连通您的区域》的NYMTC区域流动性共同愿景。PIP还包括关于NYMTC的组织构成、使命、主要产品和监管责任的背景信息。

NYMTC的PIP将定期审核，以确定其实现目标的成效。在通过PIP之前，NYMTC将举行为期四十五（45）天的公开审核和评议。本文件的副本可通过NYMTC的网站 www.nymtc.org、社交媒体、其办公室和应请求获取。

如何联系NYMTC：

- 请访问我们的网站 www.nymtc.org 了解联系方式和方位

- 关注我们的Facebook [Facebook.com/NYMTC](https://www.facebook.com/NYMTC)
- 关注我们的Twitter twitter.com/nymtc
- 关注我们的LinkedIn [linkedin.com/company/nymtc](https://www.linkedin.com/company/nymtc)
- 发送电子邮件评论至 nymtc-web@dot.ny.gov
- 向我们致函：纽约大都会交通理事会 (NYMTC) 25 Beaver Street, Suite 201, New York, NY 10004

什么是大都市规划组织 (MPO) ？

联邦立法 (23 USC 134 (d)) 要求为每个人口超过5万人的城市地区指定一个MPO。MPO由当地民选官员、在大都市区域内管理或运营主要交通方式的公共机构官员组成，包括公共交通提供商的代表，以及适当的州交通官员。MPO对持续、合作和全面的交通规划过程进行协调。

NYMTC的背景

什么是纽约大都会交通理事会 (NYMTC) ？

NYMTC是纽约市五个行政区的指定MPO；拿骚和长岛的萨福克郡；和下哈德逊河谷的威斯特彻斯特、洛克兰和普特南郡。NYMTC提供协作规划论坛，以解决与交通相关的问题，制定区域计划，并为其规划区域决定交通资金的使用。

NYMTC由9位表决成员和7位顾问成员组成理事会。理事会每年举行会议，以解决根据联邦规划法规与NYMTC的要求相关的事务，并审议区域交通问题和需求，以及所有相关业务。

此外，主要成员和顾问成员指定代表参加**计划、财务和行政管理委员会 (PFAC)**，负责监督NYMTC的日常活动，并对理事会委托的NYMTC业务采取行动。

NYMTC由三个基于地域的常设委员会组成，称为交通协调委员会 (TCC)：

- **纽约市TCC**，其中包括纽约市的五个行政区；
- **中哈德逊南部TCC**，其中包括威斯特彻斯特郡、洛克兰郡和普特南郡，以及
- **拿骚 / 萨福克TCC**，其中包括各郡。

TCC的职责是制定和推荐其各自分区规划区域内的交通规划和方案。

NYMTC的工作人员由中心工作人员和支持TCC的工作人员组成。中心工作人员和TCC工作人员的工作计划每年由理事会通过统一规划工作计划 (UPWP) 进行确定。NYMTC的中心工作人员位于曼哈顿下城的总部办

公室，负责协调支持PFAC和理事会职责的区域活动，以及制定委托的规划产品。TCC的工作人员位于纽约州DOT的区域办事处，并监督支持TCC职责的活动。

NYMTC的使命是什么？

- 作为**协作论坛**，从**区域角度**处理与交通有关的问题；
- 通过提供合理的技术决定，**促进理事会内部的知情决策**；
- 确保该地区能够最大限度地**获取可获得的联邦资金**，以实现统一规划工作计划（UPWP）、区域交通规划（以下简称“规划”）和交通改造计划（TIP）的目标；以及
- 重点关注所有理事的集体规划活动，以实现**共同的区域愿景**。

NYMTC的组织结构

理事会负责人

TCC

PFAC

NYMTC工作人员

- **理事会**
 - 制定政策
 - 通过执行NYMTC的使命，代表规划区域的选民
 - 采用委托的规划产品和分析
 - 就关键交通问题作出决策
 - **9位表决成员**
 - 纽约州交通部专员
 - 普特南郡、洛克兰郡和威斯彻斯特郡执行委员
 - 拿骚郡和萨福克郡执行委员
 - MTA首席执行官
 - 纽约市城市规划部主任
 - 纽约市交通局专员

- **7位顾问成员**
 - 纽约和新泽西港务局执行董事
 - 纽约州环境保护部专员
 - 新泽西交通公司总裁兼首席执行官
 - 北泽西交通规划局执行董事
 - 美国联邦公路局部门主管
 - 联邦公共交通管理局区域管理员
 - 美国环境保护局区域管理员
- **交通协调委员会（TCC）**
 - 审议分区问题和项目
 - 使分区一级成员参与进来
 - 制定分区方案
- **计划、财务和行政管理委员会（PFAC）**
 - 由理事会成员的代表组成
 - 负责MPO的日常运作
 - 代表理事会采用各种运作和政策决议
 - 批准规划和方案
 - 向理事会提出建议
- **NYMTC工作人员**
 - 制定和维护规划、方案和流程
 - 支持PFAC和理事会成员
 - 与联邦、州和成员机构进行协调

- 吸引公众参与

NYMTC的必要规划成果

NYMTC研究现有的交通网络，预测未来的需求，并通过汇集资源来最大化其成员机构的规划活动，以制定该地区交通的共同战略愿景。

NYMTC产出几种主要成果，用于指导设施的开发，维护和运营，以及为该地区的交通项目提供资金。公众的意见对于每项成果的制定都至关重要。

- **远程区域交通规划**（以下简称“规划”），提供该地区交通系统的愿景和至少20年规划期限的需求。规划确定了交通投资的优先顺序。规划每四年更新一次。2021年，NYMTC通过了其目前的规划，名为《继续向前，连通您的区域》。
- **中期交通改造计划**（TIP）确定所有提议的联邦拨款交通改造项目的各种模式和设施。
- **年度统一规划工作计划**（UPWP）界定了该地区的规划重点，说明了特定规划年度中预期的所有交通相关的规划活动。
- **交通合格性确定**，其中包括1990年《清洁空气法修正案》对指定的空气质量未达标区域所要求的污染物移动源的区域排放分析，并且必须包括影响交通容量的指定未达标区域的所有交通项目。规划和TIP的每次更新均需进行认证。
- **拥堵管理流程**（CMP）预测了NYMTC规划区域内郡和地区级的交通拥堵情况，为计划和TIP中缓解拥堵的战略和项目提供参考。在通过每项规划的同时，还编制了一份CMP状态报告。
- **公众参与计划**（PIP）包括让该地区的居民和员工更好地参与交通规划流程的建议，并定期修订以解决该地区不断变化的需求。

这些成果可在www.NYMTC.org查看。

NYMTC的共同愿景、目标和指导原则

组成NYMTC的州和地方官员认识到流动性—人员和货物方便安全地进出和在不同地点之间移动的能力，对于在NYMTC规划区域居住、工作或出行的各类人的生活至关重要。因此，NYMTC希望(1)确保以可持续的、健康的和公平的方式为每个人提供流动性；(2)为这些交通需求进行有效投资；以及(3)对交通及流动性需求和能力的变化作出有效响应。

当这些州和地方官员组成NYMTC时，他们形成区域理事会，是联邦要求的纽约市、长岛和下哈德逊河谷的MPO。NYMTC将通过建立在区域交通规划基础上的大都市交通规划流程，追求共同愿景。为此，NYMTC设想了一个交通系统，即：

- 保所有用途和模式的人员和货物的安全和保障；
- 进行维护、运营和协调，以更好地实现整个地区的出行具有包容性、可靠性、便捷性、无障碍，同时努力提高服务的公平性；
- 有效地服务于当今的人口，并为不断增长的居民、工人和不断增加的货物数量进行规划；
- 尽量减少温室气体排放和对环境的其他影响，特别是气候变化的影响；以及
- 具有弹性，能够缓解、适应和应对长期和急性的压力和干扰。

当NYMTC通过区域交通规划流程实现这些目标时，以下指导原则为其规划提供了参考。NYMTC将：

- 在整个规划过程中考虑NYMTC规划区域内所有用户的需求；
- 充分利用区域交通系统的联邦资源，并在可行的情况下增加这些资源，同时尽可能高效和有效地利用当地资源；
- 监测区域交通系统的性能，作为确定改造和投资优先顺序的一种手段；
- 支持多机构方法，加强区域交通系统中独立运作部分的整合；
- 使公众和社区利益相关者参与进来；以及
- 利用科技进步成果来改善交通系统。

这些指导原则为NYMTC处理公众参与提供了参考。它们说明了NYMTC在追求其共同愿景的过程中，致力于让公众和社区利益相关者参与进来。此外，它们确立了NYMTC的义务，即在整个规划过程中考虑NYMTC规划区域内所有用户的需求。

公众参与的相关目标

上述愿景声明中规定的愿景目标确立了共同愿景的标准。每项目标和建议都与NYMTC通过指导原则确定的公众参与方式有关。《继续向前》中提出的相关方案建议可由成员机构或NYMTC工作人员执行。

愿景目标1：安全和保障

一个能确保所有用途和模式的人员和货物的安全和保障的交通系统。

公众参与的相关目标

- 协调跨辖区的安全管理、培训和教育。

愿景目标2：可靠便捷的出行

一个可维护、运营和协调的交通系统，能够更好地实现整个地区的出行具有包容性、可靠性、便捷性、无障碍，同时努力提高服务的公平性。

公众参与的相关目标

- 促进所有人群拥有公平的交通机会，无论年龄、能力、种族、民族或收入如何。

愿景目标3：为不断变化的需求进行规划

一个能有效服务于目前人口的交通系统，并为不断增长的居民、工人和不断增加的货物量进行规划。

公众参与的相关目标

- 将系统的覆盖范围扩展到关切社区和新兴市场，解决客运以及货物和货运服务的可达性。
- 鼓励步行和骑自行车，公共交通为导向的发展，完整的街道，停车和路边管理，以及其他支持客运和货运的长期可持续土地使用战略。

愿景目标4：减少环境影响

尽量减少温室气体排放和对环境的其他影响，特别是气候变化的影响。

公众参与的相关目标

- 鼓励单人驾驶车辆（SOV）的替代出行方式。
- 鼓励以低排放方式替代卡车运输。
- 在交通项目中促进负责任的环境管理。
- 解决交通排放对社区的不平等影响。

愿景目标5：弹性

一个有弹性的交通系统，能够缓解、适应和应对长期和急性的压力和干扰。

公众参与的相关目标

- 改善对全系统气候影响的紧急和长期响应的区域协调。
- 通过增加出行选择和消除冗余来增强交通网络的复原力。

NYMTC和公众参与

NYMTC致力于公众参与，因为它对成功的交通规划至关重要。涉及的人和社区越多，结果就越好。公众参与旨在让可能受规划项目、问题或长期规划影响的人员和团体参与，包括那些不知道他们可能受到影响的人员和团体。

NYMTC的公众参与努力旨在将不同的利益相关者纳入流程，并提高协作水平和有意义的意见。这可确保未来的交通投资能够反映受影响最大者的需求、兴趣和顾虑。NYMTC旨在通过公开会议和审查期、研讨会和网络研讨会、非正式的“自带食品”演示和开放日、网站和社交媒体，以及定期与感兴趣和积极的公众接触，让利益相关者参与其所有规划产品的开发，以收集想法和反馈，从而找到可行的解决方案，规划该地区交通的未来。

随着新冠肺炎疫情不确定性的持续影响，NYMTC继续保持公众推广工作的安全。将在无法举行面对面会议和活动时优先考虑虚拟技术，包括网络研讨会、网络广播和调查。NYMTC根据环境、受众和当前的社会距离政策的背景，选择网络、面对面或混合的公众参与方式，以提高PIP中概述的目标和战略的效率和效果。

适用于公众参与MPO的要求

本PIP以适用于MPO公众参与程序的联邦法律、法规和行政命令为指导，包括：

- 《联邦高速公路管理法》（23 CFR 450.316）
- 《美国联邦法规》第40篇（CFR Title 40）
- 《美国联邦法规》第49篇（CFR Title 49）-交通
- 《美国残疾人法》（ADA）
- 1964年《民权法案》第六章
- 第12898号《环境正义行政令》
- 第13166号《英语程度有限行政令》

如需有关这些要求的更多详细信息，请参阅附录C。

NYMTC的公众参与战略

以下是NYMTC用来实现上述共同愿景和目标的战略和相关参与要素的清单。每项战略都由针对NYMTC参与的社区各种公众参与要素来进行加强。更多信息可通过[《NYMTC协议和操作系统纲要》文件](#)获得。

NYMTC的参与要素

每项战略下面都有当前的参与要素，以及NYMTC为支持该战略而计划或加强的推广实践。

战略1：为该地区的所有人群，包括雇主、地方市政府和部落民族，提供一个强有力的、有创意的、全方位的和包容的推广过程，使NYMTC和公众有机会参与有关交通规划问题和活动的有意义的讨论。

参与要素1A：公开会议

目前，该地区的所有人拥有全年的持续机会，参与NYMTC的规划过程。NYMTC委员会和咨询工作组会议、NYMTC区域趋势系列自带食品研讨会、技术研究咨询委员会和研讨会、公共开放日以及与NYMTC所需规划成果有关的公众审查会议。这些会议和活动的目的是提出和讨论信息、征求反馈并收集公众对特定主题规划的意见。如下文所述，所有会议都提供了机会供公众评论和提问。所有会议信息均在会议开始前两周提供，并列在NYMTC网站日历上。

在新冠肺炎疫情期间，以及在公共卫生状况可能不允许亲自参与的任何时期，NYMTC已经使用并将继续使用替代方式来举行会议和亲自参与。虚拟和混合公共会议、研讨会和焦点小组一直是主要方法。这些虚拟活动完全在网上进行，与会者可以选择打电话参加会议或通过会议平台参加，可以使用网络浏览器或手机应用程序。混合会议是指至少有一组亲自/面对面的与会者与其他会议平台进行虚拟连接的会议或活动。加入混合会议的虚拟与会者可以按与完全虚拟会议相同的方式参与。混合会议和虚拟会议的区别在于现场活动和虚拟活动之间的融合，创造了不同类型的参会者。

在虚拟会议和混合会议中，规定与会者可以通过网络研讨会平台本身或在线投票平台（如Poll Everywhere）发表意见、建议或问题。这是一种听众回馈服务，允许发言者向与会者提出问题，并通过手机或网络浏览器实时接收回应。问题和与会者的回答都会在网络研讨会上实时显示。

NYMTC主要成员和常设委员会的公开会议

NYMTC主要成员及其四个常设委员会的公开会议是参与NYMTC工作及其规划过程的主要途径。主要成员作为NYMTC的“理事会”每年至少召开一次会议。NYMTC的PFAC通常每两个月举行一次公开会议，根据理事会的授权对NYMTC的事务采取行动。NYMTC的三个基于地理位置的TCC至少在TIP的每个制定周期内举行公开会议。

每次公开的理事会和委员会会议的议程和分发给NYMTC成员的材料在会议前公布在NYMTC网站上，并在会议上提供额外的副本。会议记录和会议录音的链接在会议结束两周后公布在NYMTC网站上。这些委员会会议发布在NYMTC的YouTube频道上。

参加公共理事会和委员会会议的通常是相关公民、通勤团体、推广和社区团体、规划者、工程师、商业和劳工领袖、学者、州和联邦机构代表、邻近的MPO工作人员和成员，以及媒体代表等。公众可以在每次会

议期间留出的公众评论时间内讨论任何与交通有关的话题。希望提供公众评议的人可以在会议前通过电子邮件发言或亲自报名发言，评议的长度设置有三分钟的时间限制。在这些会议上收到的所有公众评议都包括在会议概要中。书面评议将在成员机构的协调下得到响应。关于公众评议的更多详细信息，请参阅以下的参与要素1B。

公共理事会和委员会会议通过NYMTC的分发名单、社交媒体帖子和NYMTC网站进行推广。NYMTC网站上有会议日历、议程和之前的会议记录。

NYMTC根据要求为这些会议提供其他语言的同声传译。会议议程和材料可以通过NYMTC网站上的小工具进行翻译。

NYMTC委员会和咨询工作组

常设委员会

- 计划、财务和行政管理委员会 (PFAC)
- 交通协调委员会 (TCC)
 - 纽约市
 - 长岛
 - 下哈德逊河谷

特别小组

- 货运
- 区域规划
- 主动运输需求管理
- 指定接受者

咨询工作组

- 预测
- 货运
- 安全性
- 流动性 (区域和下哈德逊河谷)

巨型区域

- 大都会区域规划 (MAP) 论坛
 - 多州货运
- 大都会移动网络 (MMN)

NYMTC 咨询工作组的公开会议

NYMTC 建立了若干咨询工作组，令利益相关者和公众在特定兴趣领域参与 NYMTC。这些工作组通过向 NYMTC 成员提供项目、计划和政策制定方面的指导和建议，为 NYMTC 的规划工作和数据收集活动提供支持。在特定时候，下面列出的工作组会举行公开会议，供公众访问。如需有关每个工作组的更多信息，可访问 nymtc.org：

- **预测工作组 (FWG)**：由 PFAC 召集 NYMTC 成员参与，包括 NYSDOT、MTA、NYCDOT 和拿骚、普特南、洛克兰、萨福克和威斯彻斯特等郡，参与制定社会经济和人口预测，用于制定规划。
- **货运工作组**：成立的目的是为了扩大和加强该地区的货运规划过程。
- **安全咨询工作组 (SAWG)**：为了促进机构间的讨论，交流信息，解决安全问题，并就涉及运输安全的问题向其成员提供建议而成立。
- **大都会移动网络 (MMN)**：成立的目的是就交通系统管理和运营 (TSMO) 领域向 NYMTC 提供建议和意见。NYMTC 的中哈德逊南部 TCC 成立了一个附属机构，即下哈德逊河谷流动性咨询论坛。

NYMTC 区域趋势系列自带食品研讨会

NYMTC 继续致力于让整个地区的利益相关者了解情况，主办区域趋势系列自带食品研讨会。这些信息会议通常每两个月在午餐时间进行一次，为期一小时，以便让人们有机会参加由专家举行的演示型的研讨会，专家会讨论交通规划领域的最佳实践、交通政策或影响 NYMTC 地区的创新交通产品和服务。这些研讨会促进了主讲人和参与者之间的对话和信息共享。演示通常为 30-40 分钟，其余时间分配给听众成员提出问题和评议。这些会议是面对面的和/或并通过 Webex 现场直播。所有参与者都有机会亲自或通过 Webex Chat 功能发表评论并提出问题

NYMTC 区域趋势系列自带食品研讨会在 NYMTC 的网站上，通过社交媒体和邮件列表进行推广，并在 NYMTC 网站和 NYMTC 的 YouTube 网页上提供会议的网络研讨会录音。

MAP 论坛的公开会议

NYMTC 是大都会区域规划 (MAP) 论坛的成员 MPO，该论坛是由纽约市多州大都会地区的 10 个 MPO 和政府理事会 (COG) 组成的联合体，包括康涅狄格州、新泽西州、纽约州和宾夕法尼亚州。MAP 论坛成员已达成协议，以更好地协调多州地区的规划活动。MAP 论坛及其工作组（目前是货运和复原力，以及参与 MMN）的公开会议是公开的，公众可以参加。这些会议由 MAP 论坛的成员机构轮流主办，既可以亲自参加，也可以虚拟参加。有关这些会议的信息在会议日期前两周发布在 NYMTC 的网站上，并分发给其联系人名单。

弹出窗口

作为公开会议的提议未来技术，NYMTC将探索“弹出”事件的使用。弹出窗口是一种功能强大且具有成本效益的外展技术，可以传播这个词并为NYMTC产生兴趣和知名度。它们起到移动会议的作用，吸引通常不参加正式公开会议的区域利益相关者。弹出窗口会在已确立的活动期间举行，例如节日或农贸市场。在某些情况下，弹出窗口可能会针对特定的社区利益相关方群体进行。弹出活动可能包含与NYMTC相关的材料和互动活动，如调查，并将前往整个地区的目标公共活动。弹出事件的材料可能包括交互式横幅广告或项目材料，如书签或单页情况说明书。这些类型的会议在新冠肺炎疫情之前已成功用于邻近MPO区域的区域交通规划推广。

焦点小组

对于《继续向前》，NYMTC召集了焦点小组，以确保在NYMTC的每个区域内，从关切社区和协调人类交通服务的用户那里获得多样化和具有代表性的意见。作为拟议的未来公共推广技术，NYMTC将继续促进这些类型的小型社区会议，以了解交通问题、挑战和需要更有针对性参与的特定人群的需求。

在线参与

在新冠肺炎疫情期间，NYMTC将参与计划的重点放在远程和虚拟形式的推广上，并尽力确保可以获得多样化和具有代表性的意见。作为一项拟议的未来技术，NYMTC将继续探索和扩大使用在线参与平台，以提高整个NYMTC规划区域反馈的总体数量、质量和多样性，并补充亲自参与。

参与要素1B：指导方案

根据《继续向前》的建议，指导方案是一种使地方政府在更加本地化的背景下考虑区域目标和战略的手段。NYMTC规划区域内的200个地方政府所制定的政策和决定，都确定并影响着区域交通需求。指导方案还可以帮助协调NYMTC规划区域内的公共信息。

根据NYMTC的区域交通共同愿景，指导方案的示例可能包括协调和加强学校附近的公平安全相关交通方案的资源；或指导将郊区交通地图和行程规划资源充分整合到区域公共信息门户。每个愿景目标的其他指导方案在《继续向前》中得到了强调。

参与要素1C：教育和培训方案

《继续向前》还建议发展教育和培训方案，作为向公众传递信息的手段，并使地方市政府专业人员参与进来，分享最佳做法和新兴技术。例如，《继续向前》建议发展教育和培训方案，以扩大安全教育计划和公众意识运动。额外的教育和培训方案包括在《继续向前》中。

参与要素1D：可达性

第六篇

根据1964年《民权法案》第六篇和相关法规，任何接受联邦财政援助的机构都必须确保没有人因为种族、肤色、民族、性别、年龄或残疾而被排除在参与范围之外，或被剥夺利益，或受到歧视。NYMTC的第六章方案建立了一个框架，以便在所有方案和活动中遵守第六章及相关法规和条例。

NYMTC目前的第六章方案通过确保会议场所和在线会议平台的可达性，在规划过程中考虑并纳入了残疾人的需求，这些场所和平台既可以通过电话也可以通过在线进行。在事先通知的情况下，在最大程度上为残疾人提供会议的合理便利。NYMTC的网站采用富文本格式。

由于公平和包容是政策倡议的重心，NYMTC正在探索这些做法，作为其第六章方案的可能补充：

- 加强公众参与；
- 改进翻译服务；以及
- 改进网站的可访问性。

有限英语能力和语言访问计划

那些不以英语为主要语言，并且阅读、说话、写作或理解英语能力有限的人，如果他们选择参与规划过程，就必须能够参与。作为实现更具包容性的规划过程的一个步骤，NYMTC的语言访问计划为英语不流利的人提供翻译服务。语言访问计划是对NYMTC公众参与工作的进一步加强，以提高有关区域交通规划过程的信息和投入的可达性。

通过www.nymtc.org上的在线小工具翻译成多种语言。NYMTC根据人口普查信息，将其核心成果，如UPWP、CMP、TIP和运输达标翻译成其语言访问计划的语言。公众会议和研讨会可在NYMTC的中心办公地点提供实时的口头和无障碍语言翻译服务，也可在会议前72小时以口头或书面形式提出要求后通过网络研讨会进行。此外，NYMTC的工作人员精通多种语言，可以在公共会议和活动中担任非英语社区成员的大使。

NYMTC通过以下方式提供关于LEP援助的公共通知：

- NYMTC网站上的指示和通过主要电话号码发送的信息。
- 在当地的非英语媒体上发布针对LEP人士的通知，并按照他们的语言；以及
- 在公众会议上、在主要办公室、以及通过NYMTC的分发名单和其他相关组织的名单分发信息手册。

美国残疾人法

根据联邦《美国残疾人法》（ADA）准则，NYMTC举行的所有公开会议都在残疾人可以进入的地点举行，也可以通过网络研讨会在线举行。语言翻译服务包括美国手语（ASL），可在会议开始前72小时提出要求。NYMTC尽力确保人们和团体不会因为他们对网络推广平台的可达水平而处于不利地位，提供类似于亲自到场的语言访问服务。NYMTC的网络推广平台也可以通过电话访问。NYMTC正在探索更多的手段来提高可达性。

参与要素1E：帮助关切社区

作为其规划实践的一部分，NYMTC已经制定了一种方法来确定少数民族人口和低收入家庭的位置，这些人群被统称为关怀社区（COC）。NYMTC的第六章方案，包括该方法，评估其规划项目对这些人口的影响。

在本评估中，NYMTC规划区内的COC被定义为符合少数群体身份和收入相关门槛的人口普查区：

- 根据美国人口普查的定义，少数群体占该区人口的57%以上（NYMTC规划区域的平均值）；以及
- 总人口的14%以上（NYMTC规划区域的平均值）生活在美国人口普查定义的贫困水平或以下的家庭。

使用上述参数对NYMTC规划区域范围内的所有人口普查区进行了分析。

作为NYMTC公众参与的一个重要组成部分，NYMTC使用联邦公共管理局的4702.1B号通知《第六章：要求和准则》作为指导，制定其帮助关切社区的战略。

当地社区合作伙伴

与当地社区组织合作可以提高社区居民在区域规划过程中的深度参与。NYMTC已经与社区领导者和社区团体建立了合作伙伴关系网络，以提高公众参与。该网络协助了《继续向前》的发展，并为未来参与协助NYMTC扩大其推广和增加公众投入提供了一个渠道。与当地社区合作伙伴的合作可以填补地理和人口方面的空白，以确保纳入基础广泛的投入项目。

老年人和残疾人的参与

老年人和残疾人有独特的交通需求。随着老年人口的增加，他们对传统汽车之外服务的机动性需求也将增加。NYMTC将考虑与为这些人群服务的成员机构以及辅助公交提供商建立伙伴关系，以便更好地将这些人群纳入交通决策制定。

参与要素1F：媒体参与

NYMTC将继续努力加强与媒体的互动，以传播信息并吸引更多的人参与。NYMTC的媒体名单包括目前的联络点，以便根据语言访问计划，向除英语以外的其他语言出版物传播媒体新闻稿。该名单包括印刷和电子媒体，以及电台和电视台。

参与要素1G：利益相关者和沟通

NYMTC与利益相关者保持沟通，包括但不限于政府机构和组织、当地民选官员、相邻团体、感兴趣的人、交通倡导者、公民组织、私营交通提供商、环境正义组织和社区服务团体。NYMTC的规划区域包括联邦指定的部落民族-辛纳科克印第安民族，以及纽约州承认的部落民族-昂科乔格民族，其正在寻求联邦承认。这些部落民族包括在NYMTC的宣传中。数据库目前包括MPO管理条例要求的所有类别利益相关者。

个人和组织可以通过网站、电子邮件、会议和活动注册接收通信内容，以获得有关NYMTC的活动、其产品、公众参与机会、以及区域研究和活动信息。

参与要素1H：成果一具体推广

公众参与自始至终都在联邦要求的规划成果和分析的开发过程中，使用以下现行方法和技术。其他信息可通过[NYMTC协议和操作系统纲要](#)获得。

区域交通规划（规划）

NYMTC的规划制定特点是在起草规划之前有一项公众宣传规划。这些规划一般包括以下宣传内容：

- 公共研讨会；
- 在线调查；
- 解释性视频；
- 焦点小组；以及
- 公共咨询工作小组。

NYMTC通过这些方法收到了大量关于制定《继续向前》的意见，并通过社交媒体收到了来自公众、社区宣传团体、COC和其他利益相关者的反馈。NYMTC的成员机构也在各自的机构网站上提供了规划发展的链接，以促进参与度。

交通改造规划（TIP）

NYMTC在TIP制定周期中，在通过前的公众审议期间通过公众审查会议征求公众的意见。

统一规划工作计划（UPWP）

NYMTC在年度UPWP审议期间举行公众审查会议。

拥堵管理流程（CMP）

CMP现状报告的公众评议期和公众审查会议与规划通过的报告同时进行。

运输达标

NYMTC在通过之前的公众评议期内，会举行关于交通达标确定的公众评议会议。

公共参与计划（PIP）

PIP每四年更新一次。在通过之前的45天评议期内，会举行一次公众审查会议。

第六章方案

NYMTC的第六章规划至少每四年更新一次。在通过之前的公众评议期间，会举行一次公众审查会议。

参与要素11：公众意见

NYMTC产品的公众意见征询期包括时间表和回复联系人。公众受鼓励通过口头、电子邮件或书面形式（口头评论尽管同样欢迎，但应得到书面支持）提交意见/问题，并在安排审查会议时亲自提交。收到的意见均记录在案，并且所有意见均及时得到了与成员机构一同作出的适当和基于事实的答复。

审查期间收到的公众意见将与NYMTC成员机构共享，以供考虑和回应或采取行动。摘要包含在最终文件中。

在公众意见征询期间，文件可在NYMTC的网站www.nymtc.org获得。

有关公众意见征询期的摘要，请参阅附录B。

战略2：教育该地区内的公众（包括雇主、地方市政府和部落民族），让他们有目的地参与，知道何时提供意见，并通过以下方式鼓励他们这样做：

- 采用战略手段让不同的受众参与；以及
- 更好地了解NYMTC如何作为一个组织发挥作用以及理事和工作人员的职责和责任。

参与要素2A：网站

NYMTC的网站介绍了MPO规划流程，使产品和分析可供下载，在空间上显示了有关已计划项目的数据和信息，并提供了有关会议和活动的日历信息。它还可用作过去产品和材料的存档。该网站包括交通信息门户（TIG），这是一个交互式协作网站，为NYMTC成员和公众提供了易于访问的在线数据仓库。用户可以使用TIG 定位、查询、可视化和下载交通规划数据。

该网站包括符合《康复法》第508条，以及吸引LEP人群的特性，包括以下内容：

- 色彩对比度设置，确保低视力用户可读；
- 交互式地图的颜色设置，确保色盲获得足够的对比度；
- 在整个网站的用户界面元素和图像上设置无障碍标签，如搜索栏和NYMTC标志；
- 在所有的新闻和活动图片以及整个网站的许多其他图片上设置替代文本标签，以确保屏幕阅读器可以访问这些图片；
- 表单字段的语义标签，便于使用辅助设备进行导航和填表；
- 适用的翻译工具，使网站能够被翻译成多种语言；以及
- 进行人工审核，以确保合规。

NYMTC网站还可以用来宣传NYMTC成员的交通规划活动和征求意见的机会。

参与要素2B：出版物

NYMTC视频

NYMTC有一条为《继续向前》准备的简短视频。这个视频可以通过访问nymtcmovingforward.org查看。

NYMTC书签

NYMTC正在创建一个书签，方便在现场环境中使用。该书签包括有关网站地址的信息；其他联系信息；以及用于观看NYMTC视频的二维码。

NYMTC笔记

NYMTC Notes是通过NYMTC邮件列表分发的新闻和活动的新闻通讯。它提供了区域NYMTC工作人员和成员项目、取得的成功以及举行和参加的会议的最新信息。NYMTC Notes在NYMTC网站和NYMTC社交媒体平台

上通过NYMTC邮件列表进行广告。NYMTC正在探索用博客文章代替该通讯内容，这些文章可以通过电子方式发送给邮件列表，也可以通过社交媒体发布。

其他出版物

NYMTC收集和分析数据，并将其用于出版物和报告中，重点是改进该地区的交通基础设施和确定纽约都会区的未来需求。NYMTC制作的出版物为利益相关者提供了与流动性、基础设施、融资、安全和其他基本规划主题相关的关键数据。报告、表格和数字有助于确定需求和趋势，并为NYMTC提供了教育和告知公众该地区需求的工具。

样本出版物包括：

区域运输统计报告

本报告概述了横跨10年的数据，对纽约-新泽西-康涅狄格地区某些郡的交通和人口趋势进行了技术审查。该报告包含了与流动性、基础设施、融资、安全和机场交通等领域相关的统计信息。

中心区域出行

这份年度文件详细分析了往返于曼哈顿中央商务区（CBD，或称“中心”）的人员和车辆的出行情况。中央商务区被定义为曼哈顿第60街以南的部分。这些数据是在秋季商业工作日收集的：

出行模式

NYMTC总结了该地区公共汽车、铁路、地铁和渡轮的年度、季度和月度工作日乘客量，以及通过该地区水路桥梁的车辆流量。

参与要素2C：社交媒体

NYMTC的社交媒体战略是优秀、低成本、高覆盖率的工具，增强了覆盖公众的传统方法，同时补充和加强了信息。社交媒体提供了公民在其自身时间直接参与NYMTC规划过程和活动的虚拟方式，并且展示出NYMTC致力于通过提供接受公众评议和意见的虚拟机制，对受影响的公民和城市进行完全和透明的推广。NYMTC的社交媒体活动寻求就交通规划过程教育公众，通过实时活动通知吸引利益相关者，增加提供意见的机会，并且产生对于区域交通项目和活动的认识。

NYMTC目前使用Facebook（facebook.com/NYMTC），Twitter（twitter.com/NYMTC）和LinkedIn（linkedin.com/company/nymtc）提供相关信息并向公众更新NYMTC活动的信息。NYMTC定期转发成员机构社交媒体平台的信息。社交媒体的帖子还介绍了诸如Hub Bound年度报告的成果，包括数据趋势的图形表示。

在NYMTC使用的三个社交媒体平台上可以找到不同程度的分析工具。该数据可让您深入了解每个帖子的总参与覆盖率、评论数量、内容共享或展示的次数，以及帖子链接点击次数。使用这些数据，NYMTC继续调整和修改其社交媒体战略，以有效地到达该地区。

NYMTC将考虑的一个潜在社交媒体工具是Instagram，这是一个人性化的、以视觉为重点的软件，促使访问者走向网站内容。大都会交通局有一个强大的Instagram feed，例如：[instagram.com/mta](https://www.instagram.com/mta)。这个额外的平台将帮助NYMTC接触到社交媒体用户中的年轻受众。

社交媒体广告

NYMTC将继续探索使用社交媒体广告来推进PIP目标。Facebook广告是一种非常有效的方法，通过该平台在用户的社交媒体馈送中发布具有高度针对性的广告，提高对一个机构或规划工作的认识。目前，这种类型的广告可以包括在顾问合同中，因为NYMTC被排除在这种类型的付费广告之外。

参与要素2D：可视化

联邦要求CFR § 450.316第23条指示MPO采用可视化技术，与公众、当选和任命的官员以及其他利益相关者一起制定和描述交通计划和方案。为了促进对现有或拟议的交通要素的理解，这些沟通需要采用清晰和容易获得的格式。这方面的例子包括基于GIS或网络的调查、清单、地图、图片和/或显示，以确定道路、交通、联运和非机动车交通设施、历史和文化资源、自然资源和环境敏感区等特征。

NYMTC使用可视化技术来说明其计划和规划，并进行可视化扫描，以确定可用于改善NYMTC如何在其公共材料中直观显示信息的最佳实践技术和软件。NYMTC网站在可能的情况下使用了地图绘制应用程序来定位地图中的项目以用于规划产品，例如TIP。

如前所述，www.nymtc.org的特点是TIG，这是一个互动工具，允许网站访问者看到该地区的TIP项目地图。

参与要素2E：发言人处

NYMTC工作人员向民间团体、俱乐部、学校、街区协会和其他组织提供演示，以教育他们并吸引他们参与MPO的交通规划活动。发言人提供有关MPO的目的、流程和产品的信息，并寻求公众的持续参与和评论。

作为本PIP的组成部分，NYMTC将探索更多与学校合作的机会，以教育各级学生交通规划的过程。NYMTC还将寻求参加教育和就业展览会，以提高对职业培训和就业机会的认识。

战略3：定期评估当前正在进行的公众参与活动，以确定成功和需要改进的领域。

NYMTC对其公众参与活动进行持续的定量和定性评估，以确定PIP技术的有效性。可能定期审查的绩效指标包括网站访问量、社交媒体用户的数量和类型、社交媒体帖子的数量、视频浏览量、调查回复、活动数量、活动参与者和评论数量、媒体发布和媒体提及。

NYMTC的PIP是一份动态的文件，将基于公众参与的趋势、NYMTC推广工作的有效性评估以及通信技术的变化，不断评估和更新。

附录A – 缩写

ADA – 1990年《美国残疾人法》

ASL – 美国手语

CBD – 中心商务区

CFR – 美国联邦法规

CMP – 拥堵管理流程

COC – 关切社区

COG – 政府委员会

EJ – 环境正义

FHWA – 联邦公路管理局

FTA – 联邦公共交通管理局

GIS – 地理信息系统

LEP – 英语水平有限

MAP – 大都会区域规划如“MAP”论坛，由NYMTC和四个相邻的大都会规划组织组成

MMN – 大都会移动网络

MPO – 大都会规划组织

MTA – 大都会运输署

NYCDCP – 纽约市城市规划部

NYCDOT – 纽约市交通部

NYMTC – 纽约大都会交通委员会

NYSDEC – 纽约州环境保护部

NYSDOT – 纽约州交通部

PFAC – 计划、财务和行政管理委员会

PIP – 公共参与计划

RTP – 区域交通规划（规划）

SAWG – 安全咨询工作组

SOV – 单人驾驶车辆

TCC – 交通协调委员会

TIG – 交通信息门户

TIP – 交通改造规划

TSMO – 运输系统管理和运营

UPWP – 统一规划工作计划

USEPA – 美国环境保护署

附录B – NYMTC评议期间摘要

文件更新	公众意见征询期	附加说明
区域交通规划（规划）和拥堵管理流程（CMP）状态报告		
规划更新	30 个日历日	每四年更新一次
修改	10 个日历日	根据需要更新
交通改造计划（TIP）和统一规划工作计划（UPWP）		
程序更新	30 个日历日	通常每两年更新一次
修改	10 个日历日	根据需要更新
统一规划工作计划（UPWP）		
计划更新	30 个日历日	每年更新一次
修改	10 个日历日	根据需要更新
符合性认定	30 个日历日	根据需要
符合性认定	45个日历日公众审查	每五年更新一次或根据需要更新

附录C – 适用于公众参与MPO的要求

管理条例

《联邦高速公路管理法》（23 CFR 450.316）中的条例详细规定了对MPO的一些要求，包括：

- 制定公众参与计划；
- 公众参与活动的充分公告；
- 确定MPO必须提供合理机会参与的利益相关者类型；
- 采用可视化技术；
- 以电子方式提供信息；
- 在便利和方便的地点和时间举行公开会议；
- 寻求并考虑传统上交通系统服务不足的人的需求；以及
- 提供充分的公众评论机会。

《美国联邦法规》第40篇（CFR Title 40）

CFR第40篇主要涉及美国环境保护署（EPA）颁布的环境法规，并要求地方规划，如MPO制定的规划，符合与州和联邦规划要求相同的EPA准则。

《美国联邦法规》第49篇（CFR Title 49）—交通

《美国联邦法规》第49篇-交通规定了交通部和国土安全部发布的有关交通及其相关安全的规则和条例。

美国残疾人法（ADA）

1990年《美国残疾人法》（ADA）规定，联邦拨款的计划和活动禁止基于残疾的歧视。ADA鼓励残疾人参与发展和改造交通和辅助公共交通规划和服务。

第六篇

标题六

1964年《民权法案》第六章规定，在美国，任何人不得以种族、肤色或国籍为由，被排除在任何接受联邦财政援助的计划或活动之外，被剥夺其利益或受到歧视。

1994年第12898号行政命令指示联邦机构制定战略，以解决其计划对少数群体和低收入人群造成的对于人类健康或环境过高的不利影响。23 CFR 450.316第(a)(1)(vii)款要求寻求和考虑现有交通系统“传统上服务不足者”（如低收入和/或少数民人群）的需求。

英语水平有限 (LEP)

2000年第13166号行政命令要求联邦机构检查他们提供的服务，确定对LEP人员服务的任何需求，并制定和实施提供这些服务的系统，以便LEP人员能够对于这些服务的访问能够具有意义。行政命令还要求联邦机构努力确保联邦财政援助的接收方为其LEP申请人和受益人提供有意义的访问机会。LEP要求适用于NYMTC及其作为联邦公共交通拨款指定接收人的成员机构。