



第六章/ 公平分析摘要

公共 (Metro) 交通網絡重新設計

什麼是公共交通重新設計？

麥迪遜市正在更改公共汽車的路線，以改善對社區的服務。

什麼是公平分析？

改變公交系統的一個重要部分是研究這些改變將如何影響不同人群。這被稱為公平分析。公平分析的目標包括確保：

- 黑人、原住民和有色人種 (BIPOC) 居民與白人居民會一樣受益於這些變化。
- 低收入區域與其他區域一樣受益。
- 任何服務的削減造成的損害不會對任何群體超過其他群體。

Metro 還研究了這些變化將如何影響非英語人士、老年人和殘疾人。

公平是如何衡量的？

Metro 考慮了每一個街區附近的公共汽車停靠頻率，以及居民從其居住的地方可以到達多少地方或工作地點。工作地點是一個很好的方式來了解人們可以移動到哪裡去，因為人們工作的地方也是很多人購物、吃飯和獲得其他服務的地方。

隨著服務的重新設計，分析發現：

1. 人們將能☑使用公共汽車前往更多的地方。
 - 居民們將看到公交車來到其街區的次數提高27%。
 - 47%的居民將能☑前往更多的地方。*
 - 只有3%的居民會能前往更少的地方。*
2. BIPOC居民將獲得與白人居民相同或更多的利益。



- 擁有更多BIPOC居民街區的公交服務將增加30%。白人居民較多的街區將增加26%。
- 56%的亞裔居民、52%的西班牙裔居民、45%的黑人居民和45%的白人居民將會有更多可以乘坐公共汽車前往的地方。*
- 與白人乘客相比，BIPOC居民將受到更少的負面影響。2%的亞裔、西班牙裔和黑人居民將會有更少能依靠公交車到達的地方。3%的白人居民將會有更少可以到達的地方。*

3. 低收入居民將獲得與其他居民相同或更多的收益。

- 低收入居民將多獲得20%的服務。其他街區將多獲得32%的服務。這些數字很高，因為當前的轉車站點系統重複計算了行程。
- 67%的低收入居民將會有更多可以乘坐公交車抵達的地方。40%的其他居民將會有更多可以前往的地方。*
- 與其他居民相比，更少的低收入居民會受到負面影響。與其他居民的3%相比，只有2%的低收入居民會有更少可以到達的地方。*

4. 非英語居民將享有與英語居民類似的利益。

47% 的非英語居民將有更多可以使用公共汽車到達的地方。3%的非英語居民可以到達的地方會更少。* 這些數目與總體人口相同。

5. 老年人將會受益，但不如其他人。

36%的老年人將會有更多可以乘坐公共汽車到達的地方。4%的老年人可以到達的地方會更少*

- 這是因為麥迪遜的老年人更有可能住在單戶住宅和住房更分散的地區。這些房子不太可能靠近計劃有更多公共汽車路線的主要街道。
- 一個更分散到遠離主要街道區域和街區的系統（覆蓋模型）可能對老年人有更多的利益，但對收入較低的人和 BIPOC 居民的利益會更少。



6. 與其他人相比，殘疾人士從網絡重新設計中受益可能會較少，但有限的數據使這一點不清楚。

有關殘疾人居住地點的人口普查數據遠不如其他居民的數據準確。數據也沒有顯示殘疾人的確切居住地點、殘疾類型，或某人的殘疾如何影響他們到達公交車站或使用公交車。

- 現有數據表明，41%的殘疾居民將會有更多的地方可以乘坐公交車到達。4%的殘疾居民會有更少的地方可以到達。* 這些數字略低於總人口，但不足以被視為負面影響。

*** 筆記**

- 該分析將當前的2022年公共交通系統與擬議的重新設計路線進行了比較。
- “到達更多地方”意味著在45分鐘的車程內能達到額外10000個或更多的工作地點。
- “更少可以達到的地方”意味著在45分鐘的車程內只能達到1,000個或更少的工作地點。
- “增加街區的服務”是指公交出行次數乘以人數。