

执行概要

关于协调计划

《公共交通与人力服务间协调运输计划》(以下简称“协调计划”)的主要目的是改善交通运输服务提供商之间的协调,以更好地满足老年人和身体不便人士的交通需求。本计划指导波士顿地区的申请人为联邦交通管理局(FTA)第5310条改善老年人和身体不便人士出行计划提出建议。在马萨诸塞州,该计划称为社区交通补助计划(CTGP)。CTGP为能够满足交通需求的项目提供资金,以解决现有的交通服务不可用、不足以或不适合满足老年人和身体不便人士的交通需求这一问题。

作为波士顿地区区域规划协会的城市规划组织(MPO),波士顿地区MPO为其区域内的97个城市制定协调计划。图ES-1显示了MPO区域内的城市。

图 ES-1

波士顿地区 MPO 区域内的城市仅供位置参考



BOSTON REGION METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION MUNICIPALITIES

申请社区交通补助计划

在马萨诸塞州，交通部负责管理 CTGP 的申请流程，CTGP 是一项竞争性补助计划，每年都有申请流程。有资格申请 CTGP 资金的组织包括州、地方政府、私人非营利组织和公共交通运营商。本次协调计划 2023 年更新版取代了 MPO 的 2019 年协调计划，并应自州 2025 财政年度申请周期开始在 CTGP 申请中加以参考。

要被纳入 CTGP 资助的考虑范围，位于 MPO 区域内的项目必须解决本协调计划第四章中确定的交通需求、战略或行动。表 ES-2 (主文件第 4 章表 4-2) 列出了该地区的人力服务交通 (HST) 需求，以及满足这些需求的战略和行动；能够满足需求、涵盖相关战略或行动的拟议项目将被视为“包含”在协调计划中。鉴于波士顿地区地域广阔且极具多元

化，本协调计划中描述的交通需求、战略和行动非常广泛，以便提出一系列可能解决短缺的 HST 需求的项目提案。

符合 CTGP 资格的项目包括传统资本项目和非传统项目。传统的资本项目包括购买或租赁 HST 服务车辆（以在公共交通不足、不合适或不可用时满足老年人和身体不便人士的特殊交通需求），以及长椅和候车亭等支持性设施。非传统项目包括志愿司机计划、指路和旅行培训等。

现有公共交通服务

波士顿地区提供多种公共交通服务，您可以在此交互式[网络地图](#)中更详细地了解这些服务。其中包括

- 马萨诸塞湾交通局；
- 地区交通管理局；
- 马萨诸塞州港务局；
- 交通运输管理协会；
- 私人、非营利服务，例如医院和大学运营的服务；
- 长途交通运输服务提供商，例如 Amtrak 和 Peter Pan；
- 市政服务；和
- 志愿司机计划。

波士顿地区的公共交通（包括 HST 和服务于普通民众的交通）经常会中断，特别是在波士顿周边地区之外。交通服务由多家交通运输服务提供商运营，这些提供商均自行制定票价、资格要求和服务区域。这在提供邻近服务的提供商之间可能会也可能不会得到协调，有时会导致等待时间长、票价高，或者根本无法通过公共交通到达该地区的特定地点。这些挑战在距离波士顿较远的城镇中更为严重，因为这些地区的公共交通网络更加有限，尽管这里通常居住着许多老年人和身体不便人士。通过 CTGP 等资助计划改善服务协调并缩小现有服务的差距对于解决波士顿地区短缺的 HST 需求至关重要。

波士顿地区人口统计

了解老年人和身体不便人士当前和未来的人口统计数据，有助于确定服务差距和交通需求可能最高的社区差距。在波士顿地区，16% 的人年龄在 65 岁或以上，而 10% 的人患有残疾。这两类人口之间存在显著的重叠：近 50% 的老年人患有残疾。在未来的几十年里，这些人口预计还会增加；人口预测显示，到 2050 年，大约 20% 的人口将达到或超过 65 岁。这比 2020 年人口增长了 37%，而 MPO 地区总人口增长了 10%。虽然没有关于身体不便人士的人口预测，但可以合理地假设，随着老年人口的增加，这一人口将会增加。

确定短缺的交通需求、解决这些需求的战略以及优先实施事项

为帮助确定短缺的 HST 需求，MPO 工作人员开展了广泛的公众参与，以获取老年人和身体不便人士、与这些人群一起工作的人员以及 HST 提供者的意见。工作人员利用这些意见制定了战略和行动，该地区的交通运输服务提供商可以采取这些战略和行动来满足这些需求，并确定了对波士顿地区较为优先的事项。

公众参与与制定 MPO 2023 年远程交通运输计划 (LRTP)、目的地 2050 同时进行，在此期间，工作人员收集了有关该地区交通需求和优先事项的意见。由于新冠疫情，2019 - 2023 年期间制定 LRTP 和协调计划时，大多数参与活动都是在线进行的。

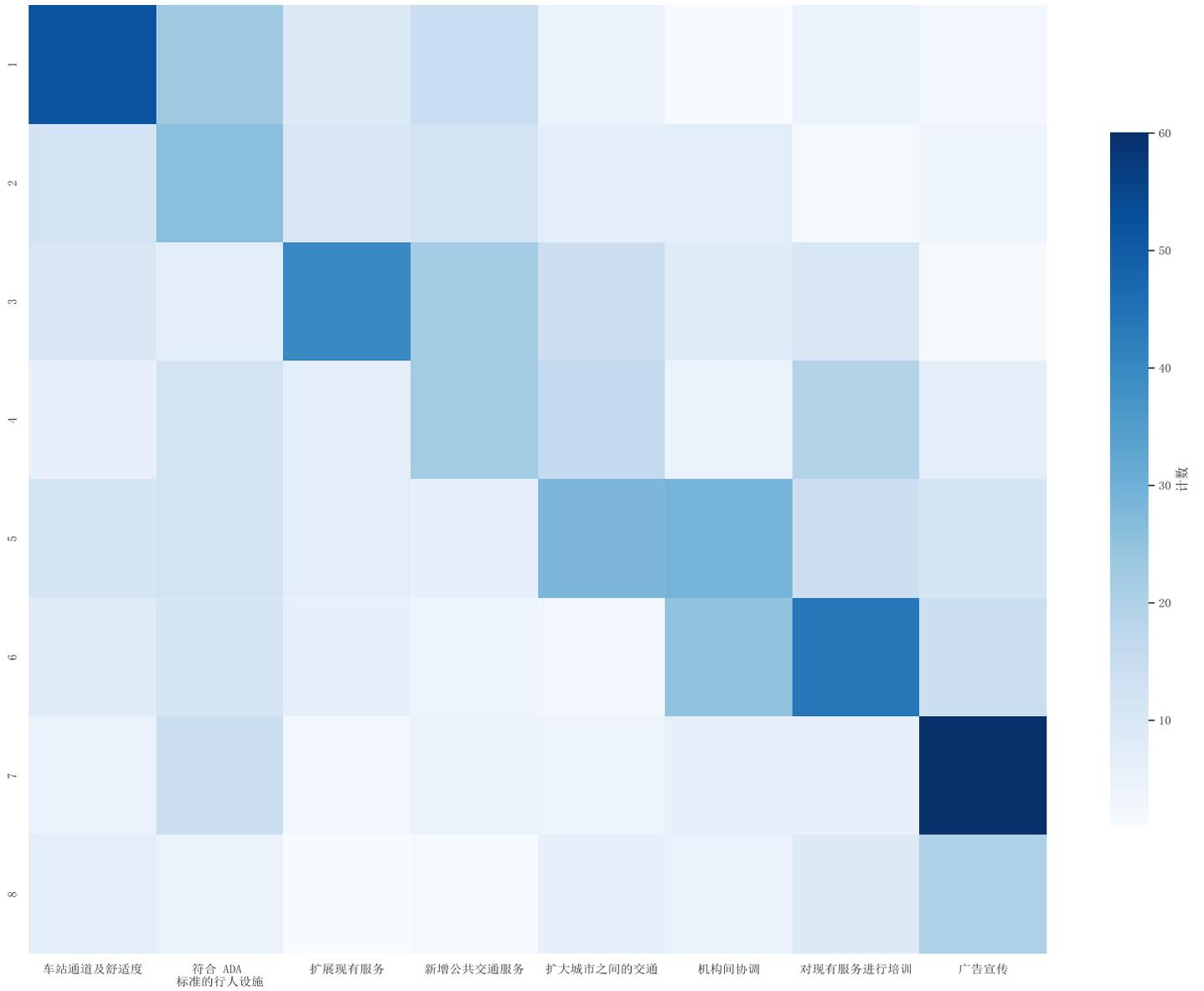
工作人员还开展了几项直接针对协调计划的参与活动，以收集意见。其中包括与区域协调委员会召开会议；与 MPO 的交通工作组和咨询委员会重点讨论 HST 需求；与老龄化委员会、身体不便人士委员会和交通运输服务提供商举办 HST 协调研讨会；以及开展有关 HST 需求的调查。

这项调查于 2023 年春季进行，调查对象是与老年人和身体不便人士一起工作的组织、HST 提供者和公众，重点是收集这些人群的意见。受访者需要确定他们的首要 HST 需求，并选择有助于满足这些需求的首要战略。这个问题涉及四个类别：基础设施、公共交通、协调和教育改善。选择最多的四项战略是

- 为老年人和身体不便人士提供培训机会，帮助他们了解可用的交通服务以及如何使用这些服务 (32.7%)
- 改善交通车站和站点的可达性和舒适度 (提供高层平台、电梯、自动扶梯、长椅和公交车站候车亭等设施) (31.5%)
- 确保公共汽车站和站点附近的人行道和过街人行横道安全且符合 ADA 标准 (30.0%)
- 在交通运输服务提供商 (包括拼车公司) 之间发展合作和伙伴关系，以更有效地满足共同需求 (29.0%)

然后，受访者需要将所选战略按最高优先级到最低优先级的顺序排序。每个类别中选择最多的两个战略如图 ES-2 所示 - 最深的蓝色表示该类别中这一战略排名最高。

图 ES-2
改善人力服务交通运输的战略排名 仅供位置参考



ADA = 《1990 年美国残疾人法案》。

公众参与的调查结果：需求和战略

通过公众参与确定的交通运输需求以及解决这些需求的战略和行动分为以下主题领域：

- **交通运输服务改进**：扩展、维护和整体改进公共交通服务（包括新设路线、增加班次和延长运营时间）
- **基础设施改善**：维护现有交通基础设施或建设新的交通基础设施
- **车辆改进**：改善车辆便利性
- **公众参与和教育**：让公众参与交通运输服务并接受相关教育
- **机构间协调**：在交通运输服务提供商之间进行协调
- **住房**：考虑协调住房与交通改善，以提供更多享受 HST 的机会
- **运营挑战**：改进 HST 运营，包括客户服务、资金和调度
- **资格**：HST 的资格要求
- **可负担性**：HST 的个人支付费用

表 ES-1 按主题领域显示了支持这些方面的需求、战略、行动和资源。

表 ES-1
短缺的人力服务交通运输需求和改进战略

主题领域	短缺需求	战略与行动
交通服务改善	<ul style="list-style-type: none"> • 司机短缺 • 晚间和周末服务时间 • 辅助交通的可靠性和职能 • 享受更多公共交通 • 按需扩展服务 • 服务受地理位置和目的地限制 • 通往大型交通枢纽的第一英里和最后一英里连接服务 • 社交和/或非医疗出行的服务可用性 • 医疗预约回程 • 无需途径波士顿即可连接各城市的交通服务 • 临时出行 • 更高的固定路线服务频率 • 缺乏灵活性和可靠性 • 服务区域差异 • 公共交通车站的卫生间和个人护理设施 • 为老龄人口提供的服务 	<ul style="list-style-type: none"> • 增加辅助交通系统的容量 • 支持第一英里和最后一英里项目 • 改善公共交通的便利性，减少对 RIDE 和类似服务的需求 • 合并现有的老年人和身体不便人士服务 • 优先投资公共交通的改善而不是私人服务 • 扩大 COA 班车服务 • 为老年人和身体不便人士提供专门的非医疗交通服务 • 优先改进为老年人和身体不便人士提供的服务 • 同行组织建立合作关系 • 在老年人住房附近修建交通车站 • 合并现有的冗余服务 • 从居住地到社区中心的社区交通服务 • 在老年中心、老年人住房和医疗中心新设更多交通车站 • 寻求公私合作关系，提供随叫随到的交通服务，以满足当天的交通需求 • 绘制现有地区人力服务交通网络图以找出差距 • 提供教育课程或材料，为人力服务交通用户概述资源 • 安装下一班车电子标志以实时更新服务 • 增加机车车辆以提供人力服务交通服务 • 使用 COA 货车提供更高资格的交通服务 • 通过志愿者网络提供定期培训和签到
基础设施改进	<ul style="list-style-type: none"> • 连接、维护良好且符合 ADA 标准的人行道网络 • 恶劣天气期间维护人行道和过街人行横道 • 在公交车站和换乘站提供便利设施，例如照明、长椅或候车亭，以及无障碍基础设施，例如坡道 	<ul style="list-style-type: none"> • 减少公共交通站点和车站附近人行道网络的间隙 • 确保车站和站点符合 ADA 要求 • 在恶劣天气期间，清除人行道和交通站点上的杂物 • 设计新车站并进行包括高层平台在内的翻修
车辆改进	<ul style="list-style-type: none"> • 在车辆上为个人医疗护理人员、服务性动物和/或其他陪同人员提供空间 • 机车车辆不足 • 在公共交通车辆上配备可容纳移动设备和无障碍座位的设施 • 在车辆内部和外部提供简单标牌和信息系 	<ul style="list-style-type: none"> • 跨城市边界共享车辆 • 改进辅助车辆的悬架以减少乘客受伤 • 购买额外的辅助车辆 • 签订救护车合同以协助交通运输 • 在公共交通车辆上专门为老年人和身体不便人士分配更多空间

主题领域	短缺需求	战略与行动
公众参与和教育	<ul style="list-style-type: none"> 针对现有服务提供教育和培训，包括固定路线和按需服务 无需智能手机技术即可使用服务 	<ul style="list-style-type: none"> 向老年人和身体不便人士提供有关可用交通选择的教育 广告宣传活动 保持不依赖智能手机技术的通信 将人力服务交通用户纳入交通规划和设计过程 制定预算，将社区参与纳入实施和运营成本 提供培训，帮助成年司机从驾驶小型汽车过渡到驾驶公共交通
机构间协调	<ul style="list-style-type: none"> 社区，特别是内核之外的社区，几乎没有 RTA 服务 跨市政和 RTA 边界的运输时间长 执行机构人员更替导致需要进行继任规划并保留机构知识 难以协调长途出行 	<ul style="list-style-type: none"> 协调跨城市的服务 扩大社区交通选择 与 RTA、COA 和其他社区合作伙伴建立合作关系 在辅助交通提供商之间发展区域协调 与同行机构分享最佳实践和经验教训 合并人力服务交通计划并根据使用情况报销费用 与 RTA 签订使用货车和其他资源的合同 与校车公司协调共享司机库 在 RTA 之间开发高效的换乘点 建立统一的调度中心，为乘客提供更多选择 整合调度和票价结构
住房	<ul style="list-style-type: none"> 依赖汽车的老年人住房开发 	<ul style="list-style-type: none"> 投资适合步行且宜居的社区 在交通车站附近建设老年人住房开发项目 将交通服务与现有开发项目联系起来
运营挑战	<ul style="list-style-type: none"> 司机短缺 制定旨在保护人力服务交通乘客日益容易感染病毒和/或空气传播疾病的政策 训练有素的调度服务 门到门交通 与英语水平有限的乘客沟通 延误通知 冗长的注册流程 资金不足以满足所有需求 服务启动成本高 	<ul style="list-style-type: none"> 改进司机招聘、培训和保留工作 简化 TNC 当日/按需服务 利用创新的融资方案（例如，与保险公司等私营公司合作以支付医疗出行费用） 倡导向立法机构和其他决策者提供额外资金 加强与 RIDE 和其他辅助交通服务的市政合作伙伴关系 让车辆运营商参与交通规划过程 将车辆运营商纳入人力服务交通用户论坛，例如乘客交通访问小组 将标牌翻译成多种语言和/或利用视觉传达方法来配合英语水平有限的人员 扩大志愿司机计划 与其他城市或机构协调以共同申请资金
资格	<ul style="list-style-type: none"> 人力服务交通计划的服务差距仅限于某些人群 扩大隐性身体不便人士或短期身体不便人士的人力服务交通资格 非紧急医疗交通 	<ul style="list-style-type: none"> 加强人力服务交通服务，消除资格障碍 扩大现有服务的乘客资格要求

主题领域	短缺需求	战略与行动
可负担性	<ul style="list-style-type: none"> • 按需交通服务成本高昂 • 固定线路快速交通和通勤铁路服务成本高昂 	<ul style="list-style-type: none"> • 利用现有的市政支持渠道，促进降低票价分布和教育 • 落实免费、折扣票价或代金券计划 • 为老年人和身体不便人士提供私人按需服务出行补贴

ADA = 《美国残疾人法案》。COA = 老龄化委员会。HST = 人力服务交通。LEP = 英语水平有限。RTA = 区域交通机构。TNC = 交通网络公司。

公众参与的调查结果：优先实施事项

虽然本协调计划并没有试图规定哪些战略和行动应该获得资金，但它确实根据公众参与过程中为支持 CTGP 申请的开发而确定的需求频率，描述了波士顿地区的优先事项。收到的所有评论中有一半以上谈到了交通服务的改进，其次最常见的主题是基础设施改进和机构间协调。这些意见的一些关键点包括

- **协调公共交通服务。** HST 用户表示，换乘时间长且不方便，尤其是在波士顿以外的地区和临近社区。此外，当前服务设有多种资格要求和服务区域，导致产生服务差距。
- **改善和维护交通便利性。** 许多受访者指出，交通车站附近的人行道难以通行、恶劣天气期间行人设施受阻、车辆空间有限。改善一般公共交通的便利性有助于缓解辅助交通和其他 HST 特定服务的需求。
- **拓展服务。** 受访者表示希望 HST 服务在晚间和周末运营。此外，受访者还表示，在不同城市获得医疗服务比在其居住城市获得医疗服务困难。
- **改善客户体验。** 参与过程中，反复出现的一个主题是需要改进司机培训和保留策略，将 HST 用户纳入规划流程，并创建可用服务的集中名册。受访者谈到了 HST 用户的脆弱性，并主张扩大司机培训，以为老年人和身体不便人士提供完善的服务。

本协调计划更新并取代了波士顿地区 MPO 的 2019 年协调计划，从州 2025 财政年度 CTGP 拨款周期开始。根据联邦指导，本文件将在四年后再次更新，与波士顿 MPO 下一次计划的 LRTP 更新保持一致。

