

# TÓM TẮT ĐIỀU HÀNH

## VỀ KẾ HOẠCH PHỐI HỢP

Mục đích chính của Kế hoạch Vận chuyển Dịch vụ Nhân sinh-Giao thông Công cộng Phối hợp (“Kế hoạch Phối hợp”) là cải thiện sự phối hợp giữa các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển để đáp ứng tốt hơn nhu cầu vận chuyển của người cao tuổi và người khuyết tật. Kế hoạch này hướng dẫn những đương đơn ở khu vực Boston phát triển các đề xuất của họ cho Mục 5310 của Cơ quan Quản lý Vận tải Liên bang (Federal Transit Administration, hoặc FTA), [Chương Trình Tăng Cường Khả Năng Di Chuyển Của Người Cao Tuổi Và Người Khuyết Tật](#). Tại Massachusetts, chương trình này được gọi là [Chương trình Tài trợ Giao thông Cộng đồng](#) (Community Transit Grant Program, hoặc CTGP). CTGP cung cấp kinh phí cho các dự án đáp ứng nhu cầu vận chuyển của người cao tuổi và người khuyết tật khi các dịch vụ vận chuyển hiện tại không có sẵn, không đủ hoặc không phù hợp để đáp ứng những nhu cầu này.

Với tư cách là tổ chức quy hoạch đô thị (Metropolitan Planning Organization, hoặc MPO) cho hiệp hội quy hoạch khu vực Boston, MPO khu vực Boston phát triển Kế hoạch phối hợp cho 97 đô thị trong khu vực của mình. Hình ES-1 hiển thị các đô thị trong khu vực MPO.

## HÌNH ES-1 CÁC ĐÔ THỊ Ở KHU VỰC BOSTON MPO CHỈ DÀNH CHO VỊ TRÍ



BOSTON REGION METROPOLITAN PLANNING ORGANIZATION MUNICIPALITIES

## ĐĂNG KÝ CHƯƠNG TRÌNH TÀI TRỢ GIAO THÔNG CỘNG ĐỒNG (CTGP)

Tại Massachusetts, Bộ Giao Thông Vận Tải (Department of Transportation, hoặc DOT) quản lý quy trình đăng ký CTGP, đây là một chương trình tài trợ cạnh tranh với quy trình đăng ký hàng năm. Các tổ chức đủ điều kiện đăng ký tài trợ CTGP bao gồm các tiểu bang, chính quyền địa phương, tổ chức phi lợi nhuận tư nhân và nhà điều hành phương tiện công cộng. Bản cập nhật Kế hoạch Điều phối năm 2023 này thay thế Kế hoạch Điều phối năm 2019 của MPO và phải được đề cập đến trong các đơn đăng ký CTGP bắt đầu từ chu kỳ đăng ký năm tài chính 2025 của tiểu bang.

Để được xem xét cấp vốn CTGP, các dự án nằm trong khu vực MPO phải giải quyết nhu cầu, chiến lược hoặc hành động về giao thông vận tải được xác định trong chương bốn của Kế hoạch Điều phối này. Bảng ES-2 (Bảng 4-2 ở chương 4 trong tài liệu chính) liệt kê các nhu cầu Vận Chuyển Dịch Vụ Nhân Sinh (human service transit, hoặc HST) cho khu vực, cũng như các chiến lược và hành động để đáp ứng những nhu cầu đó; một dự án được đề xuất nhằm giải quyết các nhu cầu, chiến lược hoặc hành động sẽ được coi là “được đưa” vào Kế hoạch Điều phối. Do tính chất rộng lớn và đa dạng của khu vực Boston, các nhu cầu, chiến lược và hành động vận chuyển được mô tả trong Kế hoạch Điều phối này rất rộng nhằm đưa ra một loạt các đề xuất dự án có khả năng giải quyết các nhu cầu HST chưa được đáp ứng.

Các dự án đủ điều kiện để tham gia CTGP bao gồm cả dự án vốn truyền thống và dự án phi truyền thống. Các dự án vốn truyền thống bao gồm việc mua hoặc thuê phương tiện phục vụ dịch vụ HST được thực hiện nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển đặc biệt của người cao tuổi và người khuyết tật khi phương tiện giao thông công cộng không đủ, không phù hợp hoặc không có sẵn, cũng như các phương tiện hỗ trợ như ghế dài và nhà tạm trú. Các dự án phi truyền thống có thể bao gồm các chương trình lái xe tình nguyện, tìm đường và đào tạo du lịch, cùng nhiều chương trình khác.

## DỊCH VỤ VẬN TẢI CÔNG CỘNG HIỆN CÓ

Có rất nhiều dịch vụ vận chuyển công cộng ở khu vực Boston, quý vị có thể khám phá chi tiết hơn trong [bản đồ mạng](#) tương tác này Bao gồm các

- Cơ quan Vận tải Vịnh Massachusetts;
- Cơ quan vận tải khu vực;
- Chính quyền Cảng Massachusetts;
- Hiệp hội quản lý vận tải;
- các dịch vụ tư nhân, phi lợi nhuận, chẳng hạn như các dịch vụ do bệnh viện và trường đại học điều hành;
- các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển đường dài như Amtrak và Peter Pan;
- Các dịch vụ đô thị; và
- Chương trình lái xe tình nguyện.

Phương tiện giao thông công cộng—cả HST và phương tiện giao thông công cộng phục vụ người dân nói chung—ở khu vực Boston thường có thể bị ngắt kết nối, đặc biệt là bên ngoài khu vực Boston gần đó. Các dịch vụ được điều hành bởi nhiều nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển khác nhau với giá vé, yêu cầu đủ điều kiện và khu vực dịch vụ riêng. Những điều này có thể có hoặc không được phối hợp với các nhà cung cấp khác có dịch vụ lân cận, đôi khi dẫn đến thời gian chờ đợi lâu, giá vé cao hoặc đơn giản là không thể tiếp cận một khu vực cụ thể của khu vực bằng phương tiện công cộng. Những thách thức này càng lớn ở các thị trấn xa Boston hơn, vì mạng lưới giao thông công cộng hạn chế hơn ở những khu vực này, mặc dù thường có nhiều người cao tuổi và người khuyết tật sống ở những khu vực này. Cải thiện sự phối hợp các dịch vụ và thu hẹp khoảng cách trong các dịch vụ hiện có, thông qua nguồn tài trợ như CTGP, là rất quan trọng để giải quyết các nhu cầu HST chưa được đáp ứng ở khu vực Boston.0

## THÔNG TIN NHÂN KHẨU HỌC KHU VỰC BOSTON

Hiểu được nhân khẩu học hiện tại và tương lai của người cao tuổi và người khuyết tật giúp xác định những khoảng trống trong dịch vụ và cộng đồng nơi nhu cầu vận chuyển có thể cao nhất. Ở Vùng Boston, 16 phần trăm người dân từ 65 tuổi trở lên, trong khi 10 phần trăm bị khuyết tật. Có sự trùng lặp đáng kể giữa các nhóm dân số này: gần 50% người cao tuổi bị khuyết tật. Những nhóm dân số này dự kiến sẽ tăng trong những thập kỷ tới—dự báo nhân khẩu học cho thấy đến năm 2050, khoảng 20% dân số sẽ ở độ tuổi 65 trở lên. Đây là mức tăng 37% so với dân số năm 2020, so với mức tăng 10% của tổng dân số trong khu vực MPO. Mặc dù không có dự báo về nhân khẩu học cho người khuyết tật, nhưng có lý khi cho rằng dân số này sẽ tăng lên khi dân số cao tuổi tăng lên.

## XÁC ĐỊNH CÁC NHU CẦU GIAO THÔNG VẬN TẢI CHƯA ĐƯỢC ĐÁP ỨNG, CÁC CHIẾN LƯỢC ĐỂ GIẢI QUYẾT CHÚNG VÀ CÁC ƯU TIÊN THỰC HIỆN

Để giúp xác định các nhu cầu HST chưa được đáp ứng, nhân viên MPO đã tiến hành thu hút sự tham gia rộng rãi của công chúng để lấy ý kiến từ người cao tuổi và người khuyết tật, những người làm việc với những nhóm dân cư này và các nhà cung cấp HST. Nhân viên sử dụng thông tin đầu vào này để phát triển các chiến lược và hành động mà các nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong khu vực có thể thực hiện để giải quyết những nhu cầu này và xác định những nhu cầu đó có thể là ưu tiên của khu vực Boston.

Sự tham gia của công chúng được tiến hành đồng thời với sự tham gia vào việc phát triển Kế hoạch Vận tải Tâm xa (LRTP) năm 2023 của MPO, Điểm đến 2050, trong đó nhân viên thu thập ý kiến đóng góp về các nhu cầu và ưu tiên vận chuyển trong khu vực. Hầu hết các hoạt động tham gia trong quá trình xây dựng LRTP và Kế hoạch điều phối từ năm 2019 đến năm 2023 đều được thực hiện qua mạng do đại dịch COVID-19.

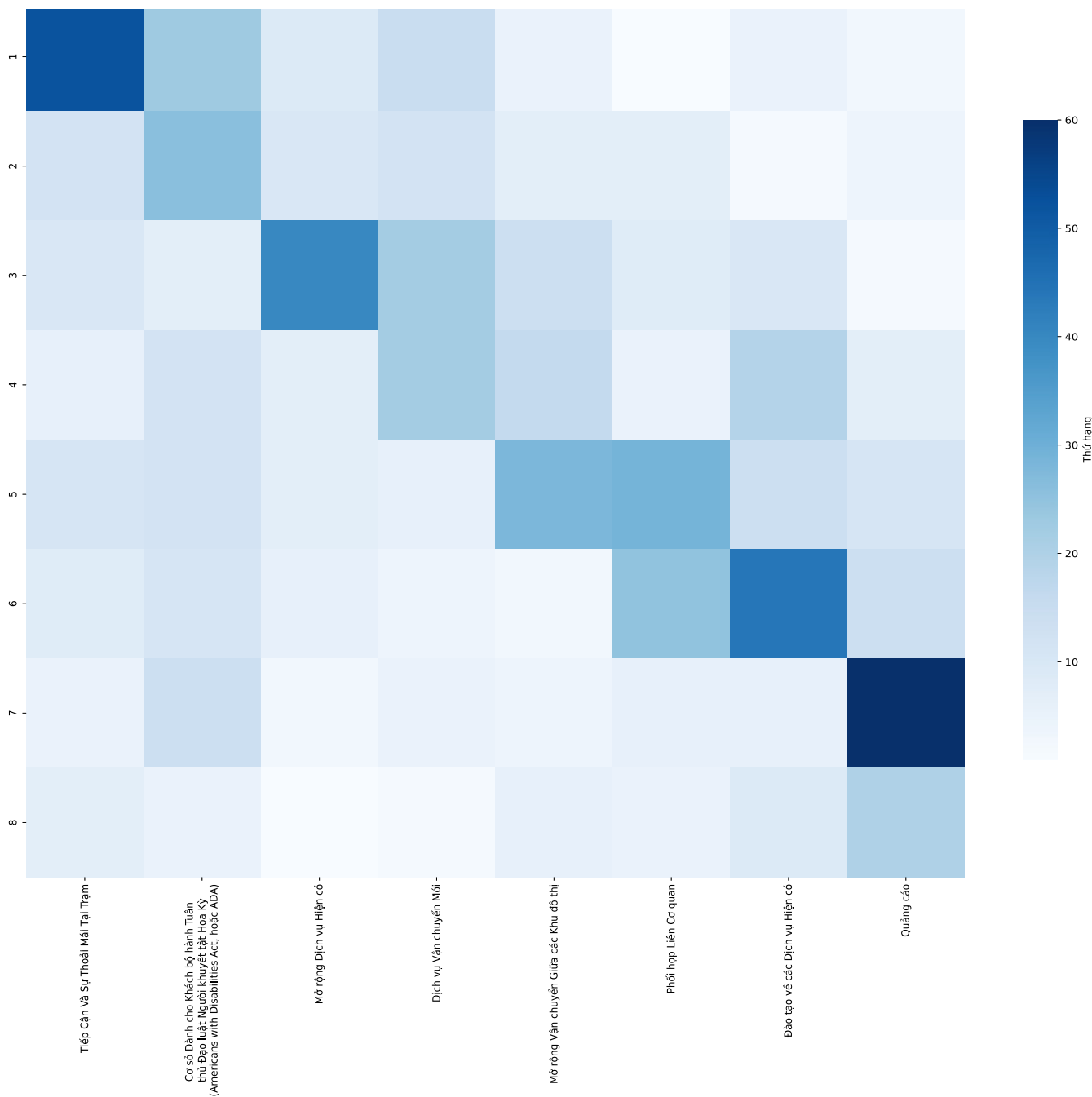
Nhân viên cũng tiến hành một số hoạt động tham gia tập trung trực tiếp vào Kế hoạch điều phối để thu thập ý kiến đóng góp. Chúng bao gồm các cuộc họp với Hội đồng Điều phối Khu vực; các cuộc thảo luận tập trung vào nhu cầu HST với Nhóm Công tác Vận tải và Hội đồng Tư vấn của MPO; hội thảo phối hợp HST với các hội đồng về người cao tuổi, ủy ban khuyết tật và nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển; và một cuộc khảo sát về nhu cầu HST.

Cuộc khảo sát—được phân phối cho các tổ chức làm việc với người cao tuổi và người khuyết tật, nhà cung cấp HST và công chúng, với trọng tâm là lấy ý kiến đóng góp từ những nhóm đối tượng này—được tiến hành vào mùa xuân năm 2023. Những người trả lời được yêu cầu xác định các nhu cầu HST hàng đầu của họ và chọn các chiến lược hàng đầu có thể giúp đáp ứng những nhu cầu đó. Điều này được hỏi dựa trên bốn hạng mục: cơ sở hạ tầng, phương tiện công cộng, sự phối hợp và cải tiến giáo dục. Bốn chiến lược được lựa chọn phổ biến nhất là

- Cung cấp cơ hội đào tạo cho người lớn tuổi và người khuyết tật để tìm hiểu các dịch vụ vận tải hiện có và cách sử dụng chúng (32,7%)
- Cải thiện khả năng tiếp cận và sự thoải mái tại các trạm và điểm dừng trung chuyển (với các tính năng như sân ga cao cấp, thang máy, thang cuốn, ghế dài và nhà chờ tại bến xe buýt) (31,5%)
- Đảm bảo rằng vỉa hè và lối giao cắt đường liền kề với các trạm và điểm dừng trung chuyển công cộng được an toàn và tuân thủ ADA (30,0 phần trăm)
- Phát triển sự hợp tác và hợp tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển, bao gồm cả các công ty chia sẻ xe, để đáp ứng nhu cầu chung hiệu quả hơn (29,0%)

Sau đó, những người trả lời được yêu cầu xếp hạng các chiến lược đã chọn của họ từ mức độ ưu tiên cao nhất đến thấp nhất. Hai chiến lược được chọn thường xuyên nhất từ mỗi danh mục được hiển thị trong Hình ES-2—màu xanh đậm nhất cho biết thời điểm chiến lược được xếp hạng thường xuyên nhất trong danh mục đó.

## HÌNH ES-2 XẾP HẠNG CÁC CHIẾN LƯỢC ĐỂ CẢI THIỆN DỊCH VỤ VẬN CHUYỂN NHÂN SINH CHỈ DÀNH CHO VỊ TRÍ



ADA = Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật năm 1990.

## NHỮNG PHÁT HIỆN TỪ SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG: NHU CẦU VÀ CHIẾN LƯỢC

Các nhu cầu về giao thông vận tải, các chiến lược và hành động để giải quyết chúng đã được xác định thông qua sự tham gia của công chúng được nhóm thành các lĩnh vực chủ đề sau:

- **Cải tiến Dịch vụ Vận tải:** mở rộng, bảo trì và cải tiến tổng thể các dịch vụ vận chuyển công cộng (bao gồm các tuyến đường mới, tăng tần suất và mở rộng giờ hoạt động)
- **Cải Thiện Cơ Sở Hạ Tầng:** duy trì cơ sở hạ tầng giao thông hiện có hoặc xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông mới
- **Cải Tiến Phương Tiện:** cải thiện khả năng tiếp cận phương tiện
- **Sự Tham Gia Và Giáo Dục Công Chúng:** sự tham gia và giáo dục dành cho công chúng về các dịch vụ vận tải
- **Phối Hợp Liên Cơ Quan:** phối hợp giữa các nhà cung cấp dịch vụ vận tải
- **Nhà Ở:** xem xét phối hợp nhà ở với cải thiện giao thông để mang lại khả năng tiếp cận HST tốt hơn
- **Thách Thức Vận Hành:** những cải tiến trong hoạt động của HST, bao gồm dịch vụ khách hàng, tài trợ và lập kế hoạch
- **Khả Năng Đủ Điều Kiện:** yêu cầu đủ điều kiện cho HST
- **Khả Năng Chi Trả:** chi phí tự chi trả của HST

Bảng ES-1 cho thấy nhu cầu, chiến lược, hành động và nguồn lực để hỗ trợ họ theo lĩnh vực chủ đề.

## BẢNG ES-1

### CÁC NHU CẦU VÀ CHIẾN LƯỢC CẢI THIỆN GIAO THÔNG VẬN TẢI DỊCH VỤ NHÂN SINH CHƯA ĐƯỢC ĐÁP ỨNG

Khu Vực Chủ Đề	Nhu Cầu Chưa Được Đáp Ứng	Chiến Lược Và Hành Động
Cải Thiện Dịch vụ Vận chuyển	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Thiếu hụt tài xế</li> <li>▪ Giờ phục vụ vào buổi tối và cuối tuần</li> <li>▪ Độ tin cậy và chức năng của dịch vụ vận chuyển cho người khuyết tật</li> <li>▪ Khả năng tiếp cận nhiều hơn với phương tiện giao thông công cộng</li> <li>▪ Mở rộng dịch vụ theo yêu cầu</li> <li>▪ Dịch vụ bị giới hạn bởi địa lý và điểm đến</li> <li>▪ Kết nối chặng đầu và chặng cuối tới các trung tâm giao thông lớn hơn</li> <li>▪ Dịch vụ sẵn có cho các chuyến đi công tác xã hội và/hoặc phi y tế</li> <li>▪ Chuyển đi khứ hồi cho các cuộc hẹn khám bệnh</li> <li>▪ Dịch vụ vận chuyển để kết nối các đô thị mà không cần đi quanh Boston</li> <li>▪ Những chuyến đi ngắn ngày</li> <li>▪ Tần suất sử dụng dịch vụ tuyến cố định cao hơn</li> <li>▪ Thiếu tính linh hoạt và độ tin cậy</li> <li>▪ Sự chênh lệch khu vực trong dịch vụ</li> <li>▪ Phòng vệ sinh và cơ sở chăm sóc cá nhân tại các trạm trung chuyển công cộng</li> <li>▪ Dịch vụ phục vụ dân số cao niên</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tăng cường năng lực của hệ thống vận chuyển cho người khuyết tật</li> <li>▪ Hỗ trợ các dự án chặng đầu cũng như chặng cuối (first and last mile-projects)</li> <li>▪ Cải thiện khả năng tiếp cận phương tiện công cộng để giảm nhu cầu về The RIDE và các dịch vụ tương tự</li> <li>▪ Hợp nhất các dịch vụ hiện có dành cho người cao tuổi và người khuyết tật</li> <li>▪ Ưu tiên đầu tư vào cải thiện giao thông công cộng hơn các dịch vụ tư nhân</li> <li>▪ Dịch vụ đưa đón COA mở rộng</li> <li>▪ Cung cấp dịch vụ vận chuyển chuyên dụng, không liên quan đến y tế cho người cao tuổi và người khuyết tật</li> <li>▪ Ưu tiên cải tiến phục vụ người cao tuổi và người khuyết tật</li> <li>▪ Các tổ chức ngang hàng xây dựng quan hệ đối tác</li> <li>▪ Xây dựng các điểm dừng trung chuyển gần khu nhà ở dành cho người cao tuổi</li> <li>▪ Hợp nhất các dịch vụ hiện có, dư thừa</li> <li>▪ Dịch vụ vận chuyển cộng đồng từ nơi ở đến trung tâm cộng đồng</li> <li>▪ Thêm nhiều điểm dừng chuyển tuyến tại các trung tâm người cao tuổi, nhà ở người cao tuổi và trung tâm y tế</li> <li>▪ Theo đuổi quan hệ đối tác công-tư để cung cấp dịch vụ vận chuyển theo yêu cầu cho nhu cầu vận chuyển trong ngày</li> <li>▪ Lập bản đồ mạng lưới giao thông dịch vụ nhân sinh khu vực hiện có để xác định những khoảng trống</li> <li>▪ Cung cấp các buổi đào tạo hoặc tài liệu để phác thảo các nguồn lực cho người sử dụng dịch vụ vận chuyển nhân sinh</li> <li>▪ Cài đặt biển báo xe buýt điện tử tiếp theo để cập nhật dịch vụ theo thời gian thực</li> <li>▪ Tăng đầu toa xe (rolling stock) cho dịch vụ vận tải phục vụ nhân sinh</li> <li>▪ Sử dụng xe tải COA cho các dịch vụ vận tải với khả năng đủ điều kiện cao hơn</li> <li>▪ Cung cấp đào tạo thường xuyên và đăng ký với mạng lưới tình nguyện viên</li> </ul>
Cải thiện cơ sở hạ tầng	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mạng lưới vỉa hè được kết nối, bảo trì tốt và có thể tiếp cận dựa theo ADA</li> <li>▪ Bảo trì vỉa hè và đường giao nhau trong thời tiết khắc nghiệt</li> <li>▪ Các tiện nghi tại điểm dừng xe buýt và trạm chuyển tuyến, chẳng hạn như hệ thống chiếu sáng, ghế dài hoặc nhà chờ, cũng như cơ sở hạ tầng tiếp cận, chẳng hạn như các đoạn đường dốc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Giảm khoảng trống trong mạng lưới vỉa hè gần các điểm dừng và ga giao thông công cộng</li> <li>▪ Đảm bảo các trạm và điểm dừng đáp ứng yêu cầu của ADA</li> <li>▪ Dọn dẹp các mảnh vụn trên vỉa hè và các điểm dừng phương tiện công cộng khi thời tiết khắc nghiệt</li> <li>▪ Thiết kế các nhà ga mới và cải tạo bao gồm các sân ga cấp cao</li> </ul>

Khu Vực Chủ Đề	Nhu Cầu Chưa Được Đáp Ứng	Chiến Lược Và Hành Động
Cải tiến phương tiện	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Không gian trên xe cho phép nhân viên chăm sóc cá nhân, động vật phục vụ và/hoặc người hộ tống khác</li> <li>▪ Không đủ toa xe</li> <li>▪ Tiệc nghi trên phương tiện giao thông công cộng để chứa các thiết bị di chuyển và chỗ ngồi dành cho người khuyết tật</li> <li>▪ Hệ thống biển báo và thông tin đơn giản về nội ngoại thất xe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chia sẻ phương tiện qua ranh giới thành phố</li> <li>▪ Cải thiện hệ thống treo trên các phương tiện vận tải dành cho người khuyết tật để giảm thương tích cho hành khách</li> <li>▪ Mua thêm phương tiện vận chuyển cho người khuyết tật</li> <li>▪ Hợp đồng với xe cứu thương để hỗ trợ vận chuyển</li> <li>▪ Dành nhiều không gian hơn trên các phương tiện giao thông công cộng dành riêng cho người cao tuổi và người khuyết tật</li> </ul>
Sự Tham Gia Và Giáo Dục Dành Cho Công Chúng	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Giáo dục và đào tạo về các dịch vụ hiện có, bao gồm các dịch vụ theo tuyến cố định và theo yêu cầu</li> <li>▪ Truy cập các dịch vụ mà không cần công nghệ điện thoại thông minh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Giáo dục người cao tuổi và người khuyết tật về các lựa chọn giao thông hiện có</li> <li>▪ Chiến dịch quảng cáo</li> <li>▪ Duy trì liên lạc không dựa vào công nghệ điện thoại thông minh</li> <li>▪ Bao gồm những người sử dụng dịch vụ vận tải nhân sinh trong quá trình thiết kế và lập kế hoạch vận tải</li> <li>▪ Ngân sách để bao gồm sự tham gia của cộng đồng trong chi phí thực hiện và vận hành</li> <li>▪ Cung cấp đào tạo để giúp tài xế lái xe trưởng thành chuyển từ sử dụng ô tô sang sử dụng phương tiện công cộng</li> </ul>
Phối Hợp Liên Cơ Quan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Các cộng đồng, đặc biệt là bên ngoài Inner Core, có rất ít hoặc không có dịch vụ RTA</li> <li>▪ Thời gian chuyển tiếp dài qua ranh giới thành phố và RTA</li> <li>▪ Sự thay đổi trong các cơ quan thực hiện dẫn đến nhu cầu lập kế hoạch kế nhiệm và lưu giữ kiến thức về tổ chức</li> <li>▪ Khó phối hợp các chuyến đi dài hơn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Điều phối các dịch vụ xuyên ranh giới thành phố</li> <li>▪ Mở rộng các lựa chọn chuyển tuyến cộng đồng</li> <li>▪ Xây dựng quan hệ đối tác với RTA, COA và các đối tác cộng đồng khác</li> <li>▪ Phát triển sự phối hợp khu vực giữa các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển cho người khuyết tật</li> <li>▪ Chia sẻ các phương pháp hay nhất và bài học kinh nghiệm với các đại lý đồng cấp</li> <li>▪ Hợp nhất các chương trình vận chuyển dịch vụ nhân sinh và hoàn trả chi phí dựa trên mức sử dụng</li> <li>▪ Hợp đồng với RTA về xe tải và các nguồn lực khác</li> <li>▪ Phối hợp với các công ty xe buýt trường học để chia sẻ đội ngũ tài xế</li> <li>▪ Phát triển các điểm trung chuyển hiệu quả giữa các RTA</li> <li>▪ Thiết lập một trung tâm điều phối thống nhất để tăng thêm các lựa chọn cho hành khách</li> <li>▪ Tích hợp cấu trúc lịch trình và giá vé</li> </ul>
Nhà ở	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Phát triển nhà ở dành cho quý cao niên phụ thuộc vào ô tô</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Đầu tư vào các cộng đồng có thể đi bộ và đáng sống</li> <li>▪ Xây dựng khu nhà ở dành cho quý cao niên gần các trạm trung chuyển</li> <li>▪ Kết nối dịch vụ vận chuyển với các dự án phát triển hiện có</li> </ul>



Khu Vực Chủ Đề	Nhu Cầu Chưa Được Đáp Ứng	Chiến Lược Và Hành Động
Những Thách Thức Điều Hành	<ul style="list-style-type: none"> <li>Thiếu hụt tài xế</li> <li>Các chính sách nhằm bảo vệ khả năng dễ bị tổn thương ngày càng tăng trước các bệnh do virus và/hoặc qua không khí của hành khách vận chuyển dịch vụ nhân sinh</li> <li>Dịch vụ điều phối được đào tạo bài bản</li> <li>Vận chuyển tận nhà</li> <li>Giao tiếp với hành khách có trình độ tiếng Anh hạn chế</li> <li>Thông tin về sự chậm trễ</li> <li>Quá trình đăng ký dài</li> <li>Không đủ kinh phí để đáp ứng mọi nhu cầu</li> <li>Chi phí ban đầu cho dịch vụ cao</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cải thiện nỗ lực tuyển dụng, đào tạo và giữ chân tài xế lái xe</li> <li>Hợp lý hóa các dịch vụ TNC cùng ngày/theo yêu cầu</li> <li>Sử dụng các phương án tài chính sáng tạo (ví dụ: hợp tác với các công ty tư nhân, chẳng hạn như công ty bảo hiểm, để chi trả cho các chuyến đi y tế)</li> <li>Vận động để có thêm nguồn tài trợ cho cơ quan lập pháp và những người ra quyết định khác</li> <li>Tăng cường quan hệ đối tác của thành phố với The RIDE và các dịch vụ vận chuyển cho người khuyết tật khác</li> <li>Đưa người điều khiển phương tiện vào quá trình lập kế hoạch vận tải</li> <li>Bao gồm các nhà khai thác phương tiện trong các diễn đàn người sử dụng dịch vụ vận tải nhân sinh, chẳng hạn như Nhóm Tiếp cận Phương tiện Vận tải của Người lái xe</li> <li>Dịch bằng hiệu sang nhiều ngôn ngữ và/hoặc sử dụng các phương pháp giao tiếp bằng hình ảnh để hỗ trợ những người mắc LEP</li> <li>Mở rộng chương trình lái xe tình nguyện</li> <li>Phối hợp với các địa phương hoặc cơ quan khác để cùng xin tài trợ</li> </ul>
Khả Năng Đủ Điều Kiện	<ul style="list-style-type: none"> <li>Khoảng cách dịch vụ từ các chương trình vận chuyển dịch vụ nhân sinh chỉ giới hạn ở một số nhóm người nhất định</li> <li>Mở rộng trình độ chuyên môn về vận chuyển dịch vụ nhân sinh cho người khuyết tật tiềm ẩn hoặc khuyết tật ngắn hạn</li> <li>Vận chuyển y tế không khẩn cấp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hợp nhất các dịch vụ vận chuyển dịch vụ nhân sinh và xóa bỏ các rào cản về khả năng hội đủ điều kiện</li> <li>Mở rộng các yêu cầu về tính đủ điều kiện của người lái trên các dịch vụ hiện có</li> </ul>
Khả năng chi trả	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chi phí dịch vụ vận tải theo yêu cầu cao</li> <li>Chi phí cao đối với các dịch vụ đường sắt đi lại và vận chuyển nhanh theo tuyến cố định</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sử dụng các kênh hỗ trợ hiện có của thành phố để tạo điều kiện phân phối và giáo dục giá vé giảm</li> <li>Các chương trình miễn phí, giảm giá vé hoặc phiếu thưởng</li> <li>Trợ cấp các chuyến đi dịch vụ riêng, theo yêu cầu cho người lớn tuổi và người khuyết tật</li> </ul>

ADA = Đạo luật Người Mỹ Khuyết tật (Americans with Disabilities Act). COA = Các Hội Đồng Về Người Cao Tuổi (Councils On Aging) HST = Dịch Vụ Vận Chuyển Nhân Sinh (Human Services Transit). LEP = Trình Độ Tiếng Anh Hạn Chế (Limited English Proficiency). RTA = Cơ Quan Vận Chuyển Khu Vực (Regional Transit Agency). TNC = Công Ty Mạng Lưới Giao Thông (Transportation Network Company).

## NHỮNG PHÁT HIỆN TỪ SỰ THAM GIA CỦA CÔNG CHÚNG: ƯU TIÊN THỰC HIỆN

Mặc dù Kế hoạch Điều phối này không cố gắng chỉ ra những chiến lược và hành động nào sẽ nhận được tài trợ nhưng kế hoạch này mô tả các ưu tiên cho khu vực Boston dựa trên tần suất xác định các nhu cầu trong quá trình tham gia của công chúng nhằm hỗ trợ phát triển các đơn đăng ký CTGP. Hơn một nửa số ý kiến nhận được đều nói về việc cải thiện dịch vụ vận tải, với chủ đề phổ biến nhất tiếp theo là cải thiện cơ sở hạ tầng và phối hợp giữa các cơ quan. Một số điểm chính rút ra từ thông tin thu thập được bao gồm

- **Điều phối các dịch vụ vận tải công cộng.** Người sử dụng HST cho biết họ gặp khó khăn về thời gian chuyển tuyến kéo dài và bất tiện, đặc biệt là bên ngoài Boston và các cộng đồng xung quanh. Ngoài ra, các dịch vụ hiện tại có nhiều yêu cầu về tính đủ điều kiện và lĩnh vực dịch vụ khác nhau, dẫn đến tạo ra khoảng cách về dịch vụ.
- **Cải thiện và duy trì khả năng tiếp cận giao thông.** Nhiều người được hỏi lưu ý rằng có những khu vực vỉa hè không thể tiếp cận gần các trạm trung chuyển, các cơ sở dành cho người đi bộ bị chặn khi thời tiết khắc nghiệt và không gian dành cho phương tiện bị hạn chế. Cải thiện khả năng tiếp cận của phương tiện giao thông công cộng nói chung có thể giúp giảm bớt nhu cầu vận chuyển cho người khuyết tật và các dịch vụ dành riêng cho HST khác.
- **Dịch vụ mở rộng.** Những người được hỏi bày tỏ mong muốn dịch vụ HST hoạt động suốt buổi tối và các ngày cuối tuần. Ngoài ra, những người được hỏi còn nói về khó khăn trong việc tiếp cận các dịch vụ y tế ở các thành phố khác với nơi họ cư trú.
- **Cải thiện trải nghiệm của khách hàng.** Chủ đề định kỳ từ sự tham gia là nhu cầu cải thiện chiến lược đào tạo và giữ chân lực lượng tài xế, đưa người dùng HST vào quy trình lập kế hoạch và tạo danh sách tập trung các dịch vụ có sẵn. Những người được hỏi nói về tính dễ bị tổn thương của người sử dụng HST và ủng hộ việc mở rộng đào tạo lái xe để hỗ trợ tốt nhất cho người cao tuổi và người khuyết tật.

Kế hoạch Điều phối này cập nhật và thay thế Kế hoạch Điều phối năm 2019 của MPO Khu vực Boston bắt đầu từ chu kỳ cấp CTGP năm tài chính 2025 của tiểu bang. Tài liệu này sẽ được cập nhật lại sau bốn năm cùng với bản cập nhật LRTP theo kế hoạch tiếp theo của MPO Boston, theo hướng dẫn của liên bang.