NORMA DE CAMBIOS IMPORTANTES AL SERVICIO Y EQUIDAD EN EL SERVICIO

Propósito de la Norma

El propósito de la Norma de Cambios Importantes al Servicio y Equidad en el Servicio es el de definir umbrales para determinar los cambios importantes al servicio y si los cambios potenciales a los servicios existentes de transporte tendrán un impacto dispar basado en raza, color, u origen nacional, o si los cambios potenciales al servicio tendrán un impacto desproporcionadamente alto o adverso en poblaciones minoritarias o de bajos ingresos.

Bases para los Estándares de la Norma

La ley federal requiere que la Ciudad de Phoenix y Valley Metro evalúen los cambios al servicio de transporte como ha sido establecido en la Circular 4702.1B, de la administración FTA, vigente el 1º de octubre de 2012. A fin de cumplir con 49 CFR Sección 21.5(b)(a), 49 CFR Sección 21.5 (b)(7) y Apéndice C de 49 CFR parte 21, los receptores deberán "evaluar cambios significativos de servicio y tarifas a través del sistema y mejoramientos propuestos en las etapas de planeación y programación a fin de determinar si dichos cambios tendrán un impacto discriminatorio. Para los cambios al servicio, este requerimiento es aplicable sólo a 'cambios importantes al servicio'. El receptor debe haber establecido directrices o un umbral para lo que considera que es un cambio 'importante'."

Norma de Cambios Importantes al Servicio y Equidad en el Servicio

A. <u>Cambio Importante al Servicio</u>

Lo siguiente se considera un cambio importante al servicio (a menos que se estipule de otra forma bajo Exenciones), y será evaluado en conformidad con los requerimientos regulatorios establecidos en la Circular 4702.1B de la administración FTA:

1. **Reducción o Eliminación de Servicio a Nivel de Ruta**

    - Reducir una ruta existente por más del 25% de las millas de ingresos de la ruta entre semana[1], ó

[1] Un cambio del 25% en millas de ingresos de la ruta entre semana y/o millas direccionales de la ruta es el umbral actual de la Ciudad de Phoenix para determinar si un cambio potencial al servicio de transporte califica como un cambio importante al servicio (o un cambio "substancial" al servicio) en conformidad con la resolución de la Ciudad de Phoenix (1990). Este porcentaje generalmente es un porcentaje de umbral a nivel de la industria que usan los sistemas de transporte coetáneos a través de los Estados Unidos. La resolución de la Ciudad de Phoenix también especifica que se iniciará un periodo de comentarios públicos cuando se determine un cambio del 25% ó más alto en el servicio de transporte.

- Reducir una ruta existente por más del 25% de las millas de ingresos de la ruta los sábados[1], ó

- Reducir una ruta existente por más del 25% millas de ingresos de la ruta los domingos[1], ó

- Reducir la cantidad de millas direccionales de la ruta por más del 25%[1], ó

- Un cambio en la alineación de la ruta resultando en una variancia del 25% ó más alta de la alineación existente de la ruta[1], ó

- En situaciones en las que el servicio deba ser reducido o eliminado en jurisdicciones en las cuales las poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos excedan al promedio del área de servicio del sistema de transporte.

2. Expansión a Nivel de Ruta o Adición de Una Ruta Nueva

- Agregar una ruta nueva, o

- Expansión de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta entre semana por más del 25%[1], ó

- Expansión de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta los sábados por más del 25%[1], ó

- Expansión de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta los domingos por más del 25%[1], ó

- Expansión de la cantidad de millas direccionales de la ruta por más del 25%[1], ó

- Un cambio en la alineación de una ruta que resulte en una variación del 25%[1] ó más alta de la alineación existente de la ruta.

B. <u>Norma de Impacto Minoritario Dispar (Análisis de Equidad en el Servicio)</u>

Cuando se realice un análisis de equidad en el cambio del servicio, se usarán los siguientes umbrales para determinar cuando un cambio al servicio tendría un impacto dispar sobre las poblaciones minoritarias:

1. **Reducción o Eliminación de Servicio a Nivel de Ruta**

   - Reducción del Nivel de Servicio y del Área de Servicio:

     - Si el porcentaje de pasajeros minoritarios[2] en una ruta afectada es mayor que la cantidad de pasajeros minoritarios del sistema de transporte (dentro del margen de error apropiado de la recolección de datos) por clasificación de transporte (local, express, circuladores del vecindario, y autobús rural).[3]

2. **Expansión a Nivel de Ruta o Adición de Una Ruta Nueva**

   - Expansión del Nivel de Servicio o Expansión del Área de Servicio (incluye la adición de nuevas rutas):

     - Si se considera que una expansión del nivel de servicio o una expansión del área de servicio coincide con una reducción al servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, y la/s ruta/s considerada/s para la expansión de servicio sirven áreas geográficas predominantemente no minoritarias y/o que no son de bajos ingresos mientras que la/s ruta/s considerada/s para reducción sirve/n áreas geográficas predominantemente minoritarias y/o de bajos ingresos, entonces se podrá determinar una carga desproporcionada. La determinación de carga desproporcionada se basará en el cumplimiento con los siguientes dos criterios:

       - Si el porcentaje de pasajeros minoritarios[2] en una ruta afectada considerada para la expansión del servicio es menor que el porcentaje de pasajeros minoritarios del sistema de transporte (dentro del margen de error apropiado de la recolección de datos) por clasificación de transporte (local, express, circuladores del vecindario, y autobús rural).[3] **Y**

       - Si el porcentaje de pasajeros minoritarios[2] en una ruta afectada considerada para la reducción del servicio es mayor que el porcentaje de pasajeros minoritarios del sistema de transporte (dentro del margen de error apropiado de la recolección de datos) por clasificación de transporte (local, express, circuladores del vecindario, y autobús rural).[3]

[2] La determinación del sistema de transporte y la población minoritaria y/o de bajos ingresos de una ruta afectada se derivará de la encuesta regional válida abordo de origen y destino estadísticamente válida más reciente.
[3] Las rutas locales incluyen rutas locales de autobús de ruta fija, tren ligero, autobús LINK, autobús local de paradas limitadas. Las rutas Express incluyen al autobús Express y al autobús RAPID. Las rutas circuladoras serán evaluadas en forma similar a las rutas locales con respecto a cambios en las tarifas y a los servicios importantes, pero se considerarán por separado de los servicios locales y express cuando se consideren en el contexto de un análisis del Título VI a través de la región o del sistema. Los servicios de autobús circulador son provistos por las municipalidades a las que sirven y no por la agencia regional de transporte.

C. Norma de la Carga Desproporcionada para Bajos Ingresos (Análisis de Equidad en el Servicio)

Cuando se realice un análisis de equidad en el cambio del servicio, se usarán los siguientes umbrales para determinar cuando un cambio al servicio tendría un impacto dispar sobre las poblaciones de bajos ingresos:

1. **Reducción o Eliminación de Servicio a Nivel de Ruta**

   - Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos[2] en una ruta afectada es mayor que la cantidad de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte (dentro del margen de error apropiado de la recolección de datos) por clasificación de transporte (local, express, circuladores del vecindario, y autobús rural).[3]

2. **Expansión a Nivel de Ruta o Adición de Una Ruta Nueva**

   - Expansión del Nivel de Servicio o Expansión del Área de Servicio (incluye la adición de nuevas rutas):

     - Si se considera que una expansión del nivel de servicio o una expansión del área de servicio coincide con una reducción al servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, y la/s ruta/s considerada/s para la expansión de servicio sirven áreas geográficas predominantemente no minoritarias y/o que no son de bajos ingresos mientras que la/s ruta/s considerada/s para reducción sirve/n áreas geográficas predominantemente minoritarias y/o de bajos ingresos, entonces se podrá determinar una carga desproporcionada. La determinación de carga desproporcionada se basará en el cumplimiento con los siguientes dos criterios:

       - Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos[2] en una ruta afectada considerada para la expansión del servicio es menor que el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte (dentro del margen de error apropiado de la recolección de datos) por clasificación de transporte (local, express, circuladores del vecindario, y autobús rural).[3] **Y**

       - Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos[2] en una ruta afectada considerada para la reducción del servicio es mayor que el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte (dentro del margen de error apropiado de la recolección de datos) por clasificación de transporte (local, express, circuladores del vecindario, y autobús rural).[3]

Fuentes de Datos del Análisis de Equidad

Categoría	Acción	Sub Acción	Método de Evaluación
Tarifas	Ajuste	N/A	Datos del perfil de O/D[a] de la categoría afectada de tarifas y/o Datos de los Censos
Periodo del Servicio	Reducción	N/A	Datos del perfil de O/D[a] de la ruta afectada
	Expansión	N/A	
Avance del Servicio	Reducción	N/A	Datos del perfil de O/D[a] de la ruta afectada
	Expansión	N/A	
Extensión de la Ruta	Reducción	N/A	Datos del perfil de O/D[a]
	Expansión	N/A	Datos de los Censos
Alineación de la Ruta	Alineación Reducida	N/A	Datos de la encuesta O/D[a]
	Alineación Ampliada	N/A	Datos de los Censos
	Alineación Modificada	Segmento/s Eliminado/s	Datos de la encuesta O/D[a]
		Segmento/s a Nuevas Áreas	Datos de los Censos
Nueva Ruta	Nueva Ruta	N/A	Datos de los Censos

[a] Datos de la Encuesta de Origen/Destino

Exenciones

Los umbrales de cambios importantes al servicio excluyen cualquier cambio al servicio que sea causado por lo siguiente:

- Descontinuación de Servicios Temporales o de Demostración – La descontinuación de servicio temporal de transporte o de servicio de demostración que haya estado vigente durante menos de 180 días.

- Ajustes al Avance de Servicio – El avance al servicio para las rutas de transporte puede ser ajustado hasta por 5 minutos durante los periodos de horas pico, y 15 minutos durante los periodos de horas fuera de pico.

- Periodo de “Ajuste” del Servicio de Transporte Nuevo – Un ajuste a las frecuencias del servicio y/o al tiempo del servicio para las nuevas rutas de transporte que hayan estado en el servicio de ingresos durante menos de 180 días.

- Otros Proveedores o Agencias de Servicio – Acciones de otros proveedores de servicio o agencias públicas proporcionando/administrando servicios de transporte que no sean la responsabilidad de Valley Metro.

- Desastres Naturales o Catastróficos – Fuerzas de la naturaleza como terremotos, incendios silvestres, u otros desastres naturales, o desastres catastróficos causados por humanos que puedan forzar la suspensión del servicio programado de transporte por razones de seguridad pública o técnica.

- Fallas en la Infraestructura Auxiliar de Transporte – Las fallas en la infraestructura auxiliar de transporte como puentes vehiculares, pasos a desnivel sobre la carretera, túneles, o carreteras elevadas que fuercen la suspensión del servicio de transporte.

- Servicios Traslapados – Una reducción en millas de ingresos en una línea la cual sea compensada por un aumento en millas de ingresos en la sección traslapada de una ruta alterna de transporte (una sección traslapada es donde dos o más rutas de autobús o línea del tren ligero comparten la misma alineación, paradas o estaciones a lo largo de una corta distancia).

- Servicio de Temporada y Eventos Especiales – Cambios a los niveles de servicio del autobús en rutas que ocurran debido a cambios de temporada en la cantidad de pasajeros y actividades de eventos que reciban servicio por rutas temporales dedicadas de autobús o por un aumento en la frecuencia de servicio.

- Desviaciones Temporales de Rutas – Un cambio a corto plazo a una ruta causada por la construcción de caminos, mantenimiento rutinario de caminos, cierre de caminos, condiciones de emergencia en los caminos, crisis fiscal, demostraciones civiles, o cualquier circunstancia incontrolable.

Procedimientos de Participación Pública

Para todos los cambios importantes propuestos al servicio, la Ciudad de Phoenix y/o Valley Metro realizarán por lo menos una audiencia pública, con un mínimo de dos avisos públicos antes de la audiencia, a fin de recibir comentarios del público sobre los cambios importantes potenciales de servicio. El primer aviso de la reunión se realizará por lo menos 30 días antes de la fecha de la audiencia programada, con el segundo aviso realizándose por lo menos 10 días antes de la fecha de la audiencia programada. Los materiales públicos se producirán en inglés y español (los dos idiomas principales del área metropolitana), o en otros idiomas si se solicitan, para asegurar que las poblaciones con limitado inglés (LEP por sus siglas en inglés) dentro del área de servicio de transporte sean informadas sobre los cambios propuestos al servicio y puedan participar en las pláticas de la comunidad. Valley Metro y/o la Ciudad de Phoenix llevarán a cabo un análisis de la equidad del servicio para la consideración de la Mesa Directiva de Valley Metro, el Concilio

de la Ciudad de la Ciudad de Phoenix y el público antes de cualquier audiencia pública asociada con los cambios propuestos a las tarifas.

Definiciones

Designated Recipient / Receptor Designado – La Ciudad de Phoenix es el receptor designado de fondos federales contribuyentes a programas y operaciones del sistema capital de transporte en la gran región metropolitana de Phoenix.

Disparate Impact / Impacto Dispar – Una norma o práctica neutral que en su faz tiene un efecto desproporcionadamente excluyente o adverso sobre los pasajeros o la población minoritarios del área de servicio.

Disparate Treatment / Tratamiento Dispar – Una acción que resulta en una circunstancia en la cual los pasajeros o la población minoritarios reciben un trato distinto a otros debido a su raza, color, origen nacional y/o estatus de ingresos.

Disproportionate Impact / Impacto Desproporcionado – Una norma o práctica neutral que en su faz tiene un efecto desproporcionadamente excluyente o adverso sobre los pasajeros o la población de bajos ingresos del área de servicio.

Express Transit Service / Servicio de Transporte Express – Incluye a los servicios designados de autobús Express y a los servicios de autobús RAPID de Valley Metro.

High-Capacity Transit (HCT) / Transporte de Alta Capacidad (HCT) – Una instalación o servicio de transporte que opera con una frecuencia consistentemente alta de servicio.

Local Transit Service / Servicio de Transporte Local – Incluye al Transporte por Tren Ligero (LRT por sus siglas en inglés), y autobuses locales de ruta fija, paradas locales limitadas de autobús, las rutas de autobús LINK, y servicios de autobús circulador/de enlace.

Low-income Populations & Areas / Poblaciones y Áreas de Bajos Ingresos – Las poblaciones de bajos ingresos son aquellas personas con un ingreso del 80 por ciento ó más bajo del ingreso nacional per cápita. Las “Áreas de bajos ingresos” son áreas de uso residencial de terrenos dentro de los tractos del censo en las cuales el ingreso promedio per cápita es del 80 por ciento ó más bajo que el ingreso nacional per cápita.

Minority Populations & Areas / Poblaciones y Áreas Minoritarias – Las poblaciones minoritarias incluyen a aquellas personas que se identifican a sí mismas como parte de uno o más de los siguientes grupos étnicos: indio americano y nativo de Alaska, asiático, negro o afroamericano, hispano o latino, nativo de Hawái y de otras islas del Pacífico, como se define en el Título VI de la Circular de la FTA. “Áreas Minoritarias” son áreas de uso residencial de terrenos dentro de los tractos del censo en las cuales el porcentaje de personas minoritarias es más alto que el promedio del área de servicio de Valley Metro.

Route-Level / Nivel de Ruta – Se refiere al nivel geográfico de análisis a nivel de alineación de la ruta por medio del cual se mide el desempeño de una ruta de transporte para determinar su equidad.

Route-Service Area / Área de Servicio de la Ruta – Un amortiguador radial de tres cuartos de milla a cada lado de la alineación de una ruta de transporte. Se usa un amortiguador radial de tres cuartos de milla para asegurar el cumplimiento de las directrices del Decreto de Americanos con Discapacidades.

Service Level / Nivel de Servicio – Se refiere a la duración del servicio (horas de operación), días de operación, viajes, y avances (frecuencias del servicio) para una ruta de transporte o del sistema regional de transporte.

Service Area / Área de Servicio – De acuerdo con 49 CFR 604.3, área geográfica de servicio significa "toda el área en la que un receptor sea autorizado para proveer servicio de transporte público bajo la ley federal, estatal y local apropiadas."

Service Span / Periodo de Servicio – El horario durante el cual se opera el servicio (por ejemplo, de 6 a.m. a 10 p.m.). El horario de servicio puede variar entre semana, los sábados, o los domingos.

Sub-recipient / Sub-receptor – Valley Metro es un sub-receptor designado de fondos federales para proyectos de capital y operaciones de servicio. El financiamiento es pasado a Valley Metro por el receptor designado, la Ciudad de Phoenix.

System-wide / A Través del Sistema – Se refiere al nivel geográfico de análisis mediante el cual se mide el funcionamiento de todo el sistema de transporte para determinar su equidad.

Transit System / Sistema de Transporte – Una red urbana coordinada de modalidades públicas de pasajeros incluyendo autobuses locales de ruta fija y autobuses express, transporte por tren ligero, autobuses de transporte rápido, y servicios de autobús circulador que proveen movilidad para la gente de un lugar a otro.