
NORMA DE CAMBIOS IMPORTANTES Y EQUIDAD EN EL SERVICIO

Propósito de la Norma

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

Base para los Estándares de la Norma

La ley federal requiere que la Ciudad de Phoenix y Valley Metro evalúen cambios a los servicios de transporte, como se describe en la Circular 4702.1B de la administración FTA, en vigor 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 a 49 CFR parte 21, los receptores deberán “evaluar cambios significativos al servicio y las tarifas a través de todo el sistema, así como los mejoramientos propuestos en las etapas de planificación y programación para determinar si dichos cambios tienen un impacto discriminatorio. Para los cambios al servicio, este requerimiento sólo aplica a los “cambios importantes al servicio”. El receptor debe haber establecido directrices o un umbral para lo que considera que es un cambio “importante”.

Norma de Cambio Importante al Servicio

A. Cambio Importante al Servicio

Lo siguiente se considera un cambio importante al servicio (a menos que se indique lo contrario 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 al Servicio a Nivel de Ruta

- Reduciendo una ruta existente por más del 25% de las millas de ingresos de la ruta entre semana¹, ó

¹ Un cambio del 25% en las millas de ingresos semanales de la ruta y/o las 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 cambio “substancial” al servicio) en conformidad con la resolución (1990) de la Ciudad de Phoenix. Este porcentaje generalmente es un umbral de porcentaje a través de la industria usado por sistemas colegas de transporte a través de los Estados Unidos. La resolución de la Ciudad de Phoenix también especifica que se iniciará un periodo de comentarios del público cuando se determine un cambio del 25% ó más al servicio de transporte.

-
- Reduciendo una ruta existente por más del 25% de las millas de ingresos de la ruta los sábados¹, ó
 - Reduciendo una ruta existente por más del 25% de las millas de ingresos de la ruta los domingos¹, ó
 - Reduciendo el número de millas direccionales de una ruta por más del 25%¹, ó
 - Un cambio en el alineamiento de una ruta resultando en una variancia del 25% ó más grande del alineamiento existente de la ruta¹, ó
 - En situaciones en las que el servicio sería reducido o eliminado en jurisdicciones donde las poblaciones minoritarias y/o de bajos ingresos excedan al promedio del área de servicio del sistema de transporte (Condado Maricopa).

2. Ampliación a Nivel de Ruta o Adición de una Nueva Ruta

- Agregar una nueva ruta, o
- Ampliación de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta entre semana por más del 25%¹, ó
- Ampliación de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta los sábados por más del 25%¹, ó
- Ampliación de una ruta existente que aumente las millas de ingresos de la ruta los domingos por más del 25%¹, ó
- Ampliando el número de millas direccionales de una ruta por más del 25%¹, ó
- Un cambio en el alineamiento de una ruta resultando en una variancia del 25%¹ ó más grande del alineamiento existente de la ruta.

B. Norma del Impacto Desigual en las Minorías (Análisis de Equidad en las Tarifas)

Cuando se lleva a cabo un análisis de equidad debido a un cambio al servicio, se utilizarán los siguientes umbrales para determinar si un cambio al servicio tendría un impacto desigual en las poblaciones minoritarias:

1. Reducción o Eliminación de Servicio a Nivel de Ruta

-
- Reducción al Nivel de Servicio y Área de Servicio:
 - Si el porcentaje de pasajeros parte de minorías² en una ruta afectada es mayor que el número de pasajeros parte de minorías del sistema de transporte (dentro del margen de error del conjunto de datos apropiado) por clasificación de transporte (local, exprés, circuladores de vecindarios, y autobuses rurales).³

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

- Ampliación del Nivel de la Ruta o Ampliación del Área del Sistema de Transporte (incluye la adición de rutas nuevas):
 - Si se considera que la ampliación del nivel de una ruta o la ampliación del área del sistema de transporte coincide con una reducción al servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, y la/s ruta/s siendo consideradas para la ampliación del servicio sirven predominantemente a las áreas geográficas de no son de minorías y/o de bajos ingresos, mientras que la/s ruta/s considerada/s para la reducción sirve/n predominantemente a las áreas geográficas de minorías y/o de bajos ingresos, entonces se puede determinar una carga desproporcionada. La determinación de una carga desproporcionada se basará en el cumplimiento de los dos criterios a continuación:
 - Si el porcentaje de pasajeros que son parte de minorías² en una ruta afectada considerada para la ampliación del servicio es menor que el porcentaje de pasajeros del sistema de transporte que son parte de una minoría (dentro del margen de error del apropiado del conjunto de datos) por la clasificación de transporte (local, exprés, circuladores de vecindario, y autobús rural),³ Y
 - Si el porcentaje de pasajeros que son parte de minorías² en una ruta afectada considerada para la reducción del servicio es más alta que el porcentaje de pasajeros del sistema de transporte que son parte de una minoría (dentro del margen de error del apropiado del conjunto de datos) por la clasificación de transporte (local, exprés, circuladores de vecindario, y autobús rural).³

A. Norma de Carga Desproporcionada para Poblaciones de Bajos Ingresos **Análisis de Equidad en el Servicio)**

Cuando se lleva a cabo un análisis de equidad debido a un cambio al servicio, se utilizarán los siguientes umbrales para determinar si un cambio al servicio resultaría en una carga desproporcionada en las poblaciones minoritarias:

1. Reducción o Eliminación del Servicio a Nivel de Ruta

- Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos² en una ruta afectada es mayor que el número de pasajeros de bajos ingresos del sistema de transporte (dentro del margen de error del conjunto de datos apropiado) por clasificación de transporte (local, exprés, circuladores de vecindarios, y autobuses rurales).³

2. Ampliación al Nivel de Ruta o Adición de Una Nueva Ruta

- Ampliación del Nivel de la Ruta o Ampliación del Área del Sistema de Transporte (incluye la adición de rutas nuevas):
 - Si se considera que la ampliación del nivel de una ruta o la ampliación del área del sistema de transporte coincide con una reducción al servicio de transporte en la misma ruta o en otras rutas, y la/s ruta/s siendo consideradas para la ampliación del servicio sirven predominantemente a las áreas geográficas de no son de minorías y/o de bajos ingresos, mientras que la/s ruta/s considerada/s para la reducción sirve/n predominantemente a las áreas geográficas de minorías y/o de bajos ingresos, entonces se puede determinar una carga desproporcionada. La determinación de una carga desproporcionada se basará en el cumplimiento de los dos criterios a continuación:
 - Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos² en una ruta afectada considerada para la ampliación del servicio es menor que el porcentaje de pasajeros del sistema de transporte que son parte de una minoría (dentro del margen de error del apropiado del conjunto de datos) por la clasificación de transporte (local, exprés, circuladores de vecindario, y autobús rural),³ Y
 - Si el porcentaje de pasajeros de bajos ingresos² en una ruta afectada considerada para la reducción del servicio es más alta que el porcentaje de pasajeros del sistema de transporte que son parte de una minoría (dentro del margen de error del apropiado del

conjunto de datos) por la clasificación de transporte (local, exprés, circuladores de vecindario, y autobús rural).³

Fuentes de los Datos del Análisis de Equidad

Categoría	Acción	Sub Acción	Método de Evaluación	
Tarifa	Ajuste	N/A	Datos del perfil de la categoría de tarifas afectadas de O/D ^a y/o Datos del Censo	
Periodo de Servicio	Reducción	N/A	Datos del perfil de la ruta afectada de O/D ^a	
	Ampliación	N/A		
Frecuencia del Servicio	Reducción	N/A	Datos del perfil de la ruta afectada de O/D ^a	
	Ampliación	N/A		
Longitud de la Ruta	Reducción	N/A	Datos de O/D ^a	
	Ampliación	N/A	Datos del Censo	
Alineación de la Ruta	Alineamiento Reducido	N/A	Datos de O/D ^a	
	Alineamiento Ampliado	N/A	Datos del Censo	
	Alineamiento Modificado	Segmento/s Eliminado/s		Datos de O/D ^a
		Segmento/s a Nuevas Áreas		Datos del Censo
Nueva Ruta	Nueva Ruta	N/A	Datos del Censo	

^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 un servicio temporal de transporte o servicio de demostración que haya estado en vigor durante menos de 365 días.
- Ajustes a la Frecuencia – La frecuencia de las rutas de transporte se pueden ajustar hasta 5 minutos durante los períodos de horas pico, y 15 minutos durante los períodos de horas fuera de pico.
- Nuevo Período de Servicio de “Ajuste” al Transporte – Un ajuste a las frecuencias de servicio y/o al intervalo de tiempo del servicio para nuevas rutas de transporte que hayan estado en el servicio de ingresos durante menos de 365 días.

- Otros Proveedores de Servicios o Agencias – Acciones de otros proveedores de servicios o de agencias públicas que provean/administren servicios de transporte que no sean la responsabilidad de Valley Metro.
- Desastres Naturales o Catastróficos – Fuerzas de la naturaleza tales como terremotos, incendios forestales, u otros desastres naturales, o desastres catastróficos causados por el ser humano que puedan forzar la suspensión del servicio de transporte programado debido a la seguridad pública o por razones técnicas.
- Fallas en la Infraestructura Auxiliar del Transporte – Fallas en la infraestructura auxiliar del transporte tales como puentes vehiculares, desniveles de puentes de carreteras, túneles, o carreteras elevadas que resulten en la suspensión del servicio de transporte.
- Servicios Superpuestos – Una reducción en las millas de ingresos en una línea que se compense con un aumento de millas de ingresos en la sección superpuesta de una ruta alternativa de transporte (una sección superpuesta es donde dos o más rutas de autobús o líneas del tren ligero comparten el mismo alineamiento, paradas, o estaciones en una corta distancia).
- Servicio de Temporada y Eventos Especiales – Cambios a los niveles de servicio de autobús en las rutas, los cuales ocurran debido a cambios de temporada de los usuarios y actividades de eventos que reciben servicio de rutas de autobús temporales dedicadas o mayor frecuencia en el servicio.
- Desviaciones Temporales de Rutas – Un cambio a corto plazo a una ruta, causado por la construcción de caminos, el mantenimiento de rutina de caminos, cierres de caminos, condiciones de emergencia en los caminos, crisis fiscal, manifestaciones civiles, o cualquier circunstancia incontrolable.

Procedimientos de Participación Pública

Para todos los cambios propuestos a las tarifas, la Ciudad de Phoenix y/o Valley Metro llevarán a cabo por lo menos una audiencia pública, con un mínimo de dos avisos públicos antes de la audiencia con el fin de recibir comentarios públicos sobre los cambios potenciales al servicio. El aviso de la primera reunión ocurrirá por lo menos 30 días antes de la fecha de la audiencia programada, con el segundo aviso haciéndose 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 de la región metropolitana), o en otros idiomas si se solicitan, con el fin de asegurar que las poblaciones con un Dominio Limitado de Inglés (LEP por sus siglas en inglés) dentro del área de servicio de transporte sean informadas de los cambios propuestos al servicio y puedan participar en pláticas comunitarias. Valley Metro y/o la Ciudad de Phoenix llevarán a cabo un análisis de equidad en el servicio para la Mesa Directiva de Valley Metro, el Concilio de la Ciudad de la Ciudad de Phoenix, y la consideración del público antes de las audiencias públicas asociadas con los cambios propuestos a las tarifas.

Definiciones

Designated Recipient / Receptor Designado – La Ciudad de Phoenix es el receptor designado para los fondos federales contribuyendo a los programas capitales y las operaciones del sistema de transporte en la región metropolitana general de Phoenix.

Disparate Impact / Impacto Desigual – Un norma o práctica facialmente neutral que tiene un efecto desproporcionadamente excluyente o adverso en los pasajeros o la población minoritarios del área de servicio.

Disparate Treatment / Tratamiento Desigual – Una acción que resulta en una circunstancia en la que las poblaciones o los pasajeros minoritarios son tratados de manera distinta a otros debido a su raza, color, origen nacional, y/o estado de ingresos.

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

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

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

Local Transit Service / Servicio Local de Transporte – Incluye al transporte por tren ligero “LRT”, y al servicio local de rutas fijas de autobús, autobús local de paradas limitadas, rutas de autobús LINK, y servicios de autobús circulador/transbordador.

Low-income Person / Persona de Bajos Ingresos – Significa una persona cuyo ingreso familiar medio está al nivel ó es más bajo del 150 por ciento del umbral de pobreza de acuerdo con el Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos.



Low-income Areas / Áreas de Bajos Ingresos – Un distrito censal u otra área geográfica consolidada que tenga un porcentaje más alto de personas de bajos ingresos (definidos anteriormente) que el porcentaje promedio general de personas de bajos ingresos en el área de servicio de la ruta.

Minority Populations & Areas / Poblaciones y Áreas Minoritarias – Las poblaciones minoritarias incluyen a aquellas personas que se autoidentifican como integrantes 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, tal como se define en la Circular del Título VI de la administración FTA. Las “áreas minoritarias” son áreas de uso de terrenos residenciales dentro de los distritos del Censo donde el porcentaje de personas minoritarias es mayor que el promedio del área de servicio de Valley Metro.

Route-Level / Nivel de la Ruta – Se refiere al nivel geográfico de análisis en el nivel de alineación de la ruta por medio del cual se mide el rendimiento de una ruta de transporte con respecto a la equidad.

Route-Service Area / Área de Servicio de la Ruta – Un amortiguador radial de media 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 al periodo de tiempo del servicio (horas de operación), días de operación, viajes, y avances (frecuencias del servicio) para una ruta de transporte o para el sistema regional de transporte.

Service Area / Área de Servicio – En conformidad con la circular 49 CFR 604.3, área geográfica de servicio significa “toda el área en la que un receptor está autorizado a proveer servicio de transporte público bajo las leyes locales, estatales y federales apropiadas”. Se considera que el área de servicio de Valley Metro es el Condado Maricopa.

Service Span / Periodo de Servicio – El periodo de tiempo durante el cual el servicio es operado (ejem.: de 6 a.m. a 10 p.m.). El periodo de servicio puede variar según el día entre semana, sábado, o domingo.

Sub-recipient / Subreceptor – Valley Metro es un subreceptor designado de fondos federales para proyectos capitales y la operación del servicio. La financiación se transfiere a Valley Metro del receptor designado, la Ciudad de Phoenix.



System-wide / A Través de Todo el Sistema – Se refiere al nivel geográfico de análisis por medio del cual se mide el rendimiento de todo el sistema de transporte con respecto a la equidad.

Transit System / Sistema de Transporte Público – Una red urbana coordinada de modos de transporte público de pasajeros que incluye autobuses locales y exprés de ruta fija, transporte en tren ligero, transporte en autobuses rápidos, y servicios de autobuses circuladores que proveen movilidad a las personas de un lugar a otro.