

NWCTD SERVICE AND FARE EQUITY ANALYSIS POLICY

Major Service Change Policy:

All changes in service meeting the definition “Major Service Change” are subject to a Title VI Service Equity Analysis and a public hearing prior to presentation to the Commissioner of Transportation for approval and implementation actions. The following are considered “major service changes” that would require a public hearing and a service equity analysis prior to approval by NWCTD:

1. A proposal to abandon all service on an entire bus route , or elimination of a route or a branch that reduces the span of service by more than five percent (5%);
2. A proposal to eliminate service on a portion of a bus route that represents more than 20 percent of the route miles of the particular route. (No major service change will be considered if alternative transit service is available on existing duplicative service provided by another transit provider or by transfer to another route, and if the elimination does not trigger any other threshold for a major service change);
3. A proposal to substantially reduce service on a bus route , specifically where reduction of service increases the headway of the peak period service by more than 50 percent or more than doubles the off-peak headway.
4. The addition of, or reduction in, more than ten percent (10%) of bus system’s overall riders or vehicle revenue hours through one or more route changes

A Service Equity Analysis will be conducted whenever NWCTD implements a major service change to the bus system as defined in this policy when it would remain in effect in excess of twelve (12) months. Further, when a service change is proposed, there shall be a twelve-month look-back to ascertain if the aggregate of any changes in the prior twelve months would have triggered one of these major service change criteria and therefore an equity analysis.

The following service changes are exempted:

1. Standard seasonal variations in service: a Seasonal route or routing variation is usually a modification to service to provide “added” access that is not broadly needed year round, or the discontinuation of same. Any temporary service addition, change, or discontinuation of a route with the intention that it will be in operation for less than twelve months¹;

¹ While all changes from regular service to seasonal service and the reverse are exempt, should there be changes within the seasonal service from one year to the next, NWCTD will conduct a SAFE analysis should the change exceed 50%, regardless of increase or decrease in service.

2. Changes on routes serving sporting events, special events, or service contracted through other cities or agencies;
3. Any service change that does not meet the definition of a major service change such as minor route alignments, frequency, span, or time point adjustments; route or bus stop changes due to temporary road detours caused by construction, maintenance, closures, emergencies, labor disruptions or strikes, fuel shortages, or safety concerns; etc.

Section II: Fare Equity Analysis

Fare Changes:

A fare equity analysis will be conducted whenever NWCTD implements a fare change, regardless of the amount of increase or decrease, except for those fare changes mandated by Federal, state or local law. A fare change is defined as an increase or decrease in fares: (a) on the entire system, (b) on certain transit modes, or (c) by fare payment type or fare media. The exceptions are as follows:

1. "Spare the air days" or other instances when a local municipality, the state or NWCTD has declared that all passengers ride free;
2. Temporary fare reductions that are mitigating measures for other actions (i.e. construction activities that close a segment of the route)
3. Promotional fare reductions that last less than six (6) months.

The fare equity analysis will evaluate the effects of the proposed fare changes on minority populations and low-income populations. For proposed changes that would increase or decrease the fares on the entire system, or on certain modes, or by fare payment type or fare media, NWCTD will analyze any available information generated from ridership surveys indicating whether minority and/or low-income riders are disproportionately more likely to use the mode of service, payment type or payment media that would be subject to the change.

Section III: Disparate Impact Policy

The purpose of this policy is to establish a threshold which identifies when adverse effects of a major service or fare change are borne disproportionately by minority populations. For the purpose of this policy, a minority population is defined as any readily identifiable group of minority persons who live in geographical proximity.

Service Changes:

A major service change to the bus system will be deemed to have a disparate impact on minority populations if the percentage of riders or vehicle revenue hours on minority-classified routes affected by the major service change is at least fifteen percentage points higher than the percentage of riders or vehicle revenue hours on non-minority-classified routes affected by the major service change.

The quantitative methodology used to determine when an impact meets or exceeds the disparate impact thresholds set in this policy is as follows:

To determine the impacts of major service changes on specific routes, the ratio of minority population and non-minority population within the impacted tract areas will be compared to the ratio of minority and non-minority population within the service area as a whole. (Example: if within the service area as a whole, there is a 50-50 split between minority and non-minority populations, and within the impacted tract areas there is a 20-80 split between minority and non-minority populations, this would be a disparate impact. But if there is a 45-55 split within the impacted tract areas, no disparate impact will be determined to exist). Comparisons of impacts between minority and non-minority populations will be made for all changes for each day of service — weekday, Saturday, and Sunday.

Fare Changes:

For fare changes, a fare change will be deemed to have a disparate impact on minority populations if its implementation results in either:

1. When one fare change is proposed, the percentage of impacts of the proposed fare change borne by minority riders as a result of the proposed fare change is at least ten percentage points higher than the percentage of impacts of that proposed fare change on the overall rider population; or
2. When more than one fare change is proposed:
 - a. For each fare change in the package: the percentage of impacts of each individual proposed fare change borne by minority riders as a result of the proposed fare change is at least ten percentage points higher than the percentage of impacts of that proposed fare change on the overall rider population; and
 - b. For the total package of fare changes: the aggregate percentage of impacts for the proposed fare changes borne by minority riders as a result of the proposed fare changes is at least five percentage points higher than the aggregate percentage of impacts on the overall rider population.

The quantitative methodology used to determine when a fare change meets or exceeds the disparate impact thresholds set in this policy is as follows:

To determine the impact of a fare change, the ratio of minority population and non-minority population within the impacted tract areas will be compared to the ratio of minority and non-minority population within the service area as a whole. (Example: if within the service area as a whole, there is a 50-50 split between minority and non-minority populations, and within the impacted tract areas there is a 20-80 split between minority and non-minority populations, this would be a disparate impact. But if there is a 45-55 split within the impacted tract areas, no disparate impact will be determined to exist). Differences in the use of fare options between minority populations and other populations include all such differences that are documented as statistically significant at the 95 percent confidence level.

FTA Circular 4702.1B states that a recipient can implement a fare increase that would have a disproportionate or adverse effect provided that it demonstrates the action meets a substantial need that is in the public interest and that alternatives would have more severe adverse effects than the preferred alternative.

Section IV: Disproportionate Burden Policy

A major service change to bus system will be deemed to have a disproportionate burden on low-income populations if the percentage of riders or vehicle revenue hours on below-poverty-level classified routes affected by the major service change is at least fifteen percentage points (15%) higher than the percentage of riders or vehicle revenue hours on above-poverty-level classified routes affected by the major service change.

The quantitative methodology used to determine when an impact meets or exceeds the disproportionate burden thresholds set in this policy is as follows:

To determine the impacts of major service changes on specific routes, the ratio of low-income and non-low income population within the impacted tract areas will be compared to the ratio of low-income and non-low-income population within the service area as a whole. (Example: if within the service area as a whole, there is a 50-50 split between low-income and non-low-income populations, and within the impacted tract areas there is a 20-80 split between low-income and non-low-income populations, this would be a disproportionate burden. But if there is a 45-55 split within the impacted tract areas, no disproportionate burden will be determined to exist). Comparisons of impacts between low-income and non-low-income populations will be made for all changes for each day of service — weekday, Saturday, and Sunday.

A fare change will be deemed to have a disproportionate burden on low-income populations if its implementation results in either:

1. When one (1) fare change is proposed, the percentage of impacts of the proposed fare change borne by low-income riders as a result of the proposed fare change is at least ten percentage points (10%) higher than the percentage of impacts of that proposed fare change on the overall rider population; or
2. When more than one (1) fare change is proposed:
 - a. For each fare change in the package: the percentage of impacts of a single proposed fare change borne by low-income riders as a result of the proposed fare change is at least ten percentage points (10%) higher than the percentage of impacts of that proposed fare change on the overall rider population; and
 - b. For the total package of fare changes: the aggregate percentage of impacts for the proposed fare changes borne by low-income riders as a result of the proposed fare changes is at least five percent (5%) greater than the aggregate percentage of impacts on the overall rider population.

The quantitative methodology used to determine when an impact meets or exceeds the disproportionate burden thresholds set in this policy is as follows:

To determine the impacts of fare changes, the ratio of low-income and non-low income population within the impacted tract areas will be compared to the ratio of low-income and non-low-income population within the service area as a whole. (Example: if within the service area as a whole, there is a 50-50 split between low-income and non-low-income populations, and within the impacted tract areas there is a 20-80 split between low-income and non-low-income populations, this would be a disproportionate burden. But if there is a 45-55 split within the impacted tract areas, no disproportionate burden will be determined to exist). Differences in the use of fare options between minority populations and other populations include all such differences that are documented as statistically significant at the 95 percent confidence level.

Section V: When a Major Service or Fare Change is Deemed to have a Disparate Impact and/or Disproportionate Burden

Avoid, Minimize, or Mitigate Impact and/or Burden:

If a proposed major service change or fare change is deemed to have a disparate impact and/or disproportionate burden, NWCTD shall consider modifying the proposed changes in order to avoid, minimize or mitigate the disparate impact(s) or disproportionate burden(s) of the proposed change. Any modifications to the proposed change must be reanalyzed according to the policies in Sections I and II to determine whether the proposed change removed the disparate impacts and/or disproportionate burdens of the change.

No Alterations or Unable to Remove Impact and/or Burden:

1. If NWCTD chooses not to alter the proposed major service or fare change, or if modifications to the proposed major service or fare change do not remove the disparate impact, NWCTD may implement the major service or fare change only if:

a. NWCTD has determined there is a substantial legitimate justification for the proposed service or fare change, and

b. NWCTD can show that there are no alternatives that would have a smaller disparate impact on minority riders that would still accomplish the state's legitimate program goals.

2. If NWCTD chooses not to alter the proposed major service change or fare change, or if modifications to the proposed major service change or fare change do not remove the disproportionate burden on low-income riders:

a. NWCTD shall take steps to avoid, minimize, or mitigate those impacts where practicable, and

b. NWCTD should describe alternative service and/or fares available to low income customers.

Section VI: Adverse Effects

As per the guidance, the NWCTD will analyze adverse effects related to major service changes, and pay attention to the fact that the elimination of a route will likely have a greater adverse effect than a reduced frequency (headway change) in service.

The NWCTD will analyze the difference between the existing and proposed service, and consider the degree of the adverse effects when planning service changes.

SERVICIO NWCTD y análisis de políticas FARE EQUIDAD

Servicio de Políticas de Cambio importante:

Todos los cambios en la reunión de la definición de servicio "Mayor de cambio de servicio" están sujetos a un Servicio de Análisis VI Título equidad y una audiencia pública antes de su presentación al Comisionado de Transporte para las acciones de aprobación e implementación. Los siguientes se consideran "importantes cambios en el servicio" que requerirían una audiencia pública y un análisis de la equidad de los servicios anteriores a la aprobación de NWCTD:

1. Una propuesta para abandonar todo el servicio en toda una ruta de autobús, o la eliminación de una ruta o una rama que se reduce el espacio de servicio en más de un cinco por ciento (5%);
2. Una propuesta de eliminar el servicio en una parte de una ruta de autobús que representa más del 20 por ciento de las millas de ruta de la vía particular. (No se considerará ningún cambio importante servicio si el servicio de transporte alternativo está disponible en el servicio de duplicación existente proporcionada por otro proveedor de tránsito o por transferencia a otra ruta, y si la eliminación no desencadena ningún otro umbral para un cambio importante servicio);
3. Una propuesta para reducir sustancialmente el servicio en una ruta de autobús, específicamente donde la reducción del servicio aumenta el avance del servicio periodo pico de más del 50 por ciento o más del doble el avance fuera de horas punta.
4. La adición de, o la reducción de más de diez por ciento (10%) de pilotos globales del sistema de bus o horas de ingresos vehículo a través de uno o más cambios de ruta

Un análisis de la equidad de servicio se llevará a cabo siempre que sea NWCTD implementa un cambio importante servicio al sistema de bus como se define en esta política cuando se seguiría en vigor más de doce (12) meses. Además, cuando se propone un cambio de servicio, habrá una revisión retrospectiva de doce meses para determinar si el agregado de cualquier cambio en los últimos doce meses habría desencadenado uno de estos importantes criterios de cambio de servicio y, por tanto, un análisis de la equidad.

Los siguientes cambios en el servicio están exentos:

1. variaciones estacionales estándar en servicio: una ruta por temporada o variación de enrutamiento es por lo general una modificación de servicio para proporcionar "agregar" el acceso que no es necesaria en términos generales durante todo el año, o la interrupción de la misma. Cualquier adición servicio temporal, cambio, o la interrupción de una ruta con la intención de que estará en funcionamiento durante menos de doce meses;
2. Cambios en las rutas que cubren eventos deportivos, eventos especiales, o servicios contratados a través de otras ciudades o agencias;
3. Cualquier cambio en el servicio que no cumple con la definición de un cambio de servicio más importantes, como las alineaciones menores de rutas, frecuencia, período, o ajustes de puntos de tiempo; ruta o paradas de autobuses cambios debido a desvíos temporales causadas por la construcción, el mantenimiento, los cierres, las situaciones de emergencia, disturbios laborales o huelgas, escasez de combustible, o problemas de seguridad; etcétera

Sección II: Análisis de Tarifas equidad

Los cambios de tarifas:

Se realizará un análisis de la equidad de tarifas cada vez NWCTD implementa un cambio de tarifa, independientemente de la cantidad de aumento o disminución, a excepción de aquellos cambios en las tarifas impuestas por autoridades federales, estatales o locales. Un cambio de tarifas se define como un aumento o disminución de las tarifas de: (a) en todo el sistema, (b) en ciertos modos de transporte, o (c) por tipo de pago de tarifas o de los medios de comunicación de tarifas. Las excepciones son los siguientes:

1. "piezas de los días de aire" u otros casos en los que un municipio local, el estado o NWCTD ha declarado que todos los pasajeros que viajan gratis;
2. reducciones de tarifas temporales que son medidas paliativas para otras acciones (es decir, actividades de construcción que cierran un segmento de la ruta)
3. reducciones en las tarifas promocionales que duran menos de seis (6) meses.

El análisis de la equidad de tarifas evaluará los efectos de los cambios en las tarifas propuestas en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. Para que los cambios propuestos que aumentar o disminuir las tarifas en todo el sistema, o en ciertos modos, o por el tipo de pago de tarifas o de los medios de comunicación de tarifas, NWCTD analizará toda la información disponible generada a partir de encuestas de usuarios del transporte que indica si los corredores minoritarios y / o de bajos ingresos son desproporcionadamente más propensos a utilizar el modo de servicio, tipo de pago o medios de pago que estaría sujeto al cambio.

Sección III: Impacto de las políticas Disparate

El propósito de esta política es establecer un umbral que identifica cuando los efectos adversos de un servicio o la tarifa principal cambio se afectan desproporcionadamente a las poblaciones minoritarias. A los efectos de esta política, una población minoritaria se define como cualquier grupo fácilmente identificable de personas pertenecientes a minorías que viven en la proximidad geográfica.

Cambios de servicio:

Un importante cambio en el servicio al sistema de bus se considera que tiene un impacto desigual sobre las poblaciones minoritarias si el porcentaje de pilotos o las horas de ingreso de vehículos en las rutas minoritarias clasificadas afectados por el cambio principal servicio es al menos quince puntos porcentuales más alto que el porcentaje de pilotos o las horas de ingreso de vehículos en las rutas no minoritarias clasificada afectados por el cambio principal servicio.

La metodología cuantitativa utiliza para determinar cuándo un impacto cumple o excede los umbrales de los efectos dispares establecidos en esta política es el siguiente:

Para determinar el impacto de los cambios importantes en rutas específicas, la proporción de población minoritaria y la población no-minoría dentro de las áreas afectadas del tracto será comparada con la proporción de la minoría y la población no-minoría dentro de la zona de servicio en su conjunto.

(Ejemplo: si dentro de la zona de servicio en su conjunto, hay una división de 50-50 entre las poblaciones minoritarias y no minoritarios, y dentro de las áreas afectadas del tracto hay una división 20-80 entre las poblaciones minoritarias y no minoritarios, esto ser un impacto dispar. Pero si hay una división 45-55 dentro de las áreas de las vías afectadas, sin impacto desigual será determinado de existir). Las comparaciones de los impactos entre las poblaciones minoritarias y no minoritarios serán hechas para todos los cambios para cada día de servicio - de lunes a viernes, sábado y domingo.

Los cambios de tarifas:

Para los cambios de tarifas, un cambio de tarifa se considerará que tienen un impacto desigual sobre las poblaciones minoritarias, siempre resultados de su ejecución, ya sea en:

1. Cuando se propone un cambio de tarifas, el porcentaje de los impactos del cambio de tarifas propuesto transmitidas por los jinetes minoritarios como resultado del cambio de tarifas propuesto es al menos diez puntos porcentuales más alto que el porcentaje de los impactos que el cambio de tarifas previstas en la general población piloto; o

2. Cuando se proponga más de un cambio de tarifas:

a. Para cada cambio de tarifas en el paquete: el porcentaje de los efectos de cada cambio de tarifas previstas persona a cargo de los corredores minoritarios como resultado del cambio de tarifas propuesto es al menos diez puntos porcentuales más alto que el porcentaje de los efectos de que el cambio de tarifas propuesto en la general población piloto; y

segundo. Para el paquete total de cambios en las tarifas: el porcentaje total de los impactos de los cambios en las tarifas propuestas transmitidas por los jinetes minoritarios como resultado de los cambios en las tarifas propuestas es, al menos, cinco puntos porcentuales más alto que el porcentaje total de los impactos en la población general jinete.

La metodología cuantitativa utiliza para determinar cuándo un cambio de tarifas cumple o excede los umbrales de los efectos dispares establecidos en esta política es el siguiente:

Para determinar el impacto de un cambio de tarifas, la proporción de población minoritaria y la población no-minoría dentro de las áreas afectadas del tracto será comparada con la proporción de la minoría y la población no-minoría dentro de la zona de servicio en su conjunto. (Ejemplo: si dentro de la zona de servicio en su conjunto, hay una división de 50-50 entre las poblaciones minoritarias y no minoritarios, y dentro de las áreas afectadas del tracto hay una división 20-80 entre las poblaciones minoritarias y no minoritarios, esto ser un impacto dispar. Pero si hay una división 45-55 dentro de las áreas de las vías afectadas, sin impacto desigual será determinado de existir). Las diferencias en el uso de las opciones de tarifas entre las poblaciones minoritarias y otras poblaciones incluyen todas las diferencias que se documentan como estadísticamente significativo al nivel de confianza del 95 por ciento.

TLC circular 4702.1B establece que un destinatario puede implementar un aumento de la tarifa que tendría un efecto desproporcionado o adversa condición de que sea demuestra la acción responde a una necesidad sustancial de que es de interés público y que las alternativas tendrían efectos adversos más graves que los preferidos alternativa.

Sección IV: Política carga desproporcionada

Un importante cambio en el servicio al sistema de bus se considera que tienen una carga desproporcionada a las poblaciones de bajos ingresos si el porcentaje de pilotos o las horas de ingreso de vehículos en las rutas por debajo de la pobreza a nivel clasificada afectados por el cambio principal servicio es al menos quince puntos porcentuales (15%) mayor que el porcentaje de pilotos o las horas de ingreso de vehículos en las rutas de anuncios-nivel por encima de la pobreza afectadas por el cambio principal servicio.

La metodología cuantitativa utiliza para determinar cuándo un impacto cumpla o supere los límites establecidos en la carga desproporcionada que esta política es el siguiente:

Para determinar el impacto de los cambios importantes en rutas específicas, la relación de bajo ingreso y la población no son de bajo ingreso dentro de las áreas de las vías afectadas será comparada con la

proporción de población de bajos ingresos y no de bajos ingresos dentro del área de servicio como un todo. (Ejemplo: si dentro de la zona de servicio en su conjunto, hay una división de 50-50 entre las poblaciones de bajos ingresos y no de bajos ingresos, y dentro de las áreas afectadas del tracto hay una división entre el 20-80 de bajos ingresos y no poblaciones de renta -baja, esto sería una carga desproporcionada. Pero si hay una división 45-55 dentro de las áreas de las vías afectadas, sin carga desproporcionada serán determinadas de existir). Las comparaciones de los impactos entre bajos ingresos y las poblaciones no de bajos ingresos, por todos los cambios para cada día de servicio - de lunes a viernes, sábado y domingo.

Un cambio de tarifas se considera que tienen una carga desproporcionada a las poblaciones de bajos ingresos si sus resultados de la ejecución, ya sea en:

1. Cuando se proponga un (1) el cambio de tarifas, el porcentaje de los impactos del cambio de tarifas propuesto transmitidas por los jinetes de bajos ingresos como consecuencia del cambio de tarifas propuesto es al menos diez puntos porcentuales (10%) más alto que el porcentaje de impactos de ese cambio de tarifas propuesto sobre la población en general piloto; o

2. Cuando se proponga más de un (1) cambio de tarifas:

- a. Para cada cambio de tarifas en el paquete: el porcentaje de impactos de un solo cambio de tarifas previstas transmitidas por los jinetes de bajos ingresos como consecuencia del cambio de tarifas propuesto es al menos diez puntos porcentuales (10%) mayor que el porcentaje de los efectos de esa propuso el cambio de tarifas en la población general piloto; y

segundo. Para el paquete total de cambios en las tarifas: el porcentaje total de los impactos de los cambios en las tarifas propuestas transmitidas por los jinetes de bajos ingresos como resultado de los cambios en las tarifas propuestas es, al menos, el cinco por ciento (5%) mayor que el porcentaje total de impactos en el población general jinete.

La metodología cuantitativa utiliza para determinar cuándo un impacto cumpla o supere los límites establecidos en la carga desproporcionada que esta política es el siguiente:

Para determinar los efectos de los cambios de tarifas, la proporción de personas de bajos ingresos y la población no son de bajo ingreso dentro de las áreas de las vías afectadas se comparó con la razón de bajos ingresos y población no bajos ingresos dentro del área de servicio en su conjunto. (Ejemplo: si dentro de la zona de servicio en su conjunto, hay una división de 50-50 entre las poblaciones de bajos ingresos y no de bajos ingresos, y dentro de las áreas afectadas del tracto hay una división entre el 20-80 de bajos ingresos y no poblaciones de renta -baja, esto sería una carga desproporcionada. Pero si hay una división 45-55 dentro de las áreas de las vías afectadas, sin carga desproporcionada serán determinadas de existir). Las diferencias en el uso de las opciones de tarifas entre las poblaciones minoritarias y otras poblaciones incluyen todas las diferencias que se documentan como estadísticamente significativo al nivel de confianza del 95 por ciento.

Sección V: Cuando un servicio o cambios más importantes de tarifa se considera que tiene un impacto desigual y / o carga desproporcionada

Evitar, minimizar o mitigar el impacto y / o de la carga:

Si un cambio de servicio o de tarifas importante cambio propuesto se considera que tiene un impacto desigual y / o carga desproporcionada, NWCTD deberá considerar la modificación de los cambios propuestos con el fin de evitar, minimizar o mitigar el impacto dispar (s) o carga desproporcionada (s) de el cambio propuesto. Cualquier modificación en la propuesta de cambio deben volver a analizar de

acuerdo con las políticas en las Secciones I y II para determinar si el cambio propuesto elimina los impactos dispares y / o cargas desproporcionadas del cambio.

Sin alteraciones o no puede quitar de impacto y / o de la carga:

1. Si NWCTD opta por no alterar el importante servicio propuesta o cambio de tarifas, o si las modificaciones al servicio importante propuesta o cambio de tarifas no eliminan el impacto dispar, NWCTD puede implementar el servicio o cambios más importantes de tarifas sólo si:

a. NWCTD ha determinado que existe una justificación legítima sustancial para el servicio propuesto o cambio de tarifas, y

segundo. NWCTD puede demostrar que no hay alternativas que tendrían un impacto desigual en los corredores más pequeña minoría que todavía lograr las metas del programa legítimos del estado.

2. Si NWCTD opta por no alterar el importante cambio de servicio propuesta o cambio de tarifas, o si las modificaciones al gran cambio de servicio propuesta o cambio de tarifas no eliminan la carga desproporcionada para los corredores de bajos ingresos:

a. NWCTD tomará las medidas necesarias para evitar, minimizar o mitigar esos impactos cuando sea posible, y

segundo. NWCTD debe describir el servicio y / o tarifas disponibles para los clientes de bajos ingresos alternativa.

Sección VI: Efectos adversos

De acuerdo con la orientación, la NWCTD analizará los efectos adversos relacionados con los principales cambios en el servicio, y prestar atención al hecho de que la eliminación de una ruta probable que tenga un mayor efecto adverso que una reducción de la frecuencia (modificar avance) en el servicio.

El NWCTD analizará la diferencia entre el servicio existente y propuesta, y considerar el grado de los efectos adversos en la planificación de cambios en el servicio.