

HART Propuesta de Póliza Título VI

Título VI de la Ley de Derechos Civiles ley de derechos civiles de 1964 establece dispone que "ninguna persona en los Estados Unidos, por razón de raza, color u origen nacional, sea excluida de participar excluida de la participación en, ser negada los beneficios de o ser objeto de discriminación bajo cualquier programa o actividad recibiendo asistencia financiera Federal." ni se le negarán los beneficios de, o ser objeto de discriminación en cualquier programa o actividad que reciba asistencia financiera Federal" HART es un receptor recipiente de fondos federales y sujeto a las regulaciones emitidas por el Departamento de Transporte y la Administración Federal de Tránsito. La Administración Federal de Tránsito (FTA) recientemente emitió recientemente publicó un Circular nuevo del Título VI que requiere que las agencias de tránsito formalicen las siguientes normas de servicio los siguientes estándares de servicio y pólizas:

- *Póliza de Mayores Cambios de Servicio Póliza de Cambio de Servicio Principal*
- *Póliza de Impactos Disparejos Póliza de Impacto Dispar o Póliza de Consecuencias Dispares*
- *Carga Desproporcionada*
- *Pólizas y Normas en Todo el Sistema de Servicio Pólizas y Estándares de Servicio por todo el Sistema*

En el cumplimiento de con los nuevos requisitos del Título VI de la FTA, HART está buscando comentarios del público sobre estas pólizas propuestas. Comentarios pueden ser presentados por escrito Comentarios podrán ser presentadas por escrito a Marco Sandusky, Gerente de EEO y Programas de Cumplimiento, en 1201 E. 7th Avenue, Tampa, FL 33605, sanduskym@gohart.org, o llamando al 813-384-6419.

Póliza de Mayores Cambios de Servicio Póliza de Cambio de Servicio Principal

HART definirá un mayor cambio de servicio o tarifa como cualquiera de los siguientes: un importante cambio de servicio o tarifa como cualquiera de los siguientes:

- Eliminación de la ruta Eliminación de ruta
- Nueva creación de ruta
- Reorganización de una ruta en la que 25% o más millas de ingresos se ajuste a otra ruta diferente Reorganización de una ruta en la que el 25% o más de ingresos millas se ajustan a una ruta diferente
- Cambios de 25% o más en horas de ingresos o en millas de ingresos
- 20% o más de los pasajeros necesitan transferir para hacer el viaje actual
- Reducción de 25% o más en la extensión del servicio en la duración del servicio
- Cualquier cambio en tarifa

Póliza de impactos disparejos ⁱ Póliza de Impacto Dispar o Póliza de Consecuencias Dispares

Esta póliza establece el umbral de la Autoridad para determinar cuándo los efectos adversos por los cambios de servicio o tarifa son cargados desproporcionadamente por las poblaciones **minoritarias**. son llevados desproporcionadamente por las poblaciones minoritarias.

HART establece el umbral de impacto disparateo a 15%, lo que significa que un impacto disparateo se produce cuando un servicio propuesto o cambio de tarifa tendría un impacto negativo de 15% o más en las poblaciones minoritarias en comparación con la población en el área de servicio de HART.

HART establece un impacto dispar umbral del 15%, lo que significa que un impacto dispar se produce cuando un servicio propuesto o cambio de tarifa tendría un impacto negativo del 15% o más en las poblaciones minoritarias en comparación con el area de servicio de HART.

Si alguna carga desproporcionada sea descubierta Si una carga desproporcionada se descubre mediante el proceso de revisión del Servicio Título VI, HART adoptará medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos que sean prácticas. HART deberá tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos siempre que sea posible.

*Póliza de Carga Desproporcionada*ⁱⁱ

Esta póliza establece el umbral de la Autoridad para determinar cuando los efectos adversos por los cambios de servicio o tarifa sean cargados desproporcionadamente por las poblaciones de **bajos ingresos**. son llevados desproporcionadamente por las poblaciones de bajos ingresos.

HART establece el umbral de impacto disparateo a 15%, lo que significa que un impacto disparateo se produce cuando un servicio propuesto o cambio de tarifa impactara negativamente la minoría de la población afectada por 15% o más en las poblaciones minoritarias en comparación con la población en el área de servicio de HART.

HART establece un impacto dispar umbral del 15%, lo que significa que un impacto dispar se produce cuando un servicio propuesto o cambio de tarifa afectarían negativamente a la población minoritaria en el más en comparación con el area de servicio de HART.

Si alguna carga desproporcionada sea descubierta mediante el proceso de revisión del Servicio Título VI, HART adoptará medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos que sean prácticas.

Si una carga desproporcionada se descubre mediante el proceso de revisión del Servicio Título VI, HART deberá tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos siempre que sea posible.

Explicación de la metodología de Impacto Disparateo **Dispar y Carga Desproporcionada**

1. **Razonar** Razón fundamental– Las normas de 'error' en la medida de la cantidad de pasajeros del FTA/NTD es más o menos el diez por ciento. Los estándares de 'error' del FTA/NTD en la medida de la cantidad de pasajeros es más o menos el diez por ciento. Un estándar de impacto disparate de más o menos quince por ciento establece una norma que esta afuera y menos exigente que la tasa de error 'normal' para mediciones de FTA/NTD y debería producir respuestas más frecuentes. Un nivel de impacto dispar de más o menos el 15 por ciento establece un estándar que está fuera y menos exigente del error 'normal' de tasa para las mediciones de FTA/NTD y debería producir respuestas más frecuentes.

2. Mediciones y Área de Medición

- a. En rutas locales la zona el área para medir de medición será una zona de amortiguamiento de $\frac{3}{4}$ de milla a lo largo de la ruta impactada o segmento de ruta. $\frac{3}{4}$ milla es la definición del FTA para ambas ambos el área de servicio y zona de ADA servido por rutas locales. El área a medición para medir en rutas expresas será un radio de 2 kilómetros alrededor de todos los estacione y viaje de todos los lotes de estacionamiento en la ruta y un radio de $\frac{3}{4}$ de milla de cualquiera de las paradas principales expresas de de origen AM. Las paradas principales expresas serán determinadas por los datos de pasajeros.
- b. Las calculaciones de población y de la población demográfica se hará mediante el análisis del sistema de información geográfico (GIS). Población y demografía de la población puede ser proporcionado por cualquiera de las siguientes fuentes; Censo de los E.E.U.U. (bloque, tracto o TAZ), La Comisión de Planificación del Condado de Hillsborough, o el American Community Survey o estudios proporcionados por el American Community Survey. Datos demográficos adicionales pueden ser proporcionados por el MPO del Condado de Hillsborough y la Oficina de Economía y Negocios de Investigación (BEBR) en la Universidad de Florida.

Pólizas y Normas en todo el Sistema de Servicio Pólizas y Estándares de Servicio por todo el Sistema

Conforme con los requisitos del Circular del FTA 4702.1B, HART debe establecer y supervisar su funcionamiento bajo Estándares de Servicio cuantitativos y Pólizas de Servicios cualitativos.

Conforme a los requisitos del Circular del FTA 4702.1B, HART debe establecer y supervisar su funcionamiento bajo estándares de servicio cuantitativa y cualitativa de las Pólizas de Servicios.

A. Normas Estándares de Servicio

Modo de Autobús

Estándares

Indicador	Normas	Departamento Responsable de Medición
Carga de Vehículo	125% máximo	Servicio de Planificación
Avances del Vehículo*	Objetivos Normales Mínimo-Metas Mínimas 1/3 mayor de rutas en pasajeros = 30 minutos AM/PM pico 30 minutos mediodía 2nd 1/3rd rutas de pasajeros = 30 minutos AM/PM pico 60 minutos mediodía 3rd 1/3rd rutas de pasajeros = 60 minutos todo el día	Servicio de Planificación
Puntualidad	72% -1 minuto + 5 minutos de los puntos de tiempo programados	Servicio de Planificación
Disponibilidad del Servicio	65% de la población del Condado de Hillsborough dentro de 3/4 de milla de una ruta de autobús	Servicio de Planificación

* Medido de pasajeros moderado como último año fiscal completo
 Medida de pasajeros en el último año fiscal completo

Modo de Paratrásito

Indicador	Estándar	Departamento Responsable de Medición
Carga de Vehículo	100% del máximo	Servicio de Planificación
Avances del Vehículo	NA	Servicio de Planificación
Puntualidad	72% -20 minutos a +20 minutos más de los puntos de tiempo programado	Servicio de Planificación
Disponibilidad del servicio	65% de la población del Condado de Hillsborough dentro del área de servicio.	Servicio de Planificación

Modo Tranvía

Indicador	Estándar	Departamento Responsable de Medición
Carga de Vehículo	100% del máximo	Servicio de Planificación
Avances del Vehículo	Normas Mínimas – 30 minutos todo el día	Servicio de Planificación
Puntualidad	72% -1 minuto a +5 minutos más de los puntos de tiempo programado	Servicio de Planificación
Disponibilidad del Servicio	NA	Servicio de Planificación

B. Pólizas de Servicio

Procedimiento	Estándar	Departamento Responsable de Medición
Distribución de Servicios de Tránsito	Objetivo Mínimo Normal – Objetivo Mínimo estándar Refugios da pasajero en todas las paradas con 20 o más embarques de lunes a viernes medido por los contadores automáticos de pasajeros (APC)*	Planificación de Capital/Servicio de Planificación
Asignación de Vehículo para el Autobuses y Vanes**	Mínima 2-semanas rotación dentro del grupo de tipo de vehículo, exceptuando el servicio de MetroRapid. excepto por el servicio MetroRapid.	Servicio de Planificación
Asignación de Vehículo para Tranvía**	Rotación de 3-días mínimo exceptuando excepto el el auto 'breezer'.	Servicio de Planificación

* APC para el último año fiscal completo

** Excepciones pueden hacerse por razones de mantenimiento

ⁱ Por Circular de FTA 4702.1B:

Impacto disparateo dispar se refiere a una póliza nominalmente neutral o práctica que afecta desproporcionadamente a los miembros de un grupo identificado por raza, color u origen nacional, donde la póliza o práctica del destinatario carece de una justificación legítima substancial y donde existen una o más alternativas que sirvan a los mismos objetivos legítimos pero con menos desproporcionado efecto desproporcionado efecto sobre la base de raza, color, u origen nacional...

La póliza debe establecer un umbral para determinar cuándo los efectos adversos por cambios de [tarifa/]servicio son cargados son llevados desproporcionadamente por las poblaciones minoritarias. El umbral de impacto disparateo dispar define estadísticamente disparidad significativa y puede ser presentado presentado como un porcentaje estadístico de impactos sufridos por las poblaciones

minoritarias en comparación con impactos a cargo de las no-minorías la no minorías. El umbral de impactos disparejos dispar debe ser aplicado de manera uniforme debe ser aplicado uniformemente... y no se puede modificar hasta la próxima presentación del Programa Título VI.

ii Por Circular de FTA 4702.1B:

La póliza debe establecer un umbral para determinar cuándo los efectos adversos por cambios de [tarifa /]servicio son cargados son llevados desproporcionadamente por las poblaciones de bajos ingresos. El umbral de carga desproporcionada define estadísticamente significativa disparidad y puede presentarse como un porcentaje estadístico de poblaciones de bajos ingresos en comparación con impactos cargados por las no poblaciones de bajos ingresos... El umbral de carga desproporcionada debe ser aplicado de debe ser aplicado uniformemente manera uniforme... y no se puede modificar hasta la próxima presentación de programa [Título VI]... En la conclusión del análisis, si el proveedor de tránsito considera que las poblaciones de bajos ingresos soportará soportan una carga desproporcionada por cambio de tarifa [/servicios] propuesto, el proveedor de tránsito debe tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar impactos siempre que sea practico. El proveedor de tránsito debe describir alternativas disponibles para poblaciones de bajos ingresos afectadas por los cambios de tarifa[/servicios].