



**TÍTULO VI NORMAS &
PROCEDIMIENTOS MANUAL**

PARA

**CIUDAD DEL SISTEMA DE
TRÁNSITO ANDERSON**

Actualizado 01 de abril 5, 2014

CIDAD DEL SISTEMA DE TRÁNSITO ANDERSON

TÍTULO VI NORMAS Y POLÍTICAS

Requisitos federales del Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 se han actualizado recientemente por la Administración Federal de Tránsito (FTA) y ahora exigen junta de gobierno de cada gran proveedor de transporte público para aprobar cinco normas y políticas:

- Políticas de Cambio Servicios Mayoristas
- Política Disparate Impacto
- Política carga desproporcionada
- Estándares de todo el sistema de servicio
- Las políticas de servicio de todo el sistema

La primera política define "cambio de servicio importante" como umbral para cuando una agencia llevará a cabo un análisis exhaustivo de los efectos potenciales de cambios en el servicio en las poblaciones protegidas. Para el segundo y tercer políticas, las agencias deben definir umbrales para cuando se darán cuenta que un cambio de tarifas o un cambio de servicio se traducirá en un "impacto dispar" en la población minoritaria o una "carga desproporcionada" en la población de bajos ingresos . Las dos últimas políticas definen las normas y políticas de servicio que se utilizarán para determinar si el servicio y las instalaciones se distribuyen equitativamente entre las minorías y no minorías rutas e instalaciones.

La Major Service Política Cambio, Política impacto desigual y Política impacto desproporcionado atraviesan actualmente la revisión del público a través de una serie de cuatro reuniones públicas celebradas en todo el condado. Información sobre el proceso de Título VI, los procedimientos de queja, y las normas y políticas que se proponen están disponibles en el sitio web de CATS y llamando al número de teléfono de atención al cliente o enviando un correo electrónico una dirección de correo electrónico dedicado.

PARTE 1

PRINCIPALES DE POLÍTICA CAMBIO DE SERVICIO

Todos los grandes aumentos o disminuciones en el servicio de tránsito están sujetas a un Título VI Equity Analysis antes de la aprobación del Directorio del cambio de servicio. Un Análisis de Equidad Título VI completó un cambio importante servicio debe ser presentado a la Junta Directiva para su consideración Distrito de Tránsito del Condado de San Mateo y se incluye en el Programa del Título VI CATS con un registro de las medidas adoptadas por la Junta. Un cambio importante servicio se define como:

Una reducción o aumento del 25 por ciento o más en el total de millas de ingreso de vehículos en servicio en cualquier ruta específica durante un período de una semana.

Los siguientes cambios en el servicio están exentos:

- No se consideran cambios en un servicio en una ruta con menos de 10 viajes totales en un día típico servicio "importante" a menos que el servicio en esa ruta se elimina por completo de cualquier día.
- La introducción o la interrupción del servicio a corto o limitado plazo (por ejemplo, de promoción, demostración, servicio de temporada o de emergencia, o de servicio prestado como la mitigación o de las desviaciones para la construcción u otras actividades similares), siempre y cuando el servicio será / ha sido operado durante no más de doce meses.
- CATS-operados servicio de tránsito que es reemplazado por un modo u operador que presta un servicio con los mismos o mejores Headways, tarifas, opciones de transferencia, espacio de servicio diferente, y se detiene.

PARTE 2

POLÍTICA impacto desigual

Esta política establece un umbral para determinar si una determinada acción tiene un impacto desigual sobre las poblaciones minoritarias. Por TLC Circular 4702.1B:

Impacto desigual se refiere a una política aparentemente neutral o práctica que afecta desproporcionadamente a miembros de un grupo identificado por su raza, color, u origen nacional, donde la política o la práctica del destinatario carece de una justificación legítima sustancial y donde no existe una o más alternativas que sirvan a la mismos objetivos legítimos, pero con menos efectos desproporcionados sobre la base de raza, color u origen nacional ...

La política debe establecer un umbral para determinar si los efectos adversos de la [tarifa /] cambios en el servicio afectan desproporcionadamente a las poblaciones minoritarias. El umbral de impacto desigual define estadísticamente significativa disparidad y se puede presentar como un porcentaje estadístico de los impactos a cargo de los grupos minoritarios en comparación con los impactos a cargo de las poblaciones no minoritarias. El umbral de impacto desigual se debe aplicar de manera uniforme ... y no puede ser alterado hasta la próxima presentación Programa del Título VI.

En el curso de la realización de un VI Equity Analysis Título, CATS deben analizar cómo la acción propuesta tendría un impacto minoría en comparación con la población no minoritarios. En el caso de la acción propuesta tiene un impacto negativo que afecta a las minorías más que las no minorías con una disparidad que excede el umbral Disparate Impacto adoptado, o que beneficie a las no minorías más de las minorías, con una disparidad que excede el umbral Disparate Impacto adoptada, CATS debe evaluar si hay una alternativa que tiene un impacto más equitativo. De lo contrario, los gatos deben tomar medidas para mitigar el impacto de las medidas propuestas en la población de la minoría afectada y demuestran que un propósito comercial legítimo no puede llevarse a cabo de otra forma y que el cambio propuesto es la alternativa menos discriminatoria.

El Umbral Disparate impacto para determinar si los efectos adversos de un cambio importante servicio (tal como se define en la primera parte de este documento) o un ajuste de tarifa se establece en el 20 por ciento basado en el impacto acumulativo del servicio propuesto y / o cambios en las tarifas. Este umbral se aplica a la diferencia de los efectos a cargo de los grupos minoritarios en comparación con los mismos impactos soportados por las poblaciones no minoritarios.

PARTE 3

POLÍTICA carga desproporcionada

Esta política establece un umbral para determinar si una acción determinada tiene una carga desproporcionada a las poblaciones de bajos ingresos en comparación con la población no de bajos ingresos. La Política carga desproporcionada se aplica sólo a las poblaciones de bajos ingresos que no son también las poblaciones minoritarias. Por TLC Circular 4702.1B:

La política debe establecer un umbral para determinar si los efectos adversos de la [tarifa /] cambios en el servicio afectan desproporcionadamente a las poblaciones de bajos ingresos. El umbral de carga desproporcionada define disparidad estadísticamente significativo y se puede presentar como un porcentaje estadístico de impacto a cargo de los sectores de bajos ingresos, en comparación con los efectos que nacen por las poblaciones no bajos ingresos El umbral de carga desproporcionada debe aplicarse de manera uniforme ... y no puede ser alterado hasta la próxima presentación del programa [Título VI] Al concluir el análisis, si el proveedor de tránsito descubre que las poblaciones de bajos ingresos serán soportar una carga desproporcionada de la tarifa propuesto [/ servicio] cambio, el proveedor de tránsito deberá tomar medidas para evitar, minimizar o mitigar los impactos donde practicable. El proveedor de tránsito debe describir las alternativas disponibles para las poblaciones de bajos ingresos afectados por la tarifa de servicio [/] cambios.

El CATS desproporcionada carga Umbral para determinar si los efectos adversos de un cambio importante servicio (tal como se define en la primera parte de este documento) o un ajuste de tarifa se establece en el 20 por ciento basado en el impacto acumulativo del servicio propuesto y / o cambios en las tarifas . Este umbral se aplica a la diferencia de los efectos a cargo de las poblaciones de bajos ingresos en comparación con los mismos impactos soportados por las poblaciones no de bajos ingresos.

PARTE 4

Los estándares de servicio en todo el sistema

De conformidad con los requisitos establecidos en (TLC) GATOS 4702.1B circulares La Administración Federal de Tránsito debe establecer y monitorear su desempeño conforme a las Normas de Servicio y Políticas de Servicio cuantitativos cualitativos. Estos estándares de servicio incluidas en este documento se utilizan para desarrollar y mantener el servicio de transporte de ruta fija eficiente y eficaz. En algunos casos, estas normas difieren de las normas utilizadas por CATS para otros fines.

El TLC requiere que todos los proveedores de transporte de ruta fija de transporte público para el desarrollo de estándares cuantitativos para los indicadores siguientes. Individuales proveedores de transporte público establecen estas normas; Por lo tanto, estas normas se aplicarán a cada organismo individual más que en toda la industria del transporte:

- A. Carga de vehículo
- B. Headways Vehículo
- C. de puntualidad
- D. Disponibilidad del servicio

A. CARGA DEL VEHÍCULO

Factor de carga del vehículo se describe como sigue por TLC Circular 4702.1B:

Carga del vehículo se puede expresar como la relación de pasajeros para el número total de asientos en un vehículo. Por ejemplo, en un autobús de 40 asientos, una carga de vehículos de 1,3 significa que todos los asientos están ocupados y hay aproximadamente 12 pasajeros de pie. Un estándar de la carga del vehículo se expresa generalmente en términos de pico y horas no pico. Los proveedores de tránsito que operan múltiples modos de transporte deben describir las normas específicas de la carga del vehículo para el pico y no pico para cada modo de ruta fija de servicio de tránsito (es decir, autobús, autobús expreso, autobús de tránsito rápido, el tren ligero, el metro, cercanías ferrocarril, los transbordadores de pasajeros, etc, según sea el caso), ya que la norma puede ser diferente según el modo.

CATS calcula el factor de carga del vehículo, dividiendo la carga media de pasajeros pico en cada ruta por el número de asientos en el tipo de bus suele asignados a esa ruta. Factor de carga del vehículo es monitoreado regularmente para asegurar la comodidad del cliente y para determinar si la capacidad adicional debe agregarse a los viajes específicos o rutas basadas en el cambio de los patrones de demanda. Todas ruta fija utilizan un bus de 22 pasajeros con una carga del vehículo de 1.3 con tendrían 6 pasajeros de pie a plena capacidad.

B. VEHÍCULO AVANZAR

Avance del vehículo se describe como sigue por TLC Circular 4702.1B:

Avance del vehículo es la cantidad de tiempo entre dos vehículos que se desplazan en la misma dirección en una línea determinada o combinación de líneas. Un avance más corto corresponde a un servicio más frecuente. Intervalos entre vehículos se miden en minutos (por ejemplo, cada 15 minutos); la frecuencia del servicio se mide en vehículos por hora (por ejemplo, cuatro autobuses por hora). Headways y frecuencia de servicio son indicaciones generales sobre el nivel de servicio prestado a lo largo de una ruta. Avance del vehículo es uno de los componentes de la cantidad de tiempo de viaje invertido por un pasajero para llegar a su / su destino. Un estándar avanzado vehículo se expresa generalmente para el pico y el servicio fuera de horas punta como un incremento de tiempo (por ejemplo, el pico: cada 15 minutos, y fuera de pico: cada 30 minutos). Los proveedores de tránsito pueden establecer diferentes normas house taladro vehículo para los diferentes modos de servicio de tránsito. Un estándar avanzado vehículo puede establecer una frecuencia mínima de servicio por área en base a la densidad de población. Por ejemplo, el servicio en intervalos entre picos de 15 minutos y de 30 minutos Headways no pico podría ser el estándar para las rutas que cubren las partes más densamente pobladas de la zona de servicio, mientras que los intervalos entre picos de 30 minutos y de 45 minutos Headways no pico podría ser la norma en las zonas menos densamente pobladas. Normas Headway también suelen deberse a que la carga del vehículo. Por ejemplo, un nivel de servicio puede afirmar que Headways vehículos se mejorarán primero en las rutas que exceden el estándar del factor de carga o en las rutas que tienen los factores de carga más altos.

Todos CATS rutas fijas tienen avances de una hora. Cada ruta sale de la terminal de autobuses en el centro de Anderson sobre la hora y regresa aproximadamente a las 50 después de la hora. La ruta se repite cada hora y sólo un autobús sale cada ruta cada hora.

C. de puntualidad

De puntualidad se describe como sigue por TLC Circular 4702.1B:

Desempeño en puntualidad es una medida de carreras terminadas en la fecha prevista. Este criterio debe primero definir lo que se considera "a tiempo". Por ejemplo, un proveedor de tránsito puede considerar aceptable si un vehículo completa una ejecución programada entre cero y cinco minutos más tarde en comparación con el horario establecido. Desempeño a tiempo puede ser medido contra orígenes de rutas y destinos solamente, o en contra de los orígenes y destinos, así como puntos de tiempo especificado en la ruta. Algunos proveedores de tránsito establecen un estándar de puntualidad que prohíbe los vehículos de correr temprano (es decir, antes de lo previsto), mientras que otros permiten que los vehículos funcionen temprana dentro de una ventana de tiempo determinado (por ejemplo, hasta cinco minutos antes de lo previsto). Un nivel aceptable de rendimiento se debe definir (expresado como un porcentaje). El porcentaje de carreras de todo el sistema o en una ruta o una línea en particular dentro de la norma completado debe ser calculado y medido con el nivel de rendimiento del sistema. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podría definir la puntualidad como el 95 por ciento de todo se ejecuta en todo el sistema o en una ruta o línea particular completado dentro de la ventana permitido "a tiempo".

Un autobús está decidido a llegar tarde si se aparta de su programada "punto temporal" tres o más minutos después de la hora de publicación. Los autobuses son considerados temprana si se apartan de un punto de tiempo publicado uno o varios minutos antes de antes de la salida programada. Objetivo CATS 'para estar en tiempo,

al menos, el 85 por ciento de las veces lo es. GATOS personal supervisor monitorea periódicamente el desempeño a tiempo y aconseja a los operadores que consistentemente fallan en cumplir con los estándares de puntualidad que están dentro de su control. Las discusiones con los operadores de autobuses también se utilizan para identificar problemas de programación de vehículos que se corrigen a través de cambios en el servicio.

D. DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO

La disponibilidad del servicio de acceso / tránsito se describe como sigue por TLC Circular 4702.1B:

La disponibilidad del servicio es una medida general de la distribución de las rutas dentro de la zona de servicio de un proveedor de tránsito. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podría establecer un estándar de servicio para distribuir las rutas de tal manera que un porcentaje determinado de todos los residentes en el área de servicio están a un cuarto de milla a pie del servicio de autobús o una media milla a pie del servicio de tren. Un estándar también podría indicar la distancia máxima entre las paradas o estaciones. Estas medidas relacionadas con la cobertura y la Parada / estación distancias también pueden variar según la densidad de población. Por ejemplo, en las zonas más densamente pobladas, el estándar para la distancia de parada de autobús puede ser una distancia más corta de lo que sería en las zonas menos densamente pobladas, y el porcentaje de la población total dentro de un un cuarto de milla a pie de las rutas o líneas podrían ser mayor en las zonas más densamente pobladas de lo que sería en las zonas menos densamente pobladas. Servicio de trenes de cercanías o de servicio de transbordadores de pasajeros estándares de disponibilidad podrían incluir un umbral de residentes dentro de una cierta distancia en coche, así como a poca distancia de las estaciones o el acceso a la terminal.

Bus meta CATS 's es asegurar el 60 por ciento de los residentes de la ciudad viven a una milla y media de una ruta de autobús. GATOS No tiene paradas designadas como pasajeros son recogidos en cualquier lugar a lo largo de la ruta. Servicio de CAT es particularmente fuerte en las comunidades con minoría significativa y las poblaciones de bajos ingresos. Acceso de Tránsito se determina mediante la asignación de todas las rutas de bus activos dentro del sistema y luego calcular la población dentro de una milla y media radios de dichas rutas. Esta información es luego comparada con la población total de la ciudad.

PARTE 5

Las políticas de servicio de todo el sistema

El TLC requiere que los proveedores de transporte de ruta fija para desarrollar una política para cada uno de los siguientes indicadores de servicio. Los proveedores de tránsito también pueden optar por establecer políticas de indicadores adicionales. Las siguientes políticas en todo el sistema difieren de los estándares de servicio en cuanto a que no se basan necesariamente en satisfacer un umbral cuantitativo, pero los resultados de la evaluación y no cualitativa:

- Asignación A. Vehículo
- Servicios B. Tránsito

A. ASIGNACIÓN DEL VEHÍCULO

Asignación de vehículos se describe como sigue por TLC Circular 4702.1B:

Asignación de vehículo se refiere al proceso por el cual los vehículos de transporte se ponen en servicio en los depósitos y en las rutas en todo el sistema del proveedor de tránsito. Políticas para la asignación de vehículos pueden estar basadas en la edad del vehículo, donde la edad sería un indicador de estado. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podría establecer una política para asignar los vehículos a los depósitos a fin de que la edad de los vehículos en cada depósito no sea superior a la media de todo el sistema. La política también podría estar basado en el tipo de vehículo. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podrán fijar una política para asignar los vehículos con más capacidad a las rutas con mayor número de usuarios y / o durante los períodos pico. La política también podría estar basado en el tipo de servicio ofrecido. Por ejemplo, un proveedor de tránsito podrán fijar una política para asignar los tipos específicos de vehículos de expresar o de servicios de cercanías. Los proveedores de tránsito que despliegan los vehículos equipados con la tecnología diseñada para reducir las emisiones podrían optar por establecer una directiva de cómo se implementarán estos vehículos en toda la zona de servicio.

CATS sólo tiene un tipo de bus disponibles en las rutas fijas. Los autobuses son todos cab trabajos de tipo medio de 32 pies a través de buses. Ellos son los 22 vehículos de pasajeros. Todos los autobuses tienen el mismo nivel de servicios disponibles para los jinetes.

B. SERVICIOS DE TRÁNSITO

Servicios de tránsito se describen a continuación por TLC Circular 4702.1B:

Servicios de tránsito se refieren a los elementos de confort, conveniencia y seguridad que están disponibles para el público en general a caballo. Proveedores de transporte de ruta fija deben establecer una política para asegurar una distribución equitativa de los servicios de tránsito en todo el sistema. Los proveedores de tránsito pueden tener políticas diferentes para los distintos modos de servicio que prestan. Las políticas en este ámbito frente a la forma en que estos servicios se distribuyen dentro de un sistema de transporte, y la forma de su distribución determina si los usuarios de transporte tienen el mismo acceso a estos servicios. Esto ... no está destinado a influir en las decisiones de financiación de los servicios de tránsito. Más bien, este ... se aplica después de un proveedor de tránsito ha decidido financiar una amenidad.

Servicios de tránsito se distribuyen sobre una base de todo el sistema. Servicios de tránsito incluyen refugios. La ubicación de los servicios de tránsito se determina por factores como la cantidad de pasajeros, las peticiones individuales, y las recomendaciones del personal.