

Análisis de Equidad de Tarifas y Servicios CTDOT 2023

Departamento de Transporte de Connecticut

Borrador - Septiembre 18, 2023



Resumen Ejecutivo del Análisis de Equidad de Tarifas y Servicios

De acuerdo con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y la Circular 4702.1B del Título VI de la Administración Federal de Tránsito (FTA), el Departamento de Transporte de Connecticut (CTDOT) lleva a cabo un Análisis de Equidad de Tarifas y Servicio (SAFE) en cualquier momento en que haya cambios de tarifas o cambios importantes en el servicio se proponen para garantizar que los cambios no afecten injustamente a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, según lo define la Circular del Título VI del FTA.

CTDOT analizó los cambios propuestos en el servicio de autobuses y trenes para 2023 para determinar si cumplían con los criterios de un cambio de servicio importante según el Programa Título VI del CTDOT FTA. Estos cambios propuestos incluyen:

- Cambios de horario propuestos en Shore Line East, Metro-North New Haven Line, New Canaan Line y Danbury Line
- Cambios de horario propuestos para el servicio de autobuses de CTtransit

Los elementos adicionales analizados en este Análisis de Equidad de Tarifas y Servicios incluyen:

- Aumento propuesto a las tarifas ferroviarias en la Línea New Haven del Metro-North Railroad y sus ramales, Shore Line East y Hartford Line.
- Reintroducción de tarifas en los autobuses de CTtransit

Se consideró que los cambios propuestos en el servicio de Shore Line East y los cambios propuestos en el servicio de autobús de CTtransit excedían los umbrales de los criterios de cambio importante de servicio y se analizaron los impactos de acuerdo con la política del Título VI de CTDOT.

Metodología de Análisis de Acciones

El Programa CTDOT FTA Título VI describe las políticas de cambios importantes en el servicio, impacto dispar y carga desproporcionada de la agencia, así como la forma en que CTDOT realiza análisis SAFE. Se analizaron los principales cambios de servicio propuestos para los servicios de tren y autobús y todos los cambios de tarifas para determinar si habría impactos dispares para las poblaciones minoritarias o cargas desproporcionadas para las poblaciones de bajos ingresos.

Cambios en el Sistema Ferroviario de Connecticut

Cambios Propuestos en el Servicio Ferroviario

El presupuesto bipartidista adoptado a principios de este año incluía una reducción de fondos para el servicio ferroviario de pasajeros Metro-North Railroad (MNR) y Shore Line East (SLE), por lo que se proponen nuevos horarios para ambos servicios para lograr los objetivos presupuestarios establecidos por la legislatura y más estrechamente. alinearse con los niveles actuales de pasajeros y patrones de viaje. La siguiente tabla ilustra cómo se compara el número

de pasajeros actual en la línea MNR New Haven y los ramales y en Shore Line East En lo que Va del Año (Junio de 2023) en comparación con los niveles de número de pasajeros anteriores a Covid (2019).

Tabla 1: Cambio Porcentual en el Número de Pasajeros por Línea Ferroviaria (2023 en lo que va del Año Frente a 2019)

Cambio Porcentual	Metro-North Railroad				CTrail
	Línea Principal	New Canaan	Danbury	Waterbury	Shore Line East
2023 YTD vs. 2019	-31.9%	-45.19%	-49.6%	-2.9%	-68.2%

- Se propone reducir el servicio de Lunes a Jueves en la Línea New Haven de 239 trenes a 237 trenes por día.
- Se propone reducir el servicio de los Viernes en la Línea New Haven de 241 trenes a 233 trenes por día.
- Se propone reducir el servicio en la semana en la Línea New Canaan de 41 trenes a 39 trenes por día.
- Se propone reducir el servicio en la semana en la Línea Danbury de 28 trenes a 26 trenes por día.
- Se propone reducir el servicio en la semana en Shore Line East de 23 trenes a 16 trenes por día.

Cambios Propuestos en las Tarifas Ferroviarias

Las tarifas son fundamentales para la capacidad de CTDOT y sus proveedores de servicios de operar un sistema de transporte seguro y confiable, al tiempo que ayudan a soportar los costos crecientes. Para abordar la pérdida de ingresos por tarifas, CTDOT propone aumentar las tarifas de los servicios de Metro-North Railroad en Connecticut, Shore Line East y Hartford Line.

Cada línea ferroviaria experimentaría un aumento porcentual ligeramente diferente debido a la necesidad de aumentar las tarifas de ida en incrementos de 25 centavos. El aumento de tarifa promedio colectivo propuesto para cada medio de tarifa en toda la red ferroviaria estatal se presenta a continuación (Tabla 2 – Tabla 4):

Tabla 2: Cambios en la Tarifa Promedio del Ferrocarril Metro-North

Metro-North New Haven Line		
Tarifa Media	Tarifa Promedio Actual	Nueva Tarifa Promedio
Una Ida - Pico	\$7.14	\$7.60
Una Ida Fuera de Horas Pico	\$6.73	\$7.15
Mitad de Precio Una Ida – Temporada Pico	\$3.61	\$3.75
Escuela Mensual	\$102.30	\$95.83
Semanal	\$47.78	\$49.58
Pico de 10 Viajes	\$63.23	\$67.19
10 Viajes Fuera de Pico	\$57.25	\$60.80

10 Viajes Adulto Mayor/Discapacitado	\$35.17	\$37.54
Promocion Mensual	\$137.44	\$142.98
Tarifa Promedio Precio Medio	\$51.18	\$52.49

Tabla 3: Cambios en la Tarifa Promedio de Shore Line East

Shore Line East			
Tarifa Media	Trafia Promedio Actual	Nueva Promedio	Tarifa
Una Ida	\$4.91		\$5.17
Descuento de Una Ida	\$2.39		\$2.44
10 Viajes	\$39.29		\$41.36
Desuento de 10 Viajes	\$24.20		\$25.85
Mensual	\$103.13		\$108.56
Autobus Mensual Plus	\$113.13		\$118.56
Escuela Mensual	\$69.07		\$69.07
Unirrail	\$33.89		\$35.26
Tarifa Promedio Precio Medio	\$48.75		\$50.78

Tabla 4: Cambios en la Tarifa Promedio de Hartford Line

Hartford Line			
Tarifa Media	Trafia Promedio Actual	Nueva Promedio	Tarifa
Uda Ida	\$5.88		\$6.13
Descuento de Una Ida	\$2.89		\$3.00
A bordo de ida	\$8.88		\$9.13
Semanal	\$38.29		\$39.88
10 Viajes	\$47.07		\$49.00
Desuento de 10 Viajes	\$28.93		\$30.63
Mensual	\$123.56		\$128.63
Escuela Mensual	\$88.26		\$88.26
Unirrail	\$57.26		\$59.55
Tarifa Promedio Precio Medio	\$44.56		\$46.02

Cambios Propuestos por CTtransit en el Sistema de Autobuses

El presupuesto bipartidista adoptado a principios de este año incluía un aumento en la financiación del servicio de autobuses en Connecticut. El objetivo de la expansión es brindar un mejor acceso a empleos, capacitación y educación al brindar un servicio que opere más tarde y los siete días de la semana. El Análisis de Equidad de Servicio y Tarifas incluye una nueva ruta

propuesta en la División Hartford, dos nuevas rutas propuestas en la División CTtransit New Haven y mejoras propuestas a las frecuencias de servicio en dos rutas CTfastrak.

Además, se proponen cambios en ocho rutas de la División CTtransit Hartford para alinearse mejor con la demanda de pasajeros y promover la eficiencia. Los tipos de cambios de servicio propuestos en estas ocho rutas incluyen disminución de la frecuencia del servicio, reestructuración de rutas y eliminación de rutas con servicio de reemplazo.

Cambios de Servicio Propuestos por la División de Hartford

- **Hartford dash Shuttle.** Para alinear mejor la demanda de pasajeros con el servicio programado, se propone que el Dash Shuttle haga la transición de un horario de Lunes a Viernes a un horario de Jueves a Domingo, operando de 8 AM. a 10 PM., con servicio los Lunes, Martes y Miércoles para eventos especiales.
- **45X – Berlin Turnpike Flyer.** Se propone suspender el servicio en esta ruta con un servicio de reemplazo proporcionado por CTfastrak Ruta 125.
- **47B – Berlin Turnpike.** Se propone suspender el servicio en esta sucursal. El servicio a lo largo de Prospect Street en Wethersfield sería reemplazado por un servicio alternativo limitado proporcionado por la ruta 61 – Broad Street. El servicio a lo largo de Berlin Turnpike lo proporcionaría CTfastrak Ruta 125.
- **69 – Capitol Avenue.** Se propone redireccionar el servicio en esta ruta para operar a través de Fenn Road y la estación CTfastrak Cedar Street, terminando en el Newington Veteran's Hospital en todo momento. El servicio de reemplazo a Willard Avenue y Berlin Turnpike sería proporcionado por la propuesta CTfastrak Ruta 125.
- **907 – Newington Express.** Se propone discontinuar el servicio en la Ruta 907. El servicio entre Newington Park & Ride y el centro de Hartford de Lunes a Viernes sería proporcionado por la propuesta CTfastrak Ruta 125.
- **923 – Bristol Express.** Dado el regreso limitado del número de pasajeros a la Ruta 923, así como la cobertura geográfica similar proporcionada por la Ruta 102, se propone suspender el servicio en la Ruta 923.

Servicio de Alimentación CTfastrak Propuesto Cambios de Servicio Propuestos

- **102 – Hartford/ New Britain /Bristol.** En Bristol, se propone suspender el servicio en la Ruta 102 de CTfastrak a lo largo de la parte de la autopista CT 72 entre Todd Street y Forestville Avenue.

Todos los viajes se redireccionarían para operar a lo largo de Pine Street haciendo paradas locales en ambas direcciones, estableciendo un servicio de doble sentido a Forestville Commons. No se propone cambiar el nivel de servicio en la Ruta 102.

- **125 – Hartford-Berlin Turnpike.** CTfastrak Ruta 125 es una nueva ruta de autobús propuesta que operaría entre el centro de Hartford y Berlin Turnpike. Los autobuses saldrían de Main Street en el centro de Hartford, darían servicio a Union Station y luego operarían a través de la vía guía CTfastrak, haciendo todas las paradas hasta la estación Newington Junction.
- **140 – CCSU Connector.** Debido a la baja utilización y la disponibilidad de servicios alternativos que unen múltiples estaciones de CTfastrak con el campus de CCSU, incluidas las Rutas 128, 144 y 507, se propone discontinuar el servicio en la Ruta 140. En cambio, el servicio a Fenn Road se brindaría de Lunes a Viernes y los Sábados por la Ruta 69.
- **144 – Wethersfield/Westfarms.** Para brindar a los clientes una experiencia de viaje más conveniente y confiable, se propone reducir los intervalos entre semana en la Ruta 144 de 60 minutos a 40 minutos durante los períodos pico y base.
- **153 – Elmwood/Copaco.** Para brindar a los clientes una experiencia de viaje más conveniente y confiable, se propone reducir los intervalos entre semana en la ruta de 60 minutos a 40 minutos durante los períodos pico y base.

Además, se propone desviar la Ruta 153 a través de Albany Avenue y Bloomfield Avenue en West Hartford para restablecer el servicio al campus de la Universidad de Hartford.

Cambios de Servicio Propuestos por la División de New Haven

- **216 – Northford/Wallingford/Meriden.** CTtransit Ruta 216 es una nueva ruta de autobús propuesta que operaría entre New Haven y Meriden.
- **262 – Orange Business District.** CTtransit Ruta 262 es una nueva ruta de autobús propuesta que operaría entre New Haven y Milford.

Cambios en las Tarifas de Autobús

Durante las primeras etapas de la pandemia de COVID-19, CTDOT suspendió las tarifas de CTtransit mientras implementaba medidas de seguridad específicas de COVID-19, como abordar por la puerta trasera. CTtransit es el servicio de autobús propiedad de CTDOT que opera en varias áreas metropolitanas de Connecticut. Luego, las suspensiones de tarifas se extendieron en 2022

como parte del proyecto de ley estatal de suspensión del impuesto a la gasolina. A medida que la pandemia disminuyó y las condiciones económicas y las medidas de seguridad cambiaron, CTDOT restableció el cobro de tarifas después de un período de 12 meses sin tarifas. Según las directrices federales, es necesario analizar el restablecimiento de las tarifas después de un período sin tarifa. Como resultado, CTDOT realizó un análisis de equidad de tarifas al reanudar el cobro de tarifas para determinar si hubo un impacto desigual en las minorías¹ o una carga desproporcionada en las poblaciones de bajos ingresos² como se define en el Programa del Título VI del CTDOT.

Tras el restablecimiento de las tarifas para todos los tipos de boletos, la tarifa promedio de costo medio para los clientes en general, los clientes minoritarios pagan un 2.4% menos que los clientes en general y los clientes de bajos ingresos pagan un 7.2% menos que los clientes en general.

Análisis de Servicios y Tarifas: Hallazgos y Alternativas

Hallazgos del Sistema Ferroviario

A continuación se presenta un resumen de los resultados del análisis del umbral de cambios de los principales servicios ferroviarios y los cambios de tarifas:

- **Línea New Haven - no alcanzó el umbral para un cambio importante en el servicio**, por lo que no se requirió ningún análisis de equidad.
- **New Canaan Line - no alcanzó el umbral para un cambio importante en el servicio**, por lo que no se requirió ningún análisis de equidad.
- **Línea Danbury - no alcanzó el umbral. No hubo cambios importantes en el servicio**, por lo que no se requirió ningún análisis de equidad.
- **Shore Line East: cumplió con el umbral para un Cambio Importante en el Servicio**, por lo que se requirió un análisis de equidad

Impactos del Cambio de Tarifa Propuesto por Línea Ferroviaria Individual

Se realizó una evaluación de los cambios de tarifas individuales en cada línea.

¹ El Departamento de Transporte de los Estados Unidos define a las minorías como personas que se identifican como Indígenas Americanos y Nativos de Alaska, Asiáticos, Negros o Afroamericanos, Hispanos o Latinos, y Nativos de Hawái y Otras Islas del Pacífico.

² La definición de “bajos ingresos” es un ingreso familiar declarado equivalente al 150% del umbral de pobreza o menos. La línea de pobreza es una escala móvil que ajusta la línea de pobreza al número de personas que viven en un hogar determinado. Este análisis utilizó las Pautas Federales de Pobreza de EE. UU. identificadas por el Departamento de Salud y Servicios Humanos (HHS).

Cambio de Tarifa del Ferrocarril Metro-North

El cambio porcentual para cada tipo de cliente de Metro-North Railroad mostró que todos los clientes, una vez ajustados por los tipos de tarifa utilizados, experimentarían un aumento del 5.86 % en el precio medio de la tarifa media, los clientes minoritarios experimentarían un aumento del 5.74 % en la tarifa media media El precio medio y los clientes de bajos ingresos experimentarían un incremento del 5.91% en la tarifa media de precio medio. Dado que la diferencia entre todos los clientes y las minorías es del 0.12%, la diferencia entre todos los clientes y los clientes de bajos ingresos es del -0,05% (valores que están muy por debajo del umbral del 10% exigido por el CTDOT), no se encontró ningún impacto dispar o carga desproporcionada en la Línea New Haven.

Cambio de Tarifa de la Línea Hartford

El cambio porcentual para cada tipo de cliente de Hartford Line, una vez ajustado por los tipos de tarifa utilizados, mostró que todos los clientes experimentarían un aumento del 4.06 % en la tarifa promedio, los clientes minoritarios experimentarían un aumento del 4.07 % en la tarifa promedio de precio medio y bajo. Los clientes de renta experimentarían un incremento del 4.04% en el precio medio de la tarifa media. Dado que hay una diferencia del 0.01% entre todos los clientes y las minorías y una diferencia del -0.02% entre todos los clientes y los clientes de bajos ingresos (valores que están muy por debajo del umbral del 10% exigido por el CTDOT), no se encontró ningún impacto dispar o carga desproporcionada en la Línea Hartford.

Cambio de Tarifa de Shore Line East

El cambio porcentual para cada tipo de cliente de Shore Line East, una vez ajustado por los tipos de tarifa utilizados, muestra que todos los clientes experimentarían un aumento del 4.95 % en la tarifa promedio, los clientes minoritarios experimentarían un aumento del 5.07 % en la tarifa promedio de precio medio y bajo. -Los clientes de bajo recursos experimentarían un incremento del 5.05% en el precio medio de la tarifa media. Dado que hay una diferencia del 0.12 % entre todos los clientes y las minorías y una diferencia del 0.11 % entre todos los clientes y los clientes de bajos ingresos (valores que están muy por debajo del umbral del 10 % exigido por el CTDOT), no se encontró ningún impacto dispar o carga desproporcionada en Shore Line East.

Impactos del Cambio de Tarifa Propuesto para todas las Líneas Ferroviarias Individuales Combinadas (Paquete Completo)

Los datos de Metro-North Railroad, Hartford Line y Shore Line East se combinaron y ponderaron en función de su número total de pasajeros anual estimado.

- El análisis de cambio porcentual reveló que el cambio, luego del aumento de tarifas, para los pasajeros de minorías y de bajos ingresos fue de 5.73% y 5.86% respectivamente.

- En comparación con todos los clientes, la diferencia para los clientes minoritarios fue aproximadamente un 0.12 % por debajo del aumento promedio general.
- Comparado con todos los clientes y la diferencia para los clientes de bajos ingresos fue un 0.02% por encima del incremento general.

Debido a que estas diferencias están por debajo del umbral de impacto dispar o carga desproporcionada del 5%, el análisis concluyó que los cambios de tarifas propuestos para el paquete completo no tuvieron un impacto dispar en las minorías ni una carga desproporcionada en las poblaciones de bajos ingresos.

Alternativas de Mitigación del Sistema Ferroviario

No se encontró ningún impacto dispar o carga desproporcionada como resultado de los cambios propuestos en el servicio SLE; por lo tanto, no se deben considerar mitigaciones ni alternativas.

Hallazgos del Sistema de Autobuses

Hallazgos de Cambios Propuestos en el Servicio de Autobús

La eliminación propuesta de la Ruta 907 resultó en un impacto dispar para las poblaciones minoritarias.

El cambio propuesto en la frecuencia del servicio en el Hartford Dash Shuttle resultó en un impacto dispar para las poblaciones minoritarias y una carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos.

Reintroducción de los Resultados de Tarifas de Autobús

La diferencia porcentual en el precio de tarifa promedio entre los clientes generales de CTtransit y los clientes minoritarios fue del -3.2 %, lo que significa que los pasajeros minoritarios pagan un promedio de \$0.56 menos por tarifa promedio promedio que la base general de clientes de CTtransit. La diferencia porcentual en el precio de la tarifa promedio entre todos los clientes y los clientes de bajos ingresos fue del -8.2 %, lo que significa que los pasajeros de bajos ingresos pagan un promedio de \$1.45 menos por tarifa promedio media que todos los clientes de CTtransit.

La diferencia porcentual entre los clientes en general y los clientes minoritarios cayó por debajo del umbral de impacto dispar del 10%. De manera similar, la diferencia porcentual entre los clientes en general y los clientes de bajos ingresos cayó por debajo del umbral de carga desproporcionada del 10%.

Alternativas de Mitigación del Sistema de Autobuses

La Ruta 907 es un servicio de cercanías con viajes por la mañana desde Newington Park and Ride hasta el centro de Hartford y viajes por la tarde desde Hartford de regreso a Park and Ride. Se propone que CTfastrak Route 125 proporcione el servicio entre Newington Park & Ride y el centro de Hartford en días de semana.

Para alinear mejor la demanda de pasajeros con el servicio programado, se propone que el Dash Shuttle haga la transición de un horario de Lunes a Viernes a Jueves a Domingo. Los Lunes, Martes y Miércoles, se propone que CTfastrak Route 125 proporcione un servicio de reemplazo a lo largo de la ruta rápida.

Medidas de mitigación de tarifas de autobús

No se encontró ningún impacto dispar o carga desproporcionada, por lo tanto, no se deben considerar mitigaciones ni alternativas.