



Resumen ejecutivo:

Análisis de equidad de tarifas y servicios para las tarifas propuestas para el CTrail de la Línea Hartford.

En mayo de 2018, el Departamento de Transporte de Connecticut (Connecticut Department of Transportation, CTDOT) presentará el nuevo servicio de ferrocarril, conocido como el CTrail de la Línea Hartford. CTrail y Amtrak brindarán un servicio de trenes en la vía ferroviaria entre New Haven, Connecticut y Springfield, Massachusetts. El servicio actual de Amtrak no se verá reducido por el CTrail de la Línea Hartford. De hecho, cuando el CTrail de la Línea Hartford inicie sus servicios, Amtrak también aumentará sus servicios de trenes en la línea ferroviaria.

Este análisis de equidad de tarifas y servicios (Service and Fare Equity, SAFE) evalúa el nuevo servicio de trenes de la Línea Hartford y las tarifas para los trenes propuestas para determinar si el servicio y las tarifas tendrán un “impacto desigual” en las poblaciones minoritarias o si colocarán una “carga desproporcionada” en las poblaciones de bajos ingresos con base en las Políticas de Impacto Desigual y Carga Desproporcionada del CTDOT.

El servicio del CTrail de la Línea Hartford propone brindar ocho (8) viajes de ida y vuelta cada día de semana entre New Haven y Hartford y todas las paradas intermedias. Esto representa un total de 16 viajes adicionales en una sola dirección entre New Haven y Hartford, Connecticut. Tres (3) de los viajes de ida y vuelta anteriormente mencionados seguirán hasta Springfield, incluyendo todas las paradas intermedias, lo que representa un total de seis (6) viajes adicionales en una sola dirección a lo largo de este segmento de la línea.

Adicionalmente, Amtrak seguirá realizando sus seis (6) viajes de ida y vuelta actuales y añadirá tres (3) viajes de ida y vuelta adicionales entre New Haven y Springfield en 2018.

La combinación de los trenes de CTrail y Amtrak brindará 17 viajes de ida y vuelta cada día de la semana.

Análisis de equidad de servicios

La evaluación de la equidad de servicios se basó en la proporción de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en cada área de servicio de las estaciones. El área de servicio de una estación consiste en un área propuesta de 2.5 millas de radio alrededor de cada estación. La proporción de las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en cada área de servicio de las estaciones se tabuló individualmente. Si la proporción de residentes minoritarios o de bajos ingresos de un área de alguna estación excede el promedio de todo el sistema, se designó como un Área de Estación Minoritaria y/o de Bajos Ingresos. New Haven, Hartford y Springfield alcanzaron el límite de residentes minoritarios y de bajos ingresos y se les designó como Áreas



de Estación de Minorías y Bajos Ingresos.

El siguiente cuadro indica el número de viajes semanales para cada estación:

Paradas de estación de 2018	*New Haven (Union)	*New Haven (State St)	Wallingford	Meriden	Berlin	*Hartford	Windsor	Windsor Locks	*Springfield
Amtrak Northbound	9	1	8	9	8	9	8	9	9
Amtrak Southbound	9	1	8	9	8	9	8	9	9
Hartford Line North	8	8	8	8	8	8	3	3	3
Hartford Line South	8	7	8	8	8	8	3	3	3
Número total de paradas de estación propuestas	34	17	32	34	32	34	22	24	24

* New Haven, Hartford y Springfield se designaron como Áreas de Estación de Minorías y Bajos Ingresos.

El número de paradas semanales en cada estación a lo largo del corredor de New Haven a Springfield se calculó con base en el horario propuesto de Amtrak y CT*rail* y luego entre Áreas de Minorías, Áreas de Minorías y Bajos Ingresos y Áreas No Minoritarias/de Ingresos No Bajos. Casi el 80% de los residentes minoritarios y de bajos ingresos viven en Áreas de Estación de Minorías y/o Bajos Ingresos. El número promedio de paradas semanales en las Áreas de Estación de Minorías y Bajos Ingresos es 63; 60 para las Áreas de Estación No Minoritarias. No hay una diferencia considerable en el servicio de trenes entre estas áreas. No obstante, el número de paradas semanales en las Áreas de Estación de Minorías y/o Bajos Ingresos sobrepasa el número promedio de paradas en las Áreas de Estación No Minoritarias, por lo tanto, el análisis SAFE indica que no hay un impacto desigual ni una carga desproporcionada de servicios en las Áreas de Estación de Minorías y/o Bajos Ingresos.

Análisis de equidad de tarifas

La Política de Título VI (La Política) del CTDOT especifican que, cuando se considere una oferta total de cambios en las tarifas, se considera que un cambio en la tarifa tiene un “impacto desigual” en las poblaciones minoritarias si los cambios de tarifas propuestos asumidos por los usuarios de minorías es al menos cinco puntos porcentuales (5%) mayor que el porcentaje total de impactos en la población general de usuarios.

La Política también indica que cuando se considere la oferta total de cambios en las tarifas, se considerará que un cambio tiene una “carga desproporcionada” en poblaciones de bajos ingresos los cambios de tarifas propuestos asumidos por los usuarios de minorías es al menos



cinco puntos porcentuales (5%) mayor que el porcentaje total de impactos en la población general de usuarios.

Se evaluó una gama de tarifas propuestas, incluyendo un número de opciones de descuentos y pases para múltiples viajes para cada par de estaciones.

Las opciones propuestas de tarifas y pases para múltiples viajes se analizaron para determinar si hay un “impacto desigual” en los grupos de poblaciones minoritarias o una “carga desproporcionada” en los grupos de bajos ingresos. Las ocho opciones de tarifas propuestas varían de una tarifa de un viaje en una sola dirección a un pase mensual de 10 viajes. Se calculó un costo por milla y por viaje para cada clase de tarifa usando la distancia total recorrida entre estaciones en el denominador de este cálculo.

La siguiente tabla muestra las tarifas de viajes en una sola dirección en el **CTrail** de la Línea Hartford. Una lista de todas las tarifas propuestas del **CTrail** de la Línea Hartford se incluye en el análisis detallado.

Tarifas propuestas de viajes en una sola dirección para el CTrail de la Línea Hartford.

		New Haven	Wallingford	Meriden	Berlin	Hartford	Windsor	Windsor Locks
	MP	0.0	13.0	18.6	25.9	36.6	43.0	47.4
Wallingford	13.0	\$3.50						
Meriden	18.6	\$4.75	\$3.00					
Berlin	25.9	\$6.00	\$3.50	\$3.00				
Hartford	36.6	\$8.00	\$5.50	\$4.50	\$3.25			
Windsor	43.0	\$9.25	\$6.75	\$5.75	\$4.50	\$3.00		
Windsor Locks	47.4	\$10.00	\$7.50	\$6.50	\$5.25	\$3.25	\$3.00	
Springfield, MA	62.0	\$12.75	\$10.25	\$9.25	\$8.00	\$6.00	\$4.75	\$4.00

Los tickets son válidos por 60 días.

Los pares de estaciones se clasificaron de acuerdo con el criterio de designación de minorías y bajos recursos descrito previamente, creando dos series de datos: costos por milla por viaje para las rutas minoritarias y no minoritarias y para rutas calificadas como de bajos ingresos y de ingresos no bajos.

Se realizó un análisis de las tarifas para comparar las tarifas por milla promedio para las minorías contra los pares de estaciones no minoritarios. Hay siete Pares de Áreas de Estaciones de Minorías. El análisis determinó que el costo por milla promedio de las rutas de minorías es igual o más bajo que el de los Pares de Estaciones No Minoritarias. La diferencia



es consistente en todos los tipos de tarifas. Por lo tanto, basado en las políticas de Título VI del CTDOT, la estructura de tarifas propuestas no presenta ningún “impacto desigual” sobre las poblaciones minoritarias.

Se realizó otro análisis para determinar el efecto de la estructura de tarifas propuesta en las poblaciones de bajos ingresos. Se clasificaron dieciséis pares de estaciones como Pares de Estaciones de Bajos Ingresos porque alcanzaron el límite de bajos ingresos de 33.33% de millas de rutas que ocurren en las vías del censo clasificadas como de bajos ingresos. Como con los Pares de Estaciones de Minorías, se realizó un análisis para los pares de estaciones activas de bajos ingresos y de ingresos no bajos. Los pares de estaciones de bajos ingresos, en promedio, tienden a tener tarifas menores, por milla y por viaje. La diferencia es consistente en todos los tipos de tarifas. El resultado de este segundo análisis indica que la estructura de tarifas no supone ninguna “carga desproporcionada” en las poblaciones de bajos ingresos.

Conclusión

En resumen, el análisis anterior de los servicios y tarifas propuestos por el *CTrail* no muestra ningún impacto desigual sobre las poblaciones minoritarias ni una carga desproporcionada en las poblaciones de bajos ingresos.