

服务与票价变动公平性分析政策（拟议）

本政策取代此前于 2014 年 4 月最新修订的政策。

经联邦交通运输局 (FTA) 确认，安娜堡地区交通管理局 (AAATA) 是一家在高峰时期运营 50 多辆固定线路车辆的交通运输服务商，并且位于一个人口不少于 200,000 的城市地区。因此，AAATA 需要按照 FTA 第 4702.1B 号通告所述，完成拟议重大服务与票价变动的公平性分析。FTA 根据联邦法律（《1964 年民权法案》第六篇、《美国法典》第 42 编第 2000 条及其后条款）和法规（《联邦法规汇编》第 49 编第 21 节）的规定发布了这些要求与指导方针。

服务变动公平性分析政策与要求

什么时候需要进行服务公平性分析？

FTA 通告要求，当发生重大服务变动时，交通运输机构必须着手进行公平性分析。各机构负责确定哪些情况构成重大服务变动。在 AAATA，重大服务变动的定义如下：

- 一次性或在三十六个月内累积对任何交通运输路线或服务的 25% 以上的每周运营时间或里程造成影响的变动，或
- 使用新路线，或
- 停用路线。

这些阈值来自于我们提供的实际服务，它们完全符合 FTA 对于定义重大服务变动的要求。

如果增加了实验性服务或示范服务，或紧急服务发生了变动，在此类服务的持续时间不超过十二个月的情况下，无需进行公平性分析。如果提供实验性、示范或紧急服务的时间超过十二个月，则必须在十二个月期满之前完成服务公平性分析。

差别性影响和不成比例的负担是如何确定的？

根据 FTA 第 4702.1B 号通告的要求，公共交通运输机构必须提出并核准当地的阈值，用于确认服务变动造成的差别性影响和不成比例的负担。

差别性影响的阈值将用于评估服务变动对于少数族裔乘客或群体的影响。少数族裔是指所有自我认同不属于白人、西班牙裔或拉丁裔的人群。

差别性影响根据以下方式确定：

- 将变动的公共汽车路线或路段周围四分之一英里范围内的少数族裔人口比例与整个服务区域内的少数族裔人口比例进行比较，或
- 将变动的路线或路段的少数族裔乘客比例与整个系统中的少数族裔乘客比例进行比较。

当两种衡量方法（现有的乘客或人口对比全系统内的客流量或服务区域内的人口）之间的差异大于或等于 10% 时，即视为存在差别性影响。10% 的比率符合差别性影响的常用标准，并且考虑到了基础统计数据可靠性的变化。

不成比例的负担阈值将用于评估服务变动对于低收入乘客或群体的影响。AAATA 认定的低收入人群是指收入不超过美国卫生与公众服务部确定的贫困指标或美国普查局所采用的贫困线的 150% 的人群。

不成比例的负担根据以下方式确定：

- 将变动的公共汽车路线或路段周围四分之一英里范围内的低收入人口比例与整个服务区域内的低收入人口比例进行比较，或
- 将变动的路线或路段的低收入乘客比例与整个系统中的低收入乘客比例进行比较。

当两种比较方法（现有的乘客或人口对比全系统内的客流量或服务区域内的人口）之间的差异大于或等于 10% 时，即视为存在不成比例的负担。

在确定差别性影响和/或不成比例的负担时，FTA 倾向于使用实际乘客的人口统计数据，而非普查数据，但有时无法及时获取最新的乘客人口统计数据。此外，如果服务变动仅影响到路线的特定地段或时间段，则调查数据的误差幅度可能超出可接受的范围。如果使用美国十年间的普查数据，则误差幅度较小，但该数据很快就会过时。美国普查局的美国社区调查 (ACS) 数据通常较新。但是，这种数据的获取建立在抽样调查法的基础上，而非全面普查，据悉其误差幅度为 10%，置信水平为 90%。情况允许时，AAATA 将优先采用乘客人口统计资料。

如果发现存在差别性影响和/或不成比例的负担会怎么样？

如果分析显示，拟议的交通运输服务变动造成了差别性影响，则 AAATA 将评估是否存在替代方案，确保在不造成差别性影响的情况下实现相同的目标。只有当存在充分的变动理由，同时不存在既能减轻差别性影响又能完成 AAATA 的合法计划目标的替代方案时，AAATA 才会实施具有差别性影响的拟议服务变动。

如果分析发现存在不成比例的负担，则 AAATA 将采取措施，尽可能避免、降低或减轻影

响。但是，如果没有任何一项替代方案能够避免、降低或减轻不成比例的负担，可能会继续实施服务变动，同时适当记录分析结果，证明确已尝试避免、降低或减轻不成比例的负担。

数据类型

如前文所述，FTA 允许交通运输机构在进行服务变动公平性分析时，采用乘客人口统计数据（少数族裔现状与收入）或普查数据（十年普查或美国社区调查）。尽管 AAATA 可以选择使用哪一个数据来源，但对于同时分析的所有服务变动，必须使用同一个数据来源。

AAATA 将对用于分析的数据集进行说明，并在乘客调查、普查街区或街区组中进行选择，以便确认少数族裔的现状。可用于获取贫困数据的最小地理单位为普查区。

累积变动

在进行服务公平性分析时，AAATA 会将每一项单独变动的结果合并在一起，计算出合计结果，以便评估变动，并将它们视为一个整体，从累积的角度进行考虑。AAATA 将仅使用各个变动的累积结果确定是否存在差别性影响。除非路线完全停用或属于新增路线，否则单一路线的变动结果将不会用于差别性影响评估。在制作累积影响表时，服务改进的影响将用于抵消服务减少所造成的影响，反之亦然。

变动公平性分析政策与要求

什么时候需要进行票价公平性分析？

FTA 通告要求，每当票价、付款方式或票价系统发生变动时，交通运输机构都必须着手进行公平性分析。无论变动规模或范围如何，每一次票价变动都必须遵守此要求。这类变动包括票价上调或下调，以及任何票价规则、付款方式或付款方式分布情况的变动。票价变动公平性分析必须确定变动是否对少数族裔（差别性影响）或低收入群体（不成比例的负担）造成影响。

在以下三种特殊情况下，无需进行票价变动公平性分析：

- AAATA 宣布所有乘车免费。
- 实行票价临时下调，以便减轻绕行或道路封锁等其他措施的影响。
- 实行不超过六个月的降价优惠。如果降价优惠持续时间超过六个月，则必须在六个月期满之前完成票价公平性分析，以延长降价时间。

服务变动公平性分析将考虑累积影响。这不适用于票价变动，因为在实行票价变动时，必须结合低收入群体或少数族裔乘客的比例，单独评估各个票种的价格上调幅度。

票价变动造成的差别性影响和/或不成比例的负担是如何确定的？

根据 FTA 第 4702.1B 号通告的要求，AAATA 必须提出并核准当地的阈值，用于确认票价变动造成的差别性影响。

差别性影响的阈值将用于评估票价变动对于少数族裔乘客的影响。少数族裔乘客是指所有自我认同不属于白人、西班牙裔或拉丁裔的乘客。

将少数族裔主要使用的票种所发生的票价变动与整个系统中的票价变动进行比较，即可确定是否存在差别性影响。当特定票种的票价涨幅超过了整体系统的平均票价涨幅，并且使用该票种的少数族裔乘客比例比整个系统中的少数族裔乘客比例高 10% 以上时，即视为可能存在差别性影响。

不成比例的负担阈值将用于评估票价变动对于低收入乘客的影响。AAATA 认定的低收入人群是指收入不超过美国卫生与公众服务部确定的贫困指标或美国普查局所采用的贫困线的人群。

将低收入群体主要使用的票种所发生的票价变动与整个系统中的票价变动进行比较，即可确

定是否存在不成比例的负担。当特定票种的票价涨幅超过了整体系统的平均票价涨幅，并且使用该票种的低收入乘客比例比整个系统中的低收入乘客比例高 10% 以上时，即视为可能存在差别性影响。

如果发现存在差别性影响和/或不成比例的负担会怎么样？

如果分析显示，拟议的交通运输票价变动造成了差别性影响，则 AAATA 将评估是否存在替代方案，确保在不造成差别性影响的情况下实现相同的目标。可通过上调或下调票价消除票价变动造成的差别性影响。只有当存在充分的变动理由，同时不存在既能减轻差别性影响又能完成 AAATA 的合法计划目标的替代方案时，AAATA 才会实施具有差别性影响的拟议票价变动。

如果分析发现存在不成比例的负担，则 AAATA 将采取措施，尽可能避免、降低或减轻影响。但是，如果没有任何一项替代方案能够避免、降低或减轻不成比例的负担，可能会继续实施票价变动，同时适当记录分析结果，证明确已尝试避免、降低或减轻不成比例的负担。如果票价发生变动，可以通过调整涨幅（或降幅）的策略降低或减轻影响。

服务与票价变动公众意见征询政策（拟议）

本政策取代此前于 2011 年 11 月最新修订的政策。

本政策的目的是，在 AAATA 做出调整服务或变更票价的决定之前，听取公众意见并根据公众意见采取行动，从而实现以下目标：

- 通知乘客以及受到拟议变动影响的其他人群；
- 让受影响人群有机会提出问题并理解拟议变动的原因；
- 使 AAATA 更好地了解乘客的服务使用情况以及拟议变动的影响；
- 鼓励受影响人群提出对拟议变动的反对意见，并给出修改建议；
- 让 AAATA 有机会根据公众意见修改拟议的变动，从而降低负面影响。

实现这些目标的方法与投入程度取决于拟议变动的规模以及受影响人群/乘客的数量。

重大服务变动

- 一次性或在三十六个月内累积对任何交通运输路线或服务的 25% 以上的每周运营时间或里程造成影响的变动，或
- 使用新路线，或
- 停用路线。

票价变动

- 票价发生的任何变动，或
- 票价变动导致付款方式发生的任何变动

拟议变动通知

公众必须首先了解拟议的变动，才有机会提出意见。公众意见征询期最短为 30 天。采用的通知方法包括下列方式：

- AAATA 网站。AAATA 网站提供了诸多发布通知的机会。拟议变动通知会显示在网站头版，一般发布在“**What’s Happening**”（动态资讯）版块和网站内提供拟议变动详情的版块。详细内容通常包括信息展示或信息文件，以及关于如何通过网站、手机、电子邮件、信件提出反馈意见的信息。此外，如果有任何公开会议，它们会出现在网站的“**Events**”（活动）页面。

- 社交媒体AAATA 会定期使用社交媒体宣传公众参与机会，具体包括 Facebook、Twitter 和 LinkedIn。
- 新闻稿 — AAATA 会针对所有拟议的重大服务变动发布新闻稿，说明拟议变动的内容以及如何提出意见。新闻稿会分发至所有媒体渠道、发布在我们的网站上，并在社交媒体上进行分享。
- 电子简讯 — AAATA 会在每月的电子简讯中列出关于公众参与机会的信息。电子简讯将发送给社区领袖以及报名接收 TheRide 关于当前项目的每月电子邮件的个人。
- 车载传播 — 依据拟议变动的影响等级，AAATA 可以利用交通卡与公共汽车座椅贴纸等车载传播方式，传达关于公众参与机会的信息。
- 展示 — 依据变动的影响等级，AAATA 可以根据需要制作展示材料，并在公开会议或在线渠道中进行分享。
- 付费媒体 — 依据拟议变动的影响等级，我们将使用付费媒体向公众宣传参与机会。这包括但不限于：Mlive 的公告、其他纸质广告、付费社交媒体、数字广告。
- 利益相关者与社区领袖通知 — 根据需要，AAATA 会通知受到拟议变动影响的关键利益相关者，并提供有关变动的通知。
- 公开会议 — AAATA 会在战略性地点举行会议，会议将围绕普通大众、少数族裔、英语水平有限者 (LEP) 和低收入群体举行，并且通常允许进行虚拟公开会议。
- 翻译 — AAATA 将告知公众，可以应要求提供西班牙语、韩语、中文和阿拉伯语翻译版本的公众参与信息材料。

所有这些方法均将用于重大服务变动与票价变动。对于其他变动，将根据拟议变动的规模对采用的方法进行适当调整。此外，对于部分拟议变动，可能会使用付费媒体。

公众意见征询机会

AAATA 此举的目的是，让公众自主选择提出意见的方式，并确认他们仅希望提出意见，还是希望得到答复或进行沟通。作为上述通知方法的一部分，公众拥有多种发表意见与提出问题的方式，包括：

- 电子邮件 — 电子邮件会发送至一个专门用于接收意见的邮箱。
- 电话 — 我们设置了用于接收意见的热线，并且 AAATA 的工作人员可应要求回电。
- 信件 — 可以使用信函进行更加正式的沟通。
- 网站表格 — 我们的网站将直接提供可供公众填写反馈意见的表格
- 面对面交流 — 参加会议或进行预约。对于重大服务变动与票价变动，我们会在多个时间和地点举行会议，会议地点将重点选在受到拟议变动影响的地区。会议通常持续 2-5 小时，无需提前预约，便于公众在方便时参加会议，并促进对话。公众也可以选择参加虚拟会议。

无论采用哪种方法，AAATA 工作人员都会应要求或根据需要对公众意见做出回应。AAATA 回应的性质依意见而定。AAATA 会回答问题、针对公众意见中涉及的拟议变动方面解释原因，并对建议做出答复。在有些情况下，AAATA 回应时会提出一些问题，确保工作人员完全理解公众意见与建议。在多数情况下，意见与回应是一个对话过程，而不是单方面的交流。AAATA 工作人员会汇总收到的意见以供审议。

此外，AAATA 董事会的所有会议都安排了公共时间。虽然这类会议并非每次都提供对话机会，但工作人员将在会后跟进对拟议服务与票价变动提出意见的公众，从而保证清楚了解公众意见，并促进意见的采纳。

采用公众意见

在公众意见征询期间，AAATA 工作人员会审议收到的公众意见。根据公众提出的疑虑数量以及具体的疑虑内容，我们可能会制定潜在的替代方案。

在公众意见征询结束时，我们会对公众意见进行汇总。我们会认真考虑公众意见，在此基础上制定建议的服务与票价变动方案。公众意见汇总将与建议的变动方案一起提交给决策人员。

特殊情况下的程序修改

在需要短期实施服务变动或票价变动的特殊情况下，可以对上述程序进行必要的修改。但是，至少应确保公众有机会在 AAATA 董事会会议（在该会议中采取了一切行动）上发表意见。在董事会会议之前，AAATA 会将拟议变动通知及董事会会议的日期和时间公布在 AAATA 网站上。